

legge 15 maggio 1997, n. 127 e del decreto legislativo 17 novembre 1997, n. 398 attendono da anni una compiuta definizione del valore legale del titolo di studio di loro pertinenza, relativamente all'abilitazione alla professione di avvocato;

il decreto ministeriale 11 dicembre 2001, n. 475 appare gravemente insufficiente nella parte in cui dispone che il diploma di specialità sia « valutato ai fini del compimento del periodo di pratica per l'accesso alle professioni di avvocato e notaio per il periodo di un anno », di conseguenza non idoneo a costituire un adeguato riconoscimento in termini di valore legale rispetto al carico didattico ed al valore formativo di dette Scuole;

per opinione oramai consolidata le Scuole di specializzazione per le professioni legali dovranno rimanere un ciclo di studi biennale, anche quando entrerà in vigore il nuovo ordinamento universitario cosiddetto del « 3+2 »;

dall'istituzione delle Scuole di specializzazione legali sta arrivando a costituire il diploma il secondo ciclo di specializzati, i quali per la seconda volta rischiano di essere penalizzati dalle modalità di svolgimento degli esami di Stato per l'abilitazione alla professione di Avvocato che si terranno alla fine di questo anno solare, causa il ritardo nella adozione di un provvedimento legislativo che offra un adeguato riconoscimento al titolo di specialità —;

se non ritenga opportuno adottare una iniziativa legislativa, mediante decretazione d'urgenza, al fine di garantire che già per gli esami del 2004, i possessori del diploma di specializzazione possano beneficiare perlomeno della esenzione dalla prova scritta e dell'accesso diretto alle prove orali dell'esame di Stato di abilitazione alla professione di Avvocato di cui al regio decreto 22 gennaio 1934, n. 37 e successive modifiche ed integrazioni.

(4-10445)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

Ferrovie dello Stato spa rappresenta una delle principali aziende italiane e con gli investimenti che effettua, dovrebbe rappresentare uno dei principali punti di riferimento dell'economia italiana;

le Ferrovie dello Stato controllano o partecipano 52 società satelliti —;

se il Ministro intenda accertare quali siano gli atti compiuti dal consiglio d'amministrazione, negli anni 2000-2001-2002-2003, per controllare i bilanci, così come dovrebbe fare ogni azionista di maggioranza secondo il diritto civile e societario. (3-03573)

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

Ferrovie dello Stato Spa presenta un notevole sbilanciamento per quanto riguarda gli esborsi per il personale —:

quanti dipendenti vi lavorino con contratto a tempo indeterminato e non;

quanti dirigenti siano inquadrati;

quanti consulenti vi siano;

quale sia il costo che l'azienda deve sopportare per i dipendenti;

quale quello per i dirigenti. (3-03574)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

il Gruppo Ferrovie dello Stato dichiara di voler garantire la piena accessi-

bilità e mobilità a tutti i servizi ferroviari ed in tutte le stazioni affidate alla propria gestione;

in particolare tutte le società del Gruppo sono impegnate a facilitare la mobilità dei viaggiatori disabili;

Trenitalia da parte sua dichiara di assicurare il servizio di assistenza ai disabili dalla partenza all'arrivo, per stazioni e treni prestabiliti, fissandone tempi e modalità;

solo i treni Eurostar Italia e determinati treni Intercity-Eurocity sono provvisti di carrozze con posti attrezzati per il trasporto di passeggeri su sedie a rotelle;

l'accessibilità ai treni tradizionali, interregionali e regionali viene garantita mediante l'aggiunta di una carrozza a norma, denominata BH;

dal 27 giugno 2004, anche sulle linee ferroviarie dell'Emilia-Romagna, le Ferrovie dello Stato hanno inspiegabilmente sospeso l'aggiunta di dette carrozze e dunque il servizio impedendo così alle persone disabili la fruibilità dei treni interregionali e regionali;

tale decisione obbliga le persone disabili a muoversi unicamente su treni Eurostar Italia e Intercity-Eurocity con un aggravio dei costi dei biglietti (supplemento, prenotazione) e con notevoli problemi per gli orari e per gli spostamenti in quanto detti treni non fermano in tutte le stazioni, ma in particolare non servono le stazioni dei piccoli centri —:

se il Governo sia a conoscenza di tale situazione e se abbia intenzione di verificare i motivi di una decisione da parte delle Ferrovie dello Stato che sospende un servizio essenziale per la mobilità delle persone disabili;

se il Governo, per quanto di sua competenza, intenda assumere nei confronti del Gruppo delle Ferrovie dello Stato tutte le iniziative utili atte a garantire alle persone disabili la piena accessibilità e fruibilità dei servizi ferroviari italiani. (5-03346)

VIANELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna il Magistrato alle Acque sta procedendo con un progetto di protezione dei margini barenali in erosione nell'area del canale di Burano;

la natura di tale intervento di protezione delle barene, pur condivisa nei suoi obiettivi, rivela una artificializzazione di siti particolarmente pregiati con l'uso di materiali innaturali ed estranei alla laguna riproponendo equivoci ormai superati nel dibattito scientifico degli ultimi anni ed ignorando quelle linee guida di indirizzo e di soluzioni operative a cui ha partecipato peraltro attivamente anche il Comune di Venezia, già pubblicate dal Ministero dell'Ambiente e diffuse dal Comune stesso;

a giudizio dell'interrogante non possono valere eventuali giustificazioni a sostegno del progetto da parte del Magistrato alle Acque di impossibilità di rimuovere le cause dovute soprattutto al moto ondoso provocato dai natanti;

tale problema di eccezionale gravità maggiormente acuita in quelle aree a barena richiede interventi urgentissimi e rilevanti, che però non possono comunque essere slegati da un disegno di ritorno alla sostenibilità, non possono basarsi sulla accettazione aprioristica degli impatti attuali e non devono basarsi sul principio di artificializzare anziché ripristinare —:

se i Ministri intendano intervenire presso il Magistrato alle Acque di Venezia per rivedere tali progetti che, in un recente passato, hanno causato pesanti danni alla morfologia dell'Isola di Torcello.

(5-03350)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la realizzazione del collegamento autostradale Lauria-Corleto-Potenza-Melfi-Foggia è una richiesta prioritaria da tempo avanzata dalle popolazioni lucane;

l'iter avviato, prima con la mozione dell'onorevole Savino approvata alla Camera dei deputati nella X legislatura, poi con l'intesa tra regione Basilicata e Governo nella XIII legislatura, sembra ora, con la legge obiettivo essere in fase conclusiva;

l'ANAS, infatti, sarebbe già in possesso di alcuni progetti di massima;

la scelta definitiva non può essere solo tecnica;

sul progetto da realizzare occorre ottenere anche il massimo di consenso da parte degli enti locali interessati. Ciò eviterebbe eventuali lotte di « campanile » e contribuirebbe positivamente ad accelerare i tempi di avvio e di realizzazione della importante infrastruttura;

occorre prevenire e superare con saggezza ogni ostacolo per dare al territorio lucano centralità nei collegamenti all'interno del Mezzogiorno, la cui carenza di infrastrutture ferroviarie e viarie è pregiudizievole allo sviluppo economico e sociale —:

se non intenda attivare un tavolo di confronto con l'ANAS, la regione Basilicata, i comuni di Melfi, di Potenza e di tutti gli altri comuni interessati. (4-10432)

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

l'aeroporto di Catania-Fontanarossa ha avuto fin dal 1947 tassi costanti di crescita, arrivando nel 2002 a più di 4 milioni di passeggeri transitati dallo scalo etneo;

attualmente l'aeroporto catanese è gestito dalla Sac Spa che fino ad oggi non sembra all'interrogante aver dato prove di efficienza nell'ottica di una efficiente gestione delle risorse pubbliche;

nel mese di giugno 1998 la Sac ha proceduto all'aggiudicazione dell'appalto per la progettazione e direzione lavori per l'ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dell'aerostazione passeggeri. Aggiudicataria dell'appalto è la Riunione Temporanea di Imprese costituita dalle tre società ADP-Aéroports de Paris, Studio TI e Systra SpA;

come riportato ampiamente dall'agenzia di stampa aeronautica *Avionews*, compresa nei lavori di ammodernamento e di ampliamento dell'aerostazione, vi è la costruzione della nuova torre uffici situata a circa 70 metri a sinistra della torre di controllo, limitando pesantemente la visuale nord-est ai controllori di volo;

inutili le proteste dell'Enav, il progetto sta proseguendo, anzi, l'intenzione della Sac è quella di fare un ristorante all'ultimo piano della torre uffici;

risulta all'interrogante che, nonostante le rimostranze del mondo sindacale, nessun amministratore della Sac avrebbe provveduto a modificare il progetto iniziale ed i lavori starebbero proseguendo senza alcuna interruzione;

solamente a titolo di esempio del livello di pericolosità raggiunto dallo scalo etneo e di come soltanto la buona sorte abbia evitato guai maggiori ai passeggeri in transito da Catania vi sono i numerosi eventi pericolosi e movimenti di APRON occorsi nell'ultimo anno;

il 21 luglio 2003 alle 07:58 il volo Meridiana 193 viene spinto sul piazzale davanti al volo Air Europe 623 impedendone la movimentazione per il rullaggio, già di fatto istruito, arrecandone la perdita della sequenza di decollo e conseguenzialmente la perdita dello slot, e al danno si poteva aggiungere la beffa in quanto il volo Air Europe 623, rientrando al parcheggio A5, rischia di collidere l'ala con la coda dell'MD-80 del volo Alitalia 1734 che aveva iniziato le operazioni di *push back* dal B4;

l'indomani il volo FUA 5214 effettua una manovra di *push back* senza preven-

tiva autorizzazione ostacolando il rullaggio del volo Alitalia 5720 che perde la sequenza di decollo. Il pilota di Alitalia pretende che la Torre di Controllo istruisca il FUA ad uscire di pista per riacquisire la prescritta sequenza di decollo;

il 24 luglio 2003 volo Air One 45 in *push back* lamenta come la contestuale manovra da parte del volo Alitalia 5718 gli abbia fatto perdere la priorità nella sequenza di decollo. Il comandante di Alitalia, scusandosi per l'accaduto, auspica una risoluzione di *management* sull'Apron nonostante abbia più volte relazionato all'UCT locale le problematiche relative alla movimentazione;

il 28 luglio 2003 il volo Alitalia 5718 si lamenta come l'imbarco dei passeggeri avvenga fuori dal controllo del personale di rampa, infatti i passeggeri si recano all'aeromobile dal terminal muovendosi a piedi in mezzo ai veicoli di rampa che nel frattempo sfrecciano a velocità improponibili per un piazzale aeroportuale;

il 2 agosto del 2003 un aereo da turismo marche OEDYK in rullaggio dal parcheggio dell'aviazione generale verso il raccordo Tango 2 all'altezza dello stand 4 si ritrova il veicolo del Follow me che procede nella direzione opposta alla sua. Il pilota dell'aeromobile M20T, avvisando tempestivamente, inizia una brusca frenata per evitare il piccolo aeromobile;

il 13 agosto 2003 il volo Meridiana 695, nonostante fosse stato avvisato di traffico in rullaggio, viene spinto ugualmente in *push back* creando una situazione di pericolo per il traffico leggero;

il 16 agosto 2003 il volo Alitalia 1756, in fase di *push back*, interrompe la procedura in prossimità del raccordo Tango 1 costringendo l'aeromobile in uscita a fermarsi ancora prima di liberare la pista quando un altro aeromobile riportava in corto finale, cioè con un aeromobile prossimo all'atterraggio già allineato all'asse pista;

il 3 settembre 2003 un aeromobile della Volare, un Airbus 320, viene par-

cheggiato nello stand A12 nonostante il piazzale fosse completamente vuoto. All'atto di ripartire, spinto con prua est e con pista in uso RWY 08, durante la fase di *push back* atterrano un Dornier 328 e un Boeing 737 bloccando in tal modo l'aeroporto per circa 10 minuti, fino a quando il pilota della Volare non effettua una svolta di 180° e si riporta alla via di rullaggio T2. Per questo evento viene compilato un C3, un modello Enav per definire un inconveniente, mirato al riporto di situazione che hanno compromesso la sicurezza in ambito aeronautico;

questi eventi non sono che alcuni tra quelli segnalati alle autorità aeronautiche e solamente la buona sorte ha evitato disastri ben più gravi come quello accaduto nell'ottobre 2001 a Linate —:

se, alla luce di quanto esposto in premessa, il ministro interrogato intenda sollecitare l'Enac ad avviare un'ispezione nei confronti della Sac, per verificare il rispetto della normativa in tema di sicurezza. (4-10436)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il comandante provinciale della Polizia Stradale di Roma, Stefano Bastregghi, ha dichiarato agli organi di stampa (*Leggo*, 6 luglio 2004, pag. 20) che « gli spazi tra le rampe di immissione del Gra sono molto stretti »;

sull'autostrada del Grande Raccordo Anulare si sono verificati alcuni incidenti mortali causati da manovre errate da parte degli automobilisti nel momento dell'immissione in corsia;

il comandante della Polstrada afferma che questi sinistri « avvengono sul Gra con maggiore frequenza rispetto ad altri tratti stradali ed autostradali » —:

se quanto dichiarato dal dirigente della Polizia Stradale corrisponda al vero;

in caso di risposta affermativa, quali iniziative urgenti intendano porre in atto per garantire la necessaria sicurezza agli automobilisti che utilizzano questa autostrada. (4-10439)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la Procura della Repubblica di Roma ha avviato un'inchiesta sui maxi cartelloni abusivi presenti nella capitale, quantificati in circa 2.500;

tra questi 2.500, secondo anche quanto riportato da alcuni quotidiani, alcuni sarebbero stati utilizzati da forze politiche e singoli candidati durante la recente campagna elettorale europea —:

se non ritenga di dover acquisire dal prefetto di Roma e metterlo in seguito a disposizione del Parlamento, l'elenco delle multe notificate alle forze politiche per la recente campagna elettorale del 12-13 giugno 2004, con l'indicazione delle società che nei singoli casi hanno provveduto a fornire i relativi servizi di propaganda elettorale. (4-10421)

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

il 12 e 13 giugno 2004, nel comune di Polignano a Mare (Bari), commissariato, si è votato anche per l'elezione del sindaco e della Giunta comunale;

non avendo il primo turno superato il 50 per cento dei voti validi alcun candidato sindaco, l'elezione dello stesso è rinviata al turno di ballottaggio del 26 e 27 di giugno;

la Prefettura di Bari — area raccordo con gli Enti locali — consultazioni elettorali, in data 18 giugno trasmette una

propria nota ad alcuni candidati richiedenti del centro-sinistra, con la quale si anticipano le decisioni della Commissione elettorale mandamentale di Monopoli (Bari) allorché si sostiene che « qualora al turno di ballottaggio sia proclamato eletto il candidato sindaco Bovino, al gruppo di liste ad esso collegato non si procederà all'assegnazione del 60 per cento dei seggi atteso che, al primo turno la coalizione di liste collegate al candidato sindaco Di Giorgio ha superato il 50 per cento dei voti validi »;

la coalizione di centrosinistra di Polignano a Mare affigge un manifesto del seguente tenore: « La Prefettura dice: Simone Di Giorgio prima del ballottaggio ha già la maggioranza assoluta del Consiglio comunale con 11 seggi su 20 », facendo, quindi, seguire un volantinaggio dello stesso tenore, casa per casa, col chiaro intento, secondo l'interrogante, di far desistere gli elettori del centrodestra dal partecipare alle votazioni al turno di ballottaggio;

l'interrogante rappresenta in Prefettura le proprie preoccupazioni per un così anomalo comportamento della stessa, sottolineandone una ingerenza inopportuna e di parte disinvoltamente sfruttata a proprio vantaggio dal centrosinistra;

la Prefettura di Bari sostanzialmente sembra ammettere il proprio errore. Infatti, in data 25 giugno il commissario straordinario di Polignano dispone la pubblicazione della seguente nota del prefetto di Bari dottor Blonda: « A seguito di denuncia pervenuta dalla stazione dei carabinieri di Polignano a Mare si è appreso che sarebbe stata utilizzata una comunicazione della Prefettura a scopo di propaganda elettorale. Si precisa che, nelle consultazioni elettorali, l'organo competente a valutare la proclamazione degli eletti e l'attribuzione dei seggi, con l'eventuale premio di maggioranza, è l'Ufficio centrale elettorale che vi provvede a seguito del turno di ballottaggio. Pertanto prima di tali operazioni, ogni considerazione sulla attribuzione dei seggi risulta priva di qualsiasi effetto »;