

quale vantaggio si ricava a che la convenzione sia estesa anche agli atti civili su richiesta privata;

quale tipo di attività svolgerà l'Ufficiale Giudiziario presso il presidio U.N.E.P. nel centro servizi delle poste;

se la firma digitale possa essere utilizzata dall'Ufficiale Giudiziario su documenti informatici, in che modo può la stessa sostituire la firma apposta sull'originale dell'atto giudiziario cartaceo;

quali siano le ragioni per cui se la notifica telematica è un atto esclusivo dell'Ufficiale Giudiziario, su richiesta della parte e diretta ad un destinatario, essa è stata inserita nella convenzione, tenuto conto che non può esservi interferenza in questa attività da parte di terzi e tanto meno dalle poste;

quali siano le ragioni per cui nel preventivo di spesa del triennio non sono stati considerati 7.500.000 di atti per una spesa complessiva di euro 62.775.000, ma solo 13.601.250 euro;

perché non si è ritenuto di investire il denaro destinato alle poste per informatizzare gli uffici UNEP e cercare delle soluzioni per incentivare la notifica a mano fatta dall'Ufficiale Giudiziario;

perché non si ritenga di revocare la convenzione e assumere oltre il resto dei vincitori anche gli idonei del concorso a copertura di tutti i posti in organico, al fine di incentivare la notificazione fatta a mano, tenuto conto che sono giovani laureati e sono in grado di offrire al cittadino maggiori informazioni sui contenuti dell'atto giudiziario contrariamente a quello che può fare un portalettere che consegna una busta chiusa;

se, inoltre, in considerazione delle tante riserve e perplessità suscitate da questa convenzione, non si ritenga necessario considerare l'ipotesi di una sua opportuna revoca e assumere, invece, oltre il resto dei vincitori anche gli idonei del concorso da Ufficiale Giudiziario a copertura di tutti i posti in organico, al fine di

incentivare la notificazione fatta a mano, tenuto conto che un Ufficiale Giudiziario di nuova nomina costa allo Stato 24.535 euro all'anno, pari a 70 euro al giorno, cioè il costo di circa 7 raccomandate previste dalla convenzione e che questi giovani laureati sono certamente in grado di offrire ai cittadini maggiori informazioni sui contenuti dell'atto giudiziario contrariamente a quello che può fare un portalettere che consegna una busta chiusa;

se, infine, non si ritenga opportuno provvedere all'assunzione degli idonei del concorso da Ufficiale Giudiziario anche per coprire la cronica carenza degli uffici di cancelleria, così come prevedono le norme in materia di concorsi unici.

(4-11305)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta scritta:*

ROSATO, IANNUZZI, VIGNI, MARAN e DAMIANI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la legge 21 dicembre 2001, n. 443, cosiddetta Legge Obiettivo, ha delegato al Governo l'« individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese », attraverso un programma da inserirsi nel Documento di programmazione economico-finanziaria, attribuendo al CIPE il compito di valutare le proposte e approvare i progetti;

risulta inserito nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche deciso dal CIPE con delibera n. 121 in data 21 dicembre 2001 alla voce 414,20, e previsto nel DPEF 2005-2008 tra le opere della Legge Obiettivo afferenti al Corridoio n. 5 Asse Est Ovest Lisbona-Kiev per la tratta

italiana Torino-Trieste, il progetto per la realizzazione dell'« *Hub* portuale Trieste: piattaforma logistica », definito come potenziamento ed ampliamento delle aree operative, la cui fruibilità è prevista per il 2009;

il progetto è stato predisposto dall'Autorità Portuale di Trieste, per la creazione di una Piattaforma Logistica, che attraverso l'espansione dell'attuale area del Porto verso sud-est, renderebbe disponibile all'attività portuale uno spazio di quasi 250.000 mq, con un complesso di aree retroportuali per il deposito, la prima lavorazione, lo smistamento delle merci, in collegamento con la rete autostradale e ferroviaria, in un'ottica di trasporto intermodale;

il progetto è di estrema importanza per la valorizzazione del porto di Trieste, riconosciuto dall'Unione Europea come Porto Franco Comunitario, e di cui lo stesso DPEF sottolinea il ruolo fondamentale individuandolo come uno dei riferimenti portuali di una retroportualità continentale, data la sua naturale collocazione geografica che lo rende un punto di passaggio privilegiato per gli scambi intercomunitari con i Paesi dell'Est di nuova adesione, nonché il porto europeo più vantaggioso per i collegamenti con l'Estremo Oriente;

come sottolineato nel progetto dell'Autorità Portuale, la realizzazione della piattaforma permette il recupero di un'area attualmente degradata, e coinvolge anche la fascia oggi occupata dallo stabilimento della Ferriera inserendosi dunque in un'ottica di riconversione dello stesso;

il progetto ha completato il suo iter procedurale per quanto concerne alle competenze del Comune e della Regione in merito alla predisposizione della domanda al fine del suo inoltro al CIPE;

anche nella sua ultima seduta del 29 settembre 2004, dove il CIPE ha deliberato la ripartizione delle risorse destinate alla realizzazione delle opere della Legge

Obiettivo inserite nel Programma di Infrastrutture Strategiche, non compare l'*Hub* portuale di Trieste —:

quali siano i motivi dell'assenza del progetto tra quelli approvati dal CIPE, e se ed in quali tempi il Governo intenda sostenere la realizzazione della piattaforma logistica di Trieste come previsto nel DPEF attraverso adeguati finanziamenti. (4-11308)

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

un rapporto « riservato » dell'Ente autonomo di assistenza al volo (ENAV) avrebbe recentemente evidenziato che, nell'ultimo triennio, in novantotto occasioni è stato segnalato il rischio di una collisione tra aeromobili, in volo nel Nord Italia (*Corriere della Sera*, edizione del 13 ottobre 2004, pagina 19);

in particolare, le segnalazioni di pericolo avrebbero riguardato i casi di *airprox*, ossia le situazioni in cui « la distanza fra aeromobili, così come posizioni e velocità relative, sono tali da compromettere la sicurezza »;

si è potuto apprendere che l'allarme si attiva, in casi simili, ogniqualvolta la distanza tra gli apparecchi sia inferiore ai limiti minimi di sicurezza (cinque miglia in senso longitudinale e trecento metri in senso verticale) e che esso raggiunge, contemporaneamente, i piloti dei velivoli interessati e il controllore di volo, per l'immediata rimozione della situazione pericolosa, con il cambio di posizione degli aeromobili;

ogni allarme registrato deve poi essere segnalato all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ed è valutato secondo quattro livelli di pericolo;

settantadue dei novantotto casi d'allarme *airprox* segnalati, nel periodo 2001-2003, alla suddetta Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, risultano essersi realizzati nell'area di competenza del cen-

tro radar di Milano, chiamato a gestire quotidianamente 1600 voli, che coinvolgono direttamente gli scali di Milano-Linate e Milano-Malpensa o che, comunque, interessano i cieli del Nord-Ovest;

il rapporto sopra indicato evidenzia, più precisamente, che, nel 73,5 per cento dei casi, l'allarme sarebbe stato provocato da errori — di varia gravità — attribuibili al personale del centro di controllo *radar* di Milano;

tutte le situazioni di pericolo denunciate si sarebbero verificate tra le ore 7 e le ore 22, prevalentemente nei giorni di martedì e domenica dei mesi estivi, quando il traffico aereo risulta più intenso;

gli errori del personale adibito al controllo dei voli si concentrerebbero in prossimità del cambio nel turno di servizio (tra le ore 8 e le ore 9; tra le ore 18 e le ore 19) e conseguirebbero a un calo dell'attenzione in attesa dell'avvicendamento;

tali errori riguarderebbero il ritardato riconoscimento o la difettosa valutazione delle distanze tra gli aeromobili, come pure vizi nelle comunicazioni con i piloti o con altri controllori di volo, per inosservanza delle regole, della terminologia tecnica, distrazione, addirittura, per insufficiente conoscenza della lingua inglese;

il rapporto stilato dall'ENAV individuerebbe, tra i rimedi idonei a scongiurare il rischio di incidenti, il più attento addestramento del personale e il suo continuo aggiornamento, anche mediante corsi di lingua inglese;

sarebbe altresì raccomandato di evitare l'uso dei telefoni cellulari in sala *radar*, in quanto potenziali fonti d'interferenza per le comunicazioni e, comunque, di distrazione per gli operatori;

il portavoce dell'ENAV ha altresì dichiarato di avere «...la sensazione che gli *airprox* siano molti di più (...). Purtroppo non ci viene segnalato tutto, forse perché il fenomeno viene sottovalutato o non

viene segnalato dai piloti stranieri. Eppure noi dovremmo essere a conoscenza di tutto, visto che la sicurezza è il nostro compito principale »;

tale ultima dichiarazione appare ulteriormente preoccupante, in quanto l'omessa segnalazione dei casi d'allarme nel traffico aereo impedirebbe di valutare il livello di rischio, di riconoscerne le cause e di approntare i conseguenti rimedi —:

quali siano i contenuti del rapporto che sarebbe stato stilato dall'ENAV in relazione ai casi di *airprox* nel traffico aereo italiano del periodo 2001-2003 e, in particolare, se possano trovare conferma le notizie diffuse, in proposito, dalla stampa nazionale;

quali iniziative siano state assunte o programmate per migliorare la sicurezza dei voli in Italia, con specifico riferimento ai profili evidenziati dal predetto rapporto ENAV;

se risulti oggettivamente fondata l'opinione attribuita al portavoce dell'ENAV, in relazione all'omessa denuncia dei casi di *airprox* alla competente Autorità e, nel caso, quali determinazioni si vogliano al riguardo adottare, affinché tali omissioni non si ripropongano in futuro.  
(4-11309)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta scritta:*

BIONDI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

in data 23 settembre 2004 all'emittente televisiva locale ligure Primo Canale era stata prima autorizzata e poi revocata l'autorizzazione a riprendere, in diretta o in differita senza alcun costo, i lavori del Consiglio comunale di Imperia;