

se non ritenga di dover sin da ora comunicare a Magistratura Democratica la propria personale indisponibilità ad incontrare il Dottor Claudio Castelli, essendo deprimente, per il prestigio del Ministro della giustizia della Repubblica italiana, incontrare, a qualunque titolo, un dirigente correntizio della magistratura che non esita a trattare il Guardasigilli come uomo privo di senso dello Stato ed anzi pronto ad intimidire i magistrati mentre celebrano i processi. (3-03192)

Interrogazione a risposta scritta:

BULGARELLI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la situazione operativa del Tribunale di Rimini è caratterizzata da anni da gravi carenze di organico, con grave pregiudizio per l'amministrazione della giustizia e l'efficienza del servizio; dall'anno 2000 in poi il numero dei magistrati effettivamente in servizio è sempre stato altamente carente, giacché le presenze sono state 13.6 nel 2000, 14.5 nel 2001, 13.8 nel 2002 ed infine 15.5 nel 2003;

come sottolineato dal Presidente del Tribunale, Pierfrancesco Casula, in data 1° marzo 2004 in una lettera rivolta agli enti e alle autorità locali, nonostante ciò l'andamento generale del servizio è negli ultimi mesi migliorato ma solo grazie all'abnegazione del personale; la situazione complessiva continua infatti ad essere drammatica: le vacanze sono 15 sullo striminzito organico di 77 posti e pertanto le scoperture sono ormai al 20 per cento; 10 dei 15 posti vacanti si collocano nelle qualifiche superiori, sicché rispetto ai 33 posti previsti nelle predette qualifiche i posti vacanti sfiorano il 30 per cento e in tal modo l'intera organizzazione amministrativa viene resa acefala; gli aiuti locali (stagisti, borsisti) che vengono dal comune, dalla provincia e dalle università e che invece non sono venuti da altri interlocutori istituzionali cui erano stati richiesti, servono solo per garantire la sopravvivenza quotidiana; la gran parte del per-

sonale, capace e generoso, si adopera al massimo, senza neppure la garanzia di retribuzione del lavoro straordinario; la maggiore presenza di magistrati comporta ovviamente maggiori oneri che le cancellerie non sono più in grado di assorbire con conseguenti ripercussioni negative anche sul possibile ulteriore aumento di produttività; nel settore del dibattimento penale, ad esempio, non è possibile aumentare ulteriormente il numero di udienze proprio perché il personale addetto alle udienze opera da tempo *ultra vires* e non può essere aumentato neppure di un'unità;

ciononostante il Ministero ritiene di non dare corso ad alcun trasferimento, pur richiesto da non pochi aspiranti, nell'attesa, ormai addirittura triennale, della definizione di un contenzioso sindacale nazionale;

l'insufficienza sempre più evidente delle risorse amministrative di mezzi e di personale rischia in tal modo di vanificare i positivi risultati sopra evidenziati —:

quali siano i motivi che impediscono di intervenire efficacemente sull'organizzazione amministrativa del tribunale di Rimini, potenziandone adeguatamente l'organico al fine di consentire il puntuale espletamento del carico di lavoro che grava su di esso. (4-09383)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata:

CENTO, PECORARO SCANIO, LION, BULGARELLI, CIMA, ZANELLA e BOATO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con delibera Cipe del 21 dicembre 2001 il Governo ha predisposto l'elenco

delle opere definite « prioritarie » ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, in materia di infrastrutture strategiche;

nell'elenco delle opere strategiche prioritarie il Governo ha inserito la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, colossale opera infrastrutturale di collegamento tra la costa calabrese e quella siciliana, il cui costo stimato si aggira intorno ai 6 miliardi di euro;

il Governo aveva anche chiesto l'inserimento del ponte sullo stretto nella lista dei trenta progetti prioritari per dotare l'Unione europea di adeguate reti di trasporto;

attraverso l'inserimento nella lista europea sarebbe stato possibile ricevere un cofinanziamento a fondo perduto da parte dell'Unione europea, pari al 10 per cento del costo complessivo dell'opera, per un valore di circa 600 milioni di euro;

sull'ipotesi di realizzare il ponte sullo stretto sono state espresse molte critiche da parte di tutto il mondo ambientalista, ma anche da buona parte del mondo politico, produttivo ed imprenditoriale, sia in ordine all'enorme danno ambientale e paesaggistico di una simile opera, sia in ordine ai grandi rischi di stabilità e sicurezza derivanti dalla particolare sismicità della zona, sia in ordine al rapporto costi-benefici, che non giustifica in alcun modo un siffatto investimento, tenendo conto delle vere priorità delle regioni meridionali, nelle quali c'è bisogno di ben altri interventi strutturali, dalla reti idriche alle reti ferroviarie e stradali, del tutto inadeguate alle esigenze;

la recente bocciatura da parte del Parlamento europeo dell'opera e la conseguente esclusione del ponte dall'elenco delle opere di interesse europeo ha reso il quadro finanziario dell'intervento infrastrutturale ancora più grave, poiché non sembra davvero possibile che il meccanismo del *project financing* indicato dal Governo sia in grado di sostenere il costo complessivo dell'opera, a meno che non

vengano prese in considerazione delle tariffe molto alte per l'utilizzo del ponte —:

se il Governo non ritenga opportuno, alla luce dell'orientamento comunitario riguardo al ponte sullo stretto, rivedere la propria politica sulle infrastrutture e sui trasporti, valutando l'opportunità di stornare le risorse individuate per la realizzazione del ponte per interventi di gran lunga meno onerosi ma di enorme importanza per lo sviluppo sociale ed economico di Calabria e Sicilia, come il completamento della rete idrica siciliana, l'adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e l'ammodernamento delle reti ferroviarie calabrese e siciliana, con particolare attenzione alla linea Palermo-Messina. (3-03188)

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

da notizie di stampa risulta che sia stato stipulato un protocollo d'intesa fra l'Ancip (Associazione nazionale delle compagnie imprese portuali) e Italia Navigando spa (società interamente partecipata, tramite Sviluppo Italia spa, dal ministero dell'economia e delle finanze) volto alla declassificazione di alcuni scali marittimi nazionali, tra i quali Anzio, Gallipoli, Imperia, Porto Empedocle, Pescara, Viareggio e Arbatax, a porti turistici di interesse nazionale;

tale declassificazione dovrebbe comportare immediatamente la cessazione dell'uso di tali scali per il traffico merci e passeggeri, oltre che per l'uso industriale;

una tale decisione, ove adottata, se considerata utile per gli scali marittimi che di fatto hanno cessato le attività commerciali, penalizzerebbe gravemente quegli scali in cui, al contrario, ancora tali attività sono non solo in essere, ma perfino in crescita;

tale è, in particolare, il caso del porto di Arbatax, unico scalo in tutta la provincia di Nuoro, che vedrebbe declas-

sato il proprio ruolo, nonostante la crescita delle giornate di lavoro registrate nell'ultimo biennio dalla compagnia portuale e la continua crescita dei passeggeri, che vi si imbarcano sulle navi Tirrenia dirette da e verso la penisola, e del movimento merci anche verso scali internazionali —:

se il Governo condivide, e in che misura, le iniziative messe in atto da Italia Navigando spa, se abbia avuto il consenso delle autonomie locali interessate e se ritenga, comunque, che il porto di Arbatax non solo non debba essere declassificato a scalo turistico, ma, al contrario, classificato e potenziato nel suo ruolo di porto commerciale ed industriale. (3-03189)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

risulta all'interrogante che sarà differita al 1° gennaio 2005 l'entrata in vigore delle disposizioni in materia di EPIRB satellitare nei confronti delle navi esistenti abilitate alla pesca costiera e alla pesca costiera entro 20 miglia dalla costa;

nelle more viene ad applicarsi l'articolo 7 del decreto ministeriale n. 218 del 2002 e le Capitanerie di porto e gli Uffici circondariali marittimi dovranno inoltrare al Comando Generale del corpo delle Capitanerie di porto una istanza motivata in cui si chiede l'esenzione dalle prescrizioni derivanti dall'articolo 28 del regolamento di cui sopra in materia di EPIRB satellitare;

per quanto riguarda invece la stazione radiofonica ad onde metriche (VHF) lo stesso Comando Generale delle Capitanerie di porto, a differenza di quanto scritto e sostenuto per l'EPIRB satellitare, ha ritenuto opportuno doversi applicare l'articolo 7 del decreto ministeriale n. 218 del 2002 per le unità di stazza lorda inferiore alle 15 tonnellate, per cui i Comandi locali potranno provvedere di-

rettamente all'emissione delle deroghe in oggetto, previa presentazione di motivata istanza in bollo;

questa difformità di comportamenti da parte del Comando Generale sulla materia delle deroghe alle apparecchiature radioelettriche ha causato notevoli e sostanziosi disagi ai pescatori, infatti il Comando Generale è stato inondato da richieste di deroghe all'utilizzo dell'EPIRB satellitare e sta esitando le istanze con il contagocce;

la lentezza delle autorizzazioni sta causando il blocco dei pescherecci che non possono salpare in quanto non hanno ancora la dovuta autorizzazione con comprensibili ed evidenti danni economici difficilmente recuperabili con normale attività di pesca —:

quali iniziative intenda adottare il ministro interrogato affinché il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto adotti un idoneo provvedimento simile a quello adottato il 1° marzo 2004 avente per oggetto le deroghe alla stazione radiotelefonica ad onde metriche (VHF). (4-09390)

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

risulta all'interrogante che verrebbero continuamente esercitate insistenze sulla Direzione Generale dell'ANAS perché, in merito alla SS 38 si dia priorità al completamento della tangenziale di Sondrio;

il completamento della tangenziale di Sondrio, pur auspicabile, appartiene ad un ordine di priorità assolutamente secondario rispetto a quello che riguarda il I lotto della medesima SS 38 Trivio di Fuentes-Tartano, il lotto IV dell'attraversamento di Tirano e il lotto V relativo allo svincolo di Novate Mezzola sulla SS 36;

la stessa Amministrazione Comunale di Sondrio sia nell'edizione passata che nell'attuale, condivide pienamente il pensiero della Provincia —:

se sia a conoscenza del fatto esposto in premessa;

se intenda verificare quale posizione intenda assumere l'ANAS al riguardo. (4-09393)

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

gli uffici provinciali della Motorizzazione Civile dei trasporti di Verona versano in situazione di grave disagio;

le proteste degli operatori del settore si ripetono quotidianamente per rendere noti e porre rimedio ai danni subiti dalla condizione di decadenza, disfunzione e di pessimo funzionamento degli uffici;

sono enormi gli arretrati di lavoro e gli accumuli di ritardo nei tempi di rilascio delle carte di circolazione: in molti casi arrivano a superare l'anno;

occorrono oltre trenta giorni per ottenere la consegna della targa di un veicolo importato da un Paese della CE;

le conflittualità interne esasperano e bloccano la normale operatività dell'Ente con grave danno per i servizi offerti;

non risultano in merito iniziative della direzione —:

quali misure intenda assumere il Ministro per accertare le responsabilità ed intervenire prontamente per riportare alla normalità, in armonia con i parametri funzionali di efficienza ed efficacia, l'attività di una delle sedi della Motorizzazione Civile più importanti del Paese. (4-09394)

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

il 19 aprile scorso un elicottero di proprietà dell'*Air Service Center* di Santa Maria della Versa (Pavia) è precipitato tra la Val Thuras e la Valle Argentera sopra Sestriere;

nel disastro aereo persero la vita sei persone;

in questi giorni l'agenzia di stampa *Avionews* ha riportato, in una serie di lanci, la notizia che il procuratore di Torino, Raffaele Guariniello sta valutando se contestare alla Turbomeca, società costruttrice del motore dell'elicottero, il reato di disastro doloso e non quello di disastro colposo;

l'elicottero si è schiantato, secondo quanto sostiene il procuratore Guariniello, a causa di un cedimento delle palette del motore dovuto ad un difetto di progettazione;

immediatamente e correttamente l'Enac, il 27 febbraio scorso, ha ordinato di ricontrollare tutti i motori di quel tipo in circolazione in Italia, in base al regolamento tecnico che dispone questo tipo di controlli ed ha opportunamente iniziato una serie di colloqui con l'autorità europea, l'Easa, per i provvedimenti del caso nella sede comunitaria;

ad aggravare la posizione della ditta costruttrice del motore dell'elicottero c'è la circostanza che il bollettino, *mandatory*, ovvero obbligatorio, emesso dall'azienda francese in merito ai problemi del motore sia stato insufficiente, nel senso di una sottovalutazione del problema;

anche l'Ansv in precedenza aveva emesso un primo messaggio d'allerta relativo all'operatività della compagnia utilizzatrice del mezzo;

quando l'Ansv ha potuto visionare i risultati della perizia forniti dal procuratore Guariniello, ha emesso l'allerta per sollecitare i controlli su tutti gli impianti propulsivi dei 36 Arriel1 presenti in Italia —:

se il Ministro interrogato non ritenga necessario ed urgente assumere le opportune iniziative affinché venga potenziata la struttura ispettiva di Enac ed Ansv affinché fatti come quelli citati in premessa si verifichino sempre meno spesso. (4-09396)