

dalla relazione predisposta dal Procuratore Generale del Veneto in occasione dell'apertura dell'anno giudiziario, emerge che non solo c'è carenza di risorse finanziarie, bensì manca un'organizzazione che sappia utilizzare al meglio quanto viene stanziato;

mediamente, i cancellieri in servizio in Veneto risultano essere il 68 per cento in meno di quelli in pianta organica, i dirigenti il 55 per cento in meno, di ausiliari ce n'è uno su ogni quattro previsti, mentre di magistrati ne mancano il 23,8 per cento;

suscita in particolare perplessità la situazione in cui opera l'Ufficio notifiche ed esecuzioni di Castelfranco Veneto, sezione dell'UNEP di Treviso, che proprio a causa di una grave carenza di personale svolge attualmente un carico di lavoro divenuto insostenibile in un clima di costante preoccupante difficoltà organizzativa e gestionale, soprattutto da quando nel 1999 è stato disposto l'accorpamento a Castelfranco Veneto degli Uffici giudiziari del circondario di Asolo, sempre in provincia di Treviso;

a fronte infatti di un aumento esponenziale dei ricorsi all'ufficiale giudiziario, con ben oltre seimila atti in materia civile stilati dall'inizio del 2003, circa quattromila di natura penale e centinaia di atti di cancelleria, cui devono sommarsi tutti gli sfratti da eseguirsi personalmente, almeno due a settimana, un solo addetto dirige l'ufficio di Castelfranco Veneto con l'ausilio di due operatori di cancelleria;

l'apporto di un ufficiale giudiziario destinato da Treviso in applicazione presso l'UNEP di Castelfranco Veneto, a seguito di disposizione *una tantum* del presidente del tribunale di Treviso, non basta a rimediare ad un cronico arretrato nell'esecuzione dei provvedimenti giudiziari, che va ovviamente a discapito di tutti gli operatori del settore. Si pensi che di fatto la competenza territoriale dell'ufficio si estende dai confini della Provincia di Padova sino ai comuni del Monte Grappa,

per un totale di centoventicinquemila abitanti in diciotto comuni, di cui peraltro dodici pedemontani;

negli ultimi anni più volte l'attuale responsabile dell'ufficio, fra qualche mese in pensionamento per raggiunti limiti di età, ha denunciato al presidente del tribunale di Treviso questa grave situazione di carenza di organico e l'enorme difficoltà ad ottemperare al carico di lavoro, senza che peraltro le continue istanze abbiano sortito alcun effetto;

i concorsi pubblici per ufficiali giudiziari sembrano insufficienti a fronteggiare una sempre più pressante e generalizzata richiesta di personale e non vi sono speranze che a breve, a seguito dell'ultimo concorso indetto, la situazione per Castelfranco Veneto possa sbloccarsi —:

se il Ministro sia a conoscenza della situazione esposta in premessa e quali provvedimenti intenda adottare affinché l'ufficio giudiziario di Castelfranco Veneto sia posto in grado di operare con regolarità. (4-08689)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

ABBONDANZIERI, VIGNI, RAFFAELLA MARIANI, BANDOLI, CHIANALE, DAMERI, PIGLIONICA, SANDRI, VIANELLO e ZUNINO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 71 comma 6 della legge n. 289 del 2002 (Finanziaria 2003) stabilisce che «il Governo proceda annualmente ad una verifica, e riferisce alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione degli interventi di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, con l'obiettivo di consentire al Parlamento di valutare l'efficacia della strumentazione adottata, in funzione della realizzazione tempestiva,

degli interventi di infrastrutturazione strategica di preminente interesse nazionale »;

tale relazione doveva pervenire entro il 31 dicembre 2003;

l'adempimento oltre che previsto dalla legge è l'unico strumento atto a consentire una verifica precisa e puntuale su un tema complesso come l'infrastrutturazione strategica del Paese —:

per quale ragione la relazione non è stata ancora presentata al Parlamento;

se intenda procedere agli adempimenti previsti in tempi rapidi. (5-02802)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere:

se non ritengano opportuno intervenire presso i soggetti competenti per evitare l'ipotizzato aumento delle tariffe autostradali;

se non ritengano di doversi adoperare presso le società concessionarie affinché siano erogati maggiori investimenti per migliorare gli *standard* di sicurezza della rete;

se il Ministro abbia notizie circa due rincari delle tariffe di Autostrade SpA registrati a gennaio del 2002 (+2,2 per cento) e nel mese di gennaio 2003 (+1,52 per cento);

se il Ministro abbia notizie circa un incremento dell'utile della Società, gestore del 62 per cento della rete autostradale nazionale, nel primo semestre del 2003, di oltre 290 milioni di euro. (4-08676)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se risulti al Governo che il piano industriale di Alitalia preveda una riduzione di organico;

in caso affermativo, quali siano le qualifiche professionali interessate dagli esuberanti ed in quale numero;

quali iniziative siano state poste in essere per aumentare la redditività operativa della compagnia. (4-08681)

CARDINALE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la crisi di Alitalia sta producendo effetti indotti anche sull'attività delle agenzie di viaggio, per un verso considerate un volano indispensabile di promozione della mobilità e un utile riferimento della biglietteria e, per un altro verso penalizzate sotto il profilo del riconoscimento delle commissioni;

la Compagnia di Bandiera ritiene di poter recuperare costi scaricando sulle strutture esterne le proprie diseconomie interne e il prezzo delle mancate scelte strategiche —:

quali urgenti iniziative tra quelle di propria competenza si intendano assumere a tutela delle agenzie di viaggio regolarmente operanti, in un quadro di razionalizzazione dei conti di Alitalia che incida efficacemente sui costi aziendali e non penalizzi risorse operative e servizi che hanno finora dimostrato di tornare utili solo all'economia dell'Azienda, ma all'economia generale, in specie in Sicilia ove assai alti e laceranti risulterebbero gli effetti di scelte effettuate e scarsamente ponderate. (4-08687)

KESSLER. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

quello del rapporto poco virtuoso tra trasporto delle merci su gomma e su rotaia costituisce un problema annoso del nostro Paese, che in Europa è purtroppo fanalino di coda. La situazione appare tanto più grave considerata la delicata

morfologia del territorio italiano, che più di altri richiederebbe soluzioni ecologicamente sostenibili per i trasporti;

anche per quanto concerne la mobilità delle persone, l'impossibilità materiale di ampliare le carreggiate autostradali, la grave situazione del traffico nella rete viaria ed i connessi problemi di sicurezza, oltre che la necessità di rispettare le normative comunitarie sulla qualità dell'aria, renderebbero necessario attivarsi in ogni modo per favorire il trasporto collettivo;

la mobilità di merci e persone è peraltro destinata a continuare ad aumentare con ritmi incalzanti, in particolare sulle rotte internazionali, per effetto della globalizzazione economica e, più da vicino e nell'immediato, per effetto dell'integrazione europea;

in particolare, l'ingresso dell'Austria nell'Unione europea, l'entrata in vigore del trattato di Schengen sull'abbattimento delle frontiere e la nascita dell'Euro, stanno avendo l'effetto di accrescere considerevolmente il flusso di traffico lungo l'asse del Brennero, che costituisce la principale arteria di comunicazione tra l'Italia e la Germania, che è tutt'oggi il nostro principale partner economico. La situazione è oltretutto destinata ad aggravarsi con lo sviluppo del sistema portuale dell'Adriatico, destinato ad assurgere al ruolo di porto navale dell'Europa sul Mediterraneo e le cui merci, per raggiungere il nord Europa, passeranno in gran parte lungo il Brennero;

l'incremento del traffico di transito lungo le Alpi rischia di creare danni gravissimi alle economie delle popolazioni alpine e di conseguenza anche al loro tessuto sociale, oltre che di compromettere irrimediabilmente l'ambiente di quello che può essere considerato uno dei principali polmoni d'Europa. Non a caso la Svizzera e l'Austria si battono da anni affinché l'attraversamento del loro territorio avvenga con mezzi non inquinanti;

anche il Parlamento italiano ha approvato il Piano generale dei trasporti e

della logistica che prevede un forte impulso del trasporto ferroviario;

per affrontare il problema l'Unione Europea ha individuato nella realizzazione della ferrovia ad alta capacità Monaco-Verona una delle priorità infrastrutturali del continente. Il completamento dell'opera, che costerà svariati miliardi di Euro, non avverrà però prima di una quindicina di anni, salvo inconvenienti;

tuttavia, paradossalmente, l'attuale ferrovia del Brennero appare oggi ancora sottoutilizzata, mentre l'autostrada A22 vede costantemente crescere il flusso di traffico merci;

tra i motivi che stanno alla base del sottoutilizzo della ferrovia del Brennero v'è quello del suo sparso collegamento con altre rotte nello snodo di Verona;

in particolare, la tratta Verona-Bologna, cruciale per intercettare la veloce direttrice ferroviaria Milano-Roma, dispone incredibilmente ancor oggi di un solo binario. La principale via di comunicazione tra il vivace nord-est italiano, la Germania, il nord Europa e tutto quanto sta a sud di Verona, a cominciare dalla capitale, è insomma costituita ancor oggi da una infrastruttura dimensionata secondo le esigenze di fine '800;

del problema si dibatte da decenni e pare che a giustificare il mantenimento di un solo binario su quella tratta fossero, nel periodo della Guerra Fredda, vecchie strategie militari. Vera o meno che fosse quell'interpretazione, oggi la situazione è totalmente cambiata e con essa le esigenze di mobilità e di trasporto. Tanto che il contratto di programma tra lo Stato e F.S. SpA prevede il completamento del raddoppio della linea d'intervento, già finanziato da anni;

da almeno una decina d'anni, chiunque si trovi a percorrere in treno la tratta Verona-Bologna può osservare i lavori in corso per la realizzazione di una nuova ferrovia. Tali lavori appaiono tuttavia lentissimi ed interminabili e non è dato di sapere se e quando il nord-est italiano

potrà finalmente disporre di un collegamento ferroviario col resto del Paese all'altezza delle proprie esigenze —:

quali concrete iniziative intenda intraprendere affinché la tratta ferroviaria Verona-Bologna sia dotata al più presto di un sistema di binari moderno, efficiente ed all'altezza del potenziale flusso di traffico generato dalle economie del nord est e dal collegamento con la ferrovia Monaco-Verona. (4-08692)

\* \* \*

### INTERNO

#### Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

il Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco svolge, spesso in condizioni assai difficili, un'azione meritoria di grandissima rilevanza per la sicurezza dei cittadini;

l'attuale consistenza del Corpo ammonta a soli 27.000 uomini, mentre secondo alcune valutazioni accreditate, ne occorrerebbero almeno 40.000 e ci sarebbero ritardi ad assumere effettivamente i circa 3.500 idonei dell'ultimo concorso espletato;

in soli 600 comuni esistono distacamenti di Vigili del Fuoco, mentre, risulta all'interpellante, che l'intervento di soccorso dei Vigili ottiene pieno successo e riesce a limitare i danni a persone e cose, se avviene nei primi venti minuti seguenti all'incidente o alla calamità;

fra i Comuni privi di un distacco di Vigili del Fuoco, è particolarmente significativo il caso di Villa San Giovanni, città attraversata da un traffico veicolare intensissimo in quanto svincolo stradale ed autostradale di collegamento

con la Sicilia, caratterizzato dal passaggio continuo, anche di mezzi pesanti trasportanti sostanze infiammabili o, comunque pericolose;

la città è inoltre scalo ferroviario e marittimo di importanza nazionale e fa parte di un'area ad alto rischio sismico ed idrogeologico riconosciuto dalla regione Calabria e dalla Protezione civile;

Villa San Giovanni con il suo popoloso *hinterland* arriva ad assommare una popolazione di oltre 50.000 abitanti;

il Sindaco della città ha più volte avanzato richiesta l'istituzione di un distacco permanente dei Vigili del Fuoco —:

se non si ritenga assolutamente indispensabile ed urgente, sul piano nazionale, provvedere a coprire rapidamente l'organico dei Vigili del Fuoco e ad incrementarne la consistenza e se in tale quadro, non si ritenga necessario ed urgente istituire un distacco permanente dei Vigili del Fuoco in una città come Villa San Giovanni, snodo essenziale delle comunicazioni stradali ed autostradali, ferroviarie e marittime per la Sicilia.

(2-01051)

« Caminiti ».

#### Interrogazioni a risposta orale:

TAORMINA. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

in data 29 dicembre 2003 il *Corriere della Sera*, a pagina 11, pubblicava una intervista rilasciata da Giuseppe Maj al giornalista Giovanni Bianconi;

in tale intervista il Maj, scarcerato dall'Autorità Giudiziaria francese il 19 dicembre anche per insufficienza di indizi di appartenenza ad organizzazione terroristica, confessa di essere alla testa di una associazione terroristica che opera in clandestinità; di condividere nella sostanza, come già aveva fatto in passato, gli assassinii di D'Antona e Biagi, se non fosse per la scarsa rappresentatività dei personaggi,