

procedimenti complessivi sono pari a 23.443 contro i poco più di 16 mila del Tribunale di Matera —:

quali iniziative il Ministro intenda adottare per far sì che venga presa in esame la previsione di cui all'articolo 2 del decreto ministeriale 20 febbraio 2002 e si proceda all'inserimento in terza fascia degli Uffici giudiziari di Potenza considerate le premesse di cui sopra e assicurando così un migliore funzionamento delle strutture giudiziarie nonché un migliore trattamento per il personale in servizio.

(5-02826)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata:

DETOMAS, ZELLER, BRUGGER, WIDMANN e COLLÈ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta « legge obiettivo »), prevede che il Governo individui in un apposito programma inserito nel documento di programmazione economico-finanziaria le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici di preminente interesse nazionale da realizzare (articolo 1, comma 1);

la legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), dispone che gli interventi compresi nel programma con l'indicazione delle risorse disponibili e da reperire siano inseriti in un'intesa generale quadro, avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine di un congiunto coordinamento e realizzazione delle opere (articolo 13, comma 3). Anche il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infra-

strutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale), prevede che il Ministro interrogato promuova e proponga una intesa quadro tra Governo e singole regioni o province autonome (articolo 2, comma 2);

il primo programma delle infrastrutture strategiche, approvato dal Cipe il 21 dicembre 2001, individua quali opere strategiche per il territorio della provincia di Trento la realizzazione del corridoio ferroviario, ovvero della linea ferroviaria ad alta capacità Verona — Kufstein, ed il tunnel di valico del Brennero, con riferimento all'ambito ricomprensivo i territori del Tirolo, della provincia autonoma di Trento e della provincia autonoma di Bolzano;

dopo alcuni incontri con il Ministro interrogato e con gli uffici del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenutisi a partire dall'autunno dell'anno 2003, si è giunti alla definizione di uno schema di intesa generale quadro tra il ministero stesso e la provincia autonoma di Trento, che ha ad oggetto non solo i corridoi ferroviari indicati nel programma delle opere, ma anche la rete delle strade statali (ammodernamento e integrazione della rete delle strade statali) insistenti sul territorio della provincia autonoma di Trento;

la giunta provinciale di Trento ha approvato lo schema di intesa e autorizzato il presidente alla firma il 16 gennaio 2004 (delibera n. 17) —:

quando preveda il Governo di fissare la data per la firma dell'intesa generale quadro. (3-03012)

ANEDDA, BELLOTTI, AIRAGHI, ALBONI, AMORUSO, ARMANI, ARRIGHI, ASCIERTO, BENEDETTI VALENTINI, BOCCHINO, BORNACIN, BRIGUGLIO, BUONTEMPO, BUTTI, CANELLI, CANNELLA, CARDIELLO, CARRARA, CARUSO, CASTELLANI, CATANOSO, CIRIELLI, COLA, GIORGIO CONTE, GIULIO CONTI, CORONELLA, CRISTALDI, DEL-

MASTRO DELLE VEDOVE, FASANO, FATUZZO, FIORI, FOTI, FRAGALÀ, FRANZ, GALLO, GAMBA, GERACI, GHIGLIA, ALBERTO GIORGETTI, GIRONDA VERRALDI, LA GRUA, LA RUSSA, LA STARZA, LAMORTE, LANDI DI CHIAVENNA, LANDOLFI, LEO, LISI, LO PRESTI, LOSURDO, MACERATINI, MAGGI, MALGIERI, GIANNI MANCUSO, LUIGI MARTINI, MAZZOCCHI, MENIA, MEROI, MESSA, MIGLIORI, ANGELA NAPOLI, NESPOLI, ONNIS, PAOLONE, PATARINO, ANTONIO PEPE, PEZZELLA, PORCU, RAISI, RAMPONI, RICCIO, RONCHI, ROSITANI, SAGLIA, SAIA, GARNERO SANTANCHÈ, SCALIA, SELVA, STRANO, TAGLIALATELA, TRANTINO, VILLANI MIGLIETTA, ZACCHEO e ZACCHERA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nella giornata di giovedì 29 gennaio 2004 e nella notte seguente migliaia di automobilisti sono rimasti bloccati nelle loro automobili lungo alcune delle principali autostrade italiane per diverse ore e, in parte, per l'intera notte, mentre fuori imperversava una bufera di neve;

oltre alle cattive condizioni climatiche ciò — a detta degli stessi sfortunati automobilisti — sarebbe da ricondurre all'assoluta mancanza di informazioni da parte della Società autostrade, che così non è riuscita ad evitare che gli automobilisti continuassero ad immettersi nelle strade, contribuendo all'ulteriore aggravio della situazione;

moltissimi di quelli che sono stati costretti a passare la notte all'interno delle proprie automobili lungo la strada non sono stati raggiunti dai mezzi e, quindi, dall'assistenza della protezione civile, rimanendo al freddo e senza viveri;

il sentimento di smarrimento e di insicurezza diffusi tra gli automobilisti è stato sicuramente aggravato dall'interruzione — già dalle dieci di sera — del servizio informazioni radiofonico autostradale, mentre il numero verde risultava perennemente occupato;

a fronte di questi evidenti disservizi nella gestione della rete autostradale è di pochissimi giorni fa la notizia di un aumento dei pedaggi del 2,2 per cento a partire dal mese di luglio 2004 —

se ed in quale modo il Ministro interrogato intenda intervenire, nell'ambito dei propri poteri di vigilanza e di controllo, al fine di garantire la sicurezza degli utenti ed una più efficiente gestione della rete autostradale nazionale. (3-03013)

Interrogazioni a risposta orale:

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

Airgest, società per i servizi aeroportuali dell'aeroporto di Birgi, per specifica concessione del Ministero dei trasporti da diversi anni vive in uno stato di contenzioso tra i diversi soci;

tale contenzioso, che è sfociato in diverse denunce e liti definite in sede giudiziaria, ha evidenziato anche una gestione priva di buon senso e caratterizzata dal contrasto tra «interessi» diversi e contrastanti non solo tra la parti private, ma anche tra i soci di parte pubblica;

è emerso da notizie di stampa che vi sarebbe un'indagine in corso anche in sede penale per aspetti gestionali;

l'aeroporto di Birgi dovrebbe essere rilanciato in considerazione dell'ottimo flusso di passeggeri che utilizza le tratte sociali a seguito dello specifico intervento legislativo in sede nazionale e regionale;

di recente sono state convocate con telegramma decine di persone in via del tutto discrezionale per l'assunzione presso la società *Airgest* e, senza alcuna spiegazione, non sono state più utilizzate;

malgrado la buona volontà di alcuni soci privati, non si riesce a fare cessare il contenzioso né a comprendere le ragioni vere dello stesso contrasto che impedisce una serena e proficua amministrazione;

tale comportamento da una parte dei soci viene attribuita alla responsabilità del socio di maggioranza, la Provincia Regionale di Trapani, che addirittura è riuscita a cambiare gli assetti gestionali della stessa società avviando una azione amministrativa in palese contrasto con la programmazione della Regione e dello stesso Governo che ha il controllo sulla società per i servizi aeroportuali;

lo stesso Presidente dell'Enac ha di recente reso noto che, « sulla base di uno studio di fattibilità del sistema aeroportuale siciliano ed in esecuzione agli accordi di programma quadro stipulati nel novembre 2001 tra Governo nazionale e Regione Siciliana, il trasporto aereo siciliano poggia su due poli già consolidati, quello degli aeroporti di Palermo (Punta Raisi) e Trapani (Birgi), collegati tra di loro facilmente e l'altro di Catania (Fontanarossa) e Comiso in via di realizzazione »;

il nuovo assetto societario prevede incomprensibilmente, sul piano della logica puramente amministrativa, un programma per il rilancio di Birgi con il costruendo aeroporto di Agrigento che non rientrerebbe nei programmi dei Governi nazionale e Regionale;

lo stesso nuovo assetto societario sembra essere un'operazione politica per assicurare al socio di maggioranza il controllo della società anche a costo del danno che si può provocare pure all'erario —:

se intenda adottare iniziative presso l'Enac affinché verifichi con urgenza la reale situazione amministrativa e contabile della società indicata in premessa, anche alla luce delle liti sfociate in sede giudiziaria, alle dimissioni del precedente consiglio di amministrazione ed ai controlli disposti dall'autorità giudiziaria e affinché accerti se la *Airgest* sia dotata di una pianta organica e di unità lavorative qualificate idonee;

se non ritenga di riconsiderare l'idoneità della società sopra indicata a gestire i servizi aeroportuali dell'aeroporto di Birgi;

se il bando di gara ad evidenza pubblica, per la progettazione e la direzione lavori di nuovi interventi strutturali relativi all'aeroporto di Birgi, risultava conforme alle normative vigenti e ai criteri di assoluta trasparenza, considerato che risulterebbe esservi stato l'obbligo della verifica preliminare dei luoghi, con apposita richiesta scritta da far pervenire, da parte dei soggetti interessati, entro quindici giorni dalla scadenza del bando, pena esclusione. (3-03017)

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

nella recente visita a Trieste, in occasione della costituzione del Segretariato permanente del Corridoio 5, il Ministro dei Trasporti ha avuto modo di affrontare da vicino alcune questioni afferenti lo scalo giuliano ed in particolare quelle della collaborazione con il porto di Capodistria (Slovenia) e della presidenza dell'Autorità;

in particolare il Ministro ha affermato che « la collaborazione tra i porti di Trieste e Capodistria è strategica », eppure dall'inizio di questa collaborazione la movimentazione dei containers nel terminal triestino del molo VII è dimezzata (Anno 2000: 206.134 teu; anno 2001: 200.623 teu; anno 2002: 185.301 teu; anno 2003: 118.142 teu;

all'epoca del primo accordo con Luka Koper si rassicurò la preoccupata pubblica opinione triestina, affermando che l'accordo stesso avrebbe previsto una graduale riduzione dell'attività del terminal di Capodistria e che la parte slovena non sarebbe andata oltre il 49 per cento nelle quote della società che avrebbe gestito il molo VII; nel mese di dicembre 2003, invece, per la prima volta, il terminal della piccola Capodistria ha superato in movimentazioni quello di Trieste;

il Ministro ha inoltre affermato che « la procedura per la nomina delle autorità portuali non funziona e bisogna modificarla » ed inoltre che « sulla nomina del-

l'Autorità Portuale il Ministero è ancora in una fase di stallo»; effettivamente l'Autorità è affidata ad un commissario dopo che, per l'opposizione del presidente della Regione, il Ministro non ha ritenuto di tenere in conto il nominativo concordemente indicato una prima ed una seconda volta dalle istituzioni preposte (Comuni di Trieste e Muggia, Provincia di Trieste, Camera di Commercio di Trieste) —:

se il Ministro confermi che la società Luka Koper controlli ormai, a seguito del nuovo riassetto societario di TICT (gestore dei Molo VII), il 70 per cento delle quote della società (fonte « Il Piccolo » di Trieste);

se gli risulti che, a sua volta, la società Luka Koper sia controllata dal governo sloveno;

a quali interessi strategici si riferisca il Ministro visto che dall'avvento del socio sloveno il Porto di Trieste ha imboccato una china discendente che sembra irreversibile;

quali interventi voglia o possa porre in essere per riportare in mani italiane il controllo del porto di Trieste, o almeno strategicamente funzionali ad una politica portuale italiana;

se intenda adottare iniziative normative dirette, in generale, a modificare l'attuale procedura di nomina dei presidenti delle Autorità portuali;

se, con particolare riferimento alla vicenda esposta in premessa, intenda richiedere una terza terna di nominativi agli enti preposti, conformemente alla volontà manifestata dal presidente della regione (cui la legge attualmente non riconosce alcun potere di veto), oppure aderire alle richieste degli enti stessi, espressione diretta del territorio triestino, che si sono già in due occasioni chiaramente espressi.

(3-03022)

Interrogazione a risposta scritta:

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

se non ritenga assolutamente ingiustificato il recente aumento delle tariffe Metrebus senza che esso sia legato ad un, seppur minimo, miglioramento del servizio;

quali iniziative normative intenda assumere affinché l'aumento del costo degli abbonamenti e dei titoli di viaggio sia rapportato a miglioramenti del servizio.

(4-08747)

* * *

INTERNO

Interpellanza urgente

(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

in data 28 gennaio 2004 alcuni esponenti del movimento dei disobbedienti sono entrati nel CTP centro di permanenza temporanea di Bologna, in modo illegale cercando di interrompere il pubblico servizio della medesima struttura;

anche in passato ancor prima della stessa apertura della struttura sono stati compiuti atti di violenza e di violazione della legge —:

se e quali provvedimenti sono stati assunti nei confronti dei suddetti manifestanti che non solo hanno violato le leggi dello Stato italiano ma, scondo gli interpellanti, con la loro manifestazione hanno alimentato la tensione all'interno di una struttura che vede la permanenza di clandestini in attesa di espulsione, nella quasi totalità con gravi precedenti penali;

in che modo intendano agire le autorità competenti affinché siano risarciti i danni provocati dalla condotta dei manifestanti che in questa occasione si sono « limitati » a imbrattare dei muri e a