

meno due unità fra i nuovi 150 posti di Magistrato che prossimamente dovrebbero essere assegnati da codesto Ministero nei vari uffici giudiziari. (4-11963)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

in materia di sicurezza stradale, i dati di Aci e Istat, riguardanti il periodo 2002-2003, mostrano che la Provincia di Bergamo registra un incremento degli incidenti (+5 per cento): il numero dei tamponamenti è infatti passato dai 3.107 del 2002 ai 3.271 del 2003, le persone che sono dovute ricorrere alle cure mediche a seguito di incidenti nel 2002 sono stati 4.368 e 4.448 nel 2003 (+2 per cento). A livello lombardo, la Bergamasca, risulta essere la quarta provincia nella classifica relativa agli incidenti e sicurezza stradale;

con riferimento all'ANAS, si ricorda che gli investimenti della stessa per la sicurezza stradale sono in costante crescita, e come evidenziò ad agosto 2004 il Presidente Vincenzo Pozzi, l'Ente conta nel giro di un anno di eliminare alcuni dei punti di maggiore criticità della rete viaria, innalzando gli *standard* di sicurezza di molte arterie, « nell'interesse della collettività e degli utenti »;

l'interrogante ha già portato all'attenzione del Governo le problematiche concernenti l'Asse interurbano di Bergamo, collegamento Seriate-Ponte San Pietro-Mapello, dove in località Curnasco è presente un'intersezione stradale regolata da una rotatoria, i cui lavori di completamento di pertinenza dell'ANAS, si protraggono da troppi anni. Una situazione realmente pericolosa per coloro che a piedi o con cicli/motocicli sono costretti ad attra-

versare la zona. Tutta la Comunità Bergamasca e i rappresentanti Istituzionali manifestano il loro profondo disappunto per l'inerzia dimostrata dall'ANAS nell'affrontare la materia in oggetto, e la questione « mobilità e sicurezza stradale » rimane un argomento su cui è alta l'attenzione della popolazione locale —:

quali iniziative intenda adottare al fine di salvaguardare la sicurezza degli abitanti, affinché l'ANAS completi quanto prima la summenzionata rotatoria;

se non ritenga opportuno, in alternativa, intervenire presso l'ANAS affinché sia valutata la possibilità di affidare ai Comuni di Treviolo e di Bergamo, come da loro offerto, il completamento della rotatoria qualora vi siano problemi che impediscano all'Azienda di portare a termine l'opera pubblica in tempi brevissimi.

(4-11935)

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

il miglioramento delle infrastrutture per la mobilità e il traffico è una questione da tempo all'attenzione delle maggiori organizzazioni imprenditoriali della Bergamasca, come si legge nel documento comune presentato a settembre 2004 dall'Associazione Artigiani, dall'Associazione Commercianti (ASCOM), dall'Associazione dei Costruttori Edili della Provincia (ACEB), dall'Associazione Piccole e Medie Industrie (API), dalla Confesercenti, dalla Federazione Artigiani (CNA), dall'Unione Provinciale Agricoltori;

il Presidente dell'Associazione Industriali di Bergamo in occasione della « Assemblea 2004 » evidenziò come « negli ultimi 18 anni la provincia di Bergamo non ha visto realizzata nessuna opera che riguardasse la sua interconnessione con le altre Province lombarde o altre Regioni e che le stesse opere infrastrutturali di significato sovracomunale si contano in poche unità e qualcuna non ancora terminata dopo anni e anni con i cartelli "lavori in

corso". Di fronte ad un'offerta bloccata la domanda è cresciuta di circa il 4 per cento l'anno. Il traffico autostradale in dodici anni è aumentato di oltre il 50 per cento »;

la questione della mobilità costituisce quindi un argomento su cui è alta l'attenzione della popolazione in generale, anche perché ha essenziali ricadute sulle attività economiche e sullo sviluppo di un territorio. Il completamento dell'Asse interurbano di Bergamo produrrà sicuramente benefici in termini di competitività;

rimangono ancora in attesa di risposta le precedenti interrogazioni nelle quali si fa presente che, a fronte delle numerose iniziative promosse dagli Enti Locali interessati e dell'attenzione dedicata dai parlamentari eletti nella Bergamasca per dare voce alle proteste dei cittadini, rimane irrisolta la vicenda dei lavori di completamento dell'Asse interurbano di Bergamo, collegamento Ponte San Pietro-Seriate —:

quali siano le problematiche in essere che stanno determinando questi ritardi nell'ultimazione del traffico di Asse interurbano in oggetto, che all'interrogante appaiono inaccettabili e non più tollerabili. (4-11936)

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

come si evince da un articolo di stampa recentemente pubblicato sulla Cronaca di Napoli, il 3 dicembre 2004, le ferrovie hanno predisposto un nuovo orario sulla linea Napoli-Caserta, via Aversa, che non prevede più alcune tratte pomeridiane;

una simile decisione provocherà con molta probabilità delle ripercussioni sulle attività lavorative dei pendolari;

il nuovo piano degli orari ha creato « buchi » anche di circa un'ora con la soppressione di treni negli orari di punta —:

se il Ministro intenda intervenire presso Ferrovie dello Stato affinché siano

apportate modifiche al nuovo orario ferroviario, in modo da evitare che i viaggiatori siano penalizzati e che gli stessi finiscano col privilegiare altri mezzi di trasporto. (4-11943)

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

la notte del 2 dicembre 2004, due treni sono entrati in collisione (l'Intercity Bari-Reggio Calabria e un treno merci), vicino alla stazione di Palagianello, in provincia di Taranto, causando il ferimento di 6 persone;

tale incidente è l'ennesimo, l'ultimo, in ordine cronologico, di una serie di incidenti che il trasporto ferroviario italiano ha fatto registrare negli ultimi tempi e che pone, quindi, all'attenzione del governo, la questione della sicurezza del trasporto ferroviario;

a seguito dell'incidente suddetto, in un comunicato stampa diramato dalle segreterie regionali di categoria di Cgil, Cisl e Uil si rileva come « nonostante i finanziamenti e i progetti in corso, la dotazione infrastrutturale e la tecnologia dedicata ad elevare gli standard della sicurezza della rete ferroviaria sulla tratta Bari-Taranto, in Puglia e nel Mezzogiorno in generale, soffrono di carenze e ritardi nel completamento delle opere »;

risulta all'interrogante che le stesse organizzazioni sindacali avrebbero denunciato un abbassamento del livello di attenzione da parte delle Ferrovie dello Stato sui temi della formazione e della sicurezza dell'esercizio privilegiando scelte di carattere industriale, tese alla riduzione dei costi, alla desertificazione degli impianti e alla riduzione degli organici —:

quali notizie a tutt'oggi si hanno in merito alla dinamica dell'incidente e quali atti il Governo abbia intrapreso, o intenda intraprendere, per migliorare il livello di sicurezza di una tratta ferroviaria particolarmente carente. (4-11959)

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

con l'articolo 2 della legge delega n. 85 del 2001, il Parlamento indirizzava l'azione di Governo affinché si dovesse, tra le altre cose:

a) istituire, ferma restando l'attuale natura di bene mobile comune, un archivio pubblico dei ciclomotori, compresi i quadricicli, presso il quale comunicare ed abbinare il modello, il telaio ed il proprietario, con procedure semplificate;

b) aggiornare la disciplina della targatura, prevedendo, con opportune modalità, la possibilità di ottenere a titolo oneroso, ferma restando l'attuale sequenza alfanumerica, targhe personalizzate mediante procedure semplici e rapide sia per la fabbricazione che per la distribuzione;

con decreto legislativo n. 9 del 15 gennaio 2002, il Governo ha introdotto un nuovo sistema di targatura e certificazione per la messa in circolazione dei ciclomotori con procedure semplificate, e esteso la produzione delle targhe dei ciclomotori anche a soggetti diversi dal Poligrafico dello Stato;

tali soggetti sono stati successivamente individuati con la legge 1° agosto 2003 n. 214 che, modificando l'articolo 97 del Codice della strada ha esteso la possibilità di stampare le targhe dei ciclomotori anche alle imprese regolamentate dalla legge n. 264 del 1991, ossia alle agenzie automobilistiche, ferma restando la produzione da parte del Poligrafico dello Stato di dette targhe dei ciclomotori, distribuite presso gli Uffici periferici del dipartimento trasporti terrestri;

nel Consiglio dei ministri del 2 aprile 2004, il Governo ha bloccato il regolamento di attuazione delle norme contenute nel nuovo articolo 97 del Codice della strada, in particolare quelle relative all'immissione su strada dei ciclomotori, regolamento che, tra l'altro prevede la possibilità per i consulenti automobilistici

di cui alla legge n. 264 del 1991, di produrre nelle proprie strutture e consegnare agli utenti i certificati e le targhe dei ciclomotori all'interno del nuovo sistema di registrazione delineato per tali veicoli;

tale situazione di incertezza normativa sta penalizzando la collettività, a causa della mancata applicazione della legge, permettendo, di fatto, l'illegittima circolazione dei ciclomotori, con il conseguente rischio per l'accertamento delle responsabilità nella circolazione degli stessi, nonché le agenzie automobilistiche, che, in coerenza al contenuto delle norme del nuovo articolo 97 del Codice della strada, hanno investito diversi milioni di euro sui macchinari per la stampa delle targhe —:

quali iniziative abbiano adottato o intendano adottare per superare l'attuale situazione di incertezza normativa e dare piena attuazione alle disposizioni contenute nell'articolo 97 del Codice della strada. (4-11960)

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

il progetto del secondo lotto fondovalle Verrino — POP 1994/1999, riguardante il collegamento fondovalle Trigno — ex strada statale 86 Istonia all'altezza del comune di Agnone era stato approvato dall'amministrazione provinciale di Isernia con delibera di giunta n. 489 del 13 novembre 1997;

con delibera consiliare n. 12 del 16 aprile 2003 era stato approvato il bilancio con annesso programma di lavori pubblici tra cui l'opera in questione;

il Comune di Agnone, nel cui territorio ricade il secondo lotto dell'arteria stradale di che trattasi, aveva rilasciato la concessione edilizia n. 114 del 2001, rinnovata il 13 giugno 2002 e il 21 maggio 2003;

il Consiglio regionale del Molise ha reinserito tale opera nella delibera consiliare n. 75 del 25 febbraio 2003, inerente

l'accordo di programma quadro con il Governo in materia di « Trasporti ed infrastrutture viarie »;

l'amministrazione provinciale di Isernia con delibera n. 156 del 23 giugno 2003 ha riapprovato il progetto esecutivo con relativo quadro economico per euro 21.000.000,00 in ragione di quanto stabilito nella delibera n. 75 del 2003 del consiglio regionale del Molise;

l'amministrazione provinciale di Isernia ha indetto la procedura di appalto con bando di pubblico incanto/gara 10/2004;

la regione Molise, con delibera n. 80 del 25 febbraio 2003, aveva invitato l'amministrazione provinciale di Isernia, prima di procedere all'espletamento delle procedure di gara di appalto dell'opera, a verificare la stabilità dei terreni interessati dal tracciato approvato, poiché nella zona oggetto di opera pubblica si erano verificati eccezionali eventi meteorologici che hanno determinato dissesti e/o riattivazione di vecchie frane e tale verifica è stata effettuata senza l'intervento di alcun geologo da parte dell'ufficio tecnico della provincia di Isernia;

nei mesi scorsi si sono ripetuti sul versante interessato dall'opera ulteriori movimenti franosi di devastanti proporzioni, in zona adiacente e contigua (Colle Lapponi), determinando il crollo del Ponte San Nicola e richiedendo il monitoraggio del Viadotto della strada statale 86 sul Verrino, già crollato e ricostruito per le medesime ragioni;

l'opera attraversa, in base ai piani paesistici di zona, aree caratterizzate da pericolosità geologica di valore elevato (G2), manca inoltre lo studio di compatibilità, previsto all'articolo 32 delle norme tecniche del piano paesistico di zona; inoltre, gli studi geologici allegati al progetto sono allo stadio preliminare e necessitano di ulteriori approfondimenti, come evidenziato anche nella delibera n. 156 del 23 giugno 2003 della giunta provinciale di Isernia che tra le somme a disposizione dell'amministrazione prevede al punto B5

euro 100.000,00 per integrazione di indagini geotecniche e geognostiche, per cui non esiste certezza della realizzabilità dell'opera;

secondo l'interrogante, vi è la necessità di bloccare il progetto in fase di gara d'appalto, imponendo all'ente appaltante di effettuare studi approfonditi ed accurati sulla reale fattibilità dell'opera, tenendo presente le problematiche di non poco conto che la stessa presenta, in quanto si basa su un vecchio progetto risalente agli anni 70-80, ed anche in ragione dell'inefficienza dello stesso ente in merito a quanto chiesto con delibera n. 80 del 2003 da parte della regione Molise. Se l'opera realmente possiede tutti i requisiti tecnici, giuridici ed amministrativi in base alle leggi vigenti che diano garanzie sulla sua realizzazione e manutenzione, ed anche se possiede il piano di manutenzione dell'opera, con le relative previsioni di spesa, per l'amministrazione possa stanziare i fondi annui necessari alla stessa, in base alla legge 18 novembre 1998, n. 415 —:

quale sia lo stato effettivo della questione;

se non ravvisi la necessità di intervenire per evitare un inutile spreco di denaro pubblico su un'arteria che non raggiungerà i fini prefissati inizialmente, ma che rischia di rilevarsi economicamente un pozzo senza fondo. (4-11961)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in occasione dello sciopero generale dello scorso 30 novembre 2004 a Bologna si è nuovamente verificato una sorta di