

a questo concorso risulta agli interroganti non essere stata data la pubblicità adeguata, tanto è vero che in molte strutture non ne erano a conoscenza —:

per quale ragione si sia ritenuto di inquadrare gli infermieri come operai specializzati; per quale ragione il concorso sia solo per esami e non anche per titoli, il che avrebbe valorizzato l'esperienza e il lavoro di quanti da anni prestano servizio nelle carceri come infermieri a contratto libero professionale;

per quale ragione non sia stata prevista una riserva di posti per gli infermieri che, in modo precario, da tempo lavorano in carcere. (5-03913)

*Interrogazione a risposta scritta:*

MUSSI, FINOCCHIARO e MAGNOLFI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

si stanno intensificando le voci di chiusura delle sedi giudiziarie distaccate del Tribunale di Livorno. In particolare, dopo le parole del Presidente del Tribunale di Livorno di alcune settimane fa, circola l'ipotesi di chiudere la sede distaccata di Piombino e/o quella di Portoferraio;

le due realtà territoriali sono oggettivamente distanti dal capoluogo di provincia. Addirittura la sede giudiziaria di Portoferraio si trova su un'isola. È evidente che la soppressione delle due sedi distaccate arrecherebbe disagi insopportabili ai cittadini, che non possono essere privati di servizi essenziali;

tali ipotesi di chiusura hanno trovato la ferma contrarietà delle istituzioni locali, delle forze politiche e sociali del territorio, degli stessi operatori del mondo della giustizia;

inoltre le sedi giudiziarie in questione — a causa della mancanza di personale e di fondi adeguati, e di carichi pendenti

sempre più crescenti — si trovano a vivere una situazione definita di « ordinaria precarietà »;

in questi ultimi giorni, peraltro, si è annunciato il rischio di paralisi dei dibattimenti a partire dal prossimo mese di aprile 2005, a causa di annunciati tagli al servizio di stenotipia. Servizio essenziale per lo svolgimento regolare dei processi;

ad opinione degli interroganti, quanto rischia di accadere nelle realtà di Piombino ed Isola d'Elba, ma che purtroppo riguarda molti altri tribunali nel nostro Paese, è il sintomo evidente del fallimento della politica di questo Governo in materia di giustizia al servizio dei cittadini —:

se le ipotesi di chiusura di sedi distaccate del Tribunale di Livorno corrispondano al vero;

in questo caso quali iniziative intenda assumere per evitare che siano compiute scelte che danneggiano la collettività;

quali iniziative intenda adottare, il Ministero interrogato, con la dovuta rapidità per evitare il collasso delle attività giudiziarie e per garantire un regolare funzionamento ripristinando condizioni ottimali in materia di organici;

se intenda garantire nel prosieguo dell'anno in corso — con adeguati finanziamenti — il servizio di stenotipia, necessario per il regolare svolgimento dei procedimenti giudiziari. (4-12702)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta scritta:*

ENZO BIANCO e BURTONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con decreto del Presidente della Repubblica del 2 aprile 2003 è stata istituita

l'Autorità Portuale di Trapani ai sensi dell'articolo 6, comma 8, della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

con proprio Decreto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nelle more della nomina del Presidente e dei componenti del Comitato portuale, ha disposto il commissariamento della medesima Autorità;

l'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 come integrato dall'articolo 6 del decreto legge 28 maggio 2004, n. 136 e successive modificazioni, prescrive che:

il Presidente è nominato, previa intesa con la Regione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, designati, rispettivamente, dalla provincia, dai comuni e dalla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione della Autorità Portuale interessata;

la terna è comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione tre mesi prima;

il Ministro, con atto motivato, può chiedere di comunicare entro trenta giorni dalla richiesta, una seconda terna di candidati nell'ambito della quale effettuare la nomina;

qualora entro trenta giorni dall'esperimento delle procedure di cui sopra non si raggiunga l'intesa con la regione interessata, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica il prescelto nell'ambito di una terna formulata a tal fine dal Presidente della giunta regionale, tenendo conto anche delle indicazioni degli enti locali e delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura interessati;

ove il presidente della giunta regionale non provvede alla indicazione della terna entro trenta giorni dalla richiesta allo scopo indirizzatagli dal Mini-

stro delle infrastrutture e dei trasporti, questi chiede al Presidente del Consiglio dei Ministri di sottoporre la questione al Consiglio dei Ministri, che provvede con deliberazione motivata;

nonostante siano trascorsi quasi due anni dall'inizio della gestione commissariale nessuna procedura è stata attivata dal Ministro per dare attuazione al dettato legislativo con la nomina degli organi ordinari dell'Autorità in questione;

con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 3 settembre 2004, è stata dichiarata « grande evento » la pre-regata della trentaduesima Coppa America che si terrà nello specchio di mare antistante alla città di Trapani nel mese di ottobre 2005;

con ordinanza n. 3377 in data 22 settembre 2004 il Capo del Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri è stato nominato commissario delegato, dal Presidente del consiglio dei Ministri con incarico di provvedere a disporre affinché la Regione siciliana, il Comune di Trapani e la società Sviluppo Italia, quali soggetti contraenti di apposita convenzione, nonché le altre autorità competenti realizzino gli interventi e le opere ivi previsti in termini di somma urgenza, anche sulla base di specifiche deroghe alla normativa vigente, limitatamente a quelle finanziate ed assolutamente necessarie per la realizzazione dell'evento e compatibili con i tempi dell'evento stesso, sulla base di quanto rappresentato dall'Autorità portuale con le schede relative agli interventi ed alle opere di competenza della stessa Autorità, e dal Sindaco di Trapani con le schede tecniche relative agli interventi e alle opere di competenza comunale, da realizzarsi per la celebrazione dell'evento;

il Commissario delegato è stato autorizzato ad avvalersi, per le attività di cui alla medesima ordinanza, di uno o più soggetti attuatori, cui affidare specifici settori d'intervento, sulla base di direttive di volta in volta impartite dal Commissario medesimo;

il soggetto attuatore incaricato del settore d'intervento delle opere di competenza dell'Autorità portuale è autorizzato ad avvalersi di due unità di personale con contratto a tempo determinato individuate con scelta di carattere fiduciario tenuto conto della professionalità richiesta e delle pregresse esperienze lavorative;

il Commissario delegato si avvarrà del commissario dell'Autorità portuale per l'occasione nominato soggetto attuatore incaricato del settore d'intervento delle opere di competenza dell'Autorità portuale;

stante la precarietà della struttura di vertice dell'ente non è stato ancora possibile dar luogo alla assunzione del segretario generale e ad adeguata e strutturale costituzione della segreteria tecnico-operativa, attraverso i quali assicurare un soddisfacente svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità;

il perdurare di tale stato di precarietà secondo gli interroganti comporta: una carente politica di acquisizione dei traffici in linea con il carattere della globalità e della intermodalità delle correnti di traffico che possono interessare il porto di Trapani posto al centro del crocevia del Mediterraneo; un negativo ritorno di immagine per il porto essendo il commissario nei riguardi dei protagonisti delle varie relazioni di traffico un soggetto poco adatto a stringere rapporti con proiezione di medio e lungo termine stante la provvisorietà dell'incarico; un impedimento alla Regione, alla Provincia, al Comune, alla Camera di Commercio e agli uffici pubblici interessati nonché alle organizzazioni sociali ed imprenditoriali di partecipare, attraverso l'operato del Comitato portuale ai processi decisionali riguardanti l'attività di governo del porto con la chiara estromissione degli interessi locali in generale al perseguimento delle finalità proprie della legge n. 84 del 1994 sul riordinamento amministrativo dei porti;

la qualificazione di « grande evento » della pre-regata della trentaduesima

Coppa America impone, a parere degli interroganti, ancor più la nomina degli organi ordinari dell'Ente, risultando di chiaro pregiudizio per l'immagine della Autorità e degli interessi marittimi e portuali locali fra i quali anche quelli del diporto nautico, la organizzazione di tale eventi con una Autorità di palese instabilità e quindi di scarsa credibilità per possibili proficui rapporti di collaborazione e di sviluppo dei traffici;

la nomina del Commissario, quale soggetto attuatore per il settore d'intervento delle opere di competenza dell'Autorità portuale, non costituisce pregiudizio per la nomina degli organi ordinari della stessa in quanto il Presidente può subentrare immediatamente al Commissario negli adempimenti attuativi delle medesime opere;

la ventilata opportunità dell'ulteriore protrarsi della nomina di tale Organo allo scopo di assicurare una più tempestiva e puntuale gestione del « grande evento », artatamente qualificato dal Sindaco quale « ulteriore fase straordinaria della gestione iniziale della nuova Autorità portuale », non corrisponde, secondo gli interroganti, al disegno organizzativo stabilito dalla Presidenza del Consiglio la quale, con l'« artificio giuridico » della dichiarazione di « grande evento », ha inteso essenzialmente dare ascolto ad istanze politiche di parte per la realizzazione in deroga a talune norme dell'ordinamento giuridico vigente, di consistenti opere portuali oggetto di assenso della medesima Presidenza del Consiglio dei Ministri, con conseguente trasferimento della competenza primaria alla realizzazione di dette opere in capo al Dipartimento della protezione civile e la conseguente preclusione alla formulazione di nuove determinazioni da parte dei futuri Organi di vertice dell'Autorità portuale in assenza di importanti nuovi elementi di valutazione, restando nella competenza del Dipartimento della protezione civile l'elaborazione e l'emanazione dei corrispondenti provvedimenti attuativi;

l'ulteriore dilazione nella nomina del Presidente della Autorità portuale non può trovare, secondo gli interroganti, comunque ulteriore giustificazione nella esigenza di tempestiva e puntuale gestione del « grande evento », atteso che l'attuale modalità di gestione presenta, quanto meno, caratteri di chiara illegittimità in quanto viene ad essere di fatto totalmente disatteso un preciso dettato legislativo e non viene correttamente valutato che la gestione del cosiddetto « grande evento » è stata scissa dal normale e corretto atteggiarsi dell'Autorità portuale i cui Organi, in quanto tali, risultano nettamente distinti, come peraltro previsto dalla stessa Presidenza del Consiglio dei Ministri con l'ordinanza del 22 settembre 2004, sia dal Commissario delegato, sia dai suoi collaboratori quale, tra questi, quello designato allo svolgimento degli adempimenti attuativi delle opere portuali, potendo essere designata per tale incarico anche una figura diversa dal Commissario dell'Autorità portuale;

ad avviso degli interroganti, il protrarsi della gestione commissariale dell'Ente produce di fatto:

la gestione indiretta di ingenti risorse finanziarie nonché di beni materiali e immateriali di appartenenza statale secondo linee di indirizzo di esponenti politici non investiti di specifiche competenze istituzionali nel particolare settore;

la mancata definizione dei rapporti con il preesistente Consorzio volontario del porto che continua a svolgere con conseguente duplicazione di competenze taluni servizi portuali in situazione di intervenuta precarietà anche per effetto del rifiuto degli enti locali alla ulteriore corresponsione a quest'ultimo soggetto di contributi a sostegno della propria attività;

il rischio della soppressione della Autorità portuale con il trasferimento del porto di Trapani nella esclusiva competenza regionale secondo una delle ipotesi di riforma della legge n. 84 del 1994, in atto oggetto di esame in Parlamento;

l'attivazione della gestione commissariale di una autorità portuale trova giustificazione nella esigenza di assicurare continuità di governo del porto:

in presenza di impedimento degli Organi ordinari;

per il tempo strettamente necessario per l'espletamento delle procedure di nomina del presidente e dei membri non di diritto del comitato portuale;

in caso di difficoltà nel raggiungimento dell'intesa sul nome del candidato presidente, fatto salvo l'obbligo di dar corso, in tal caso, alla procedura introdotta dall'articolo 6 del decreto-legge 28 maggio 2004 n. 136 e successive modificazioni;

verificandosi le circostanze di cui al comma 3 dell'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, nel qual caso il commissario esercita per un periodo massimo di sei mesi, le attribuzioni conferitegli con il decreto di nomina —:

quali siano i motivi che hanno indotto finora il Ministro a non richiedere al Comune, alla Provincia e alla Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura di Trapani, la terna di nomi dalla quale scegliere il candidato alla presidenza della Autorità portuale di Trapani da proporre all'intesa del Presidente della Giunta regionale siciliana;

entro quale termine lo stesso Ministro ritiene di avanzare la suddetta richiesta onde porre termine al comportamento elusivo di preciso dettato legislativo, con la nomina dell'Organo di vertice del suddetto Ente portuale;

quali siano la quantità e gli appostamenti di bilancio delle risorse finanziarie statali accreditate per la realizzazione delle opere portuali e comunali preventivate ai fini dello svolgimento del « grande evento » atteso che dovevano rientrare nella disponibilità dell'Autorità portuale le risorse del bilancio ordinario dello stesso Ministero destinate alla realizzazione dei banchinamenti e delle escavazioni già og-

getto di approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici nonché le risorse derivanti dal rifinanziamento della legge n. 413 del 1998 riguardanti il potenziamento della infrastrutturazione dei porti sedi di Autorità portuali. (4-12713)

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

come è noto, il 27 gennaio 2005 centinaia di automobili e di automezzi pesanti sono rimasti bloccati per lungo tempo dalla neve sul tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria;

si sono registrate centinaia di segnalazioni di emergenza e richieste di soccorso da parte di quanti, bloccati sul tratto autostradale, sono stati costretti a rimanere nelle automobili per molte ore consecutivamente, con immaginabili conseguenze anche sul piano psico-fisico;

la assenza di un preventivo ed accurato monitoraggio del tratto autostradale alla luce delle previsioni relative agli eventi meteo ha determinato una assenza di preventive interruzioni dell'asse stradale interessato;

il sistema dei soccorsi e delle attività di ripristino della viabilità hanno registrato, ad avviso dell'interrogante, una carenza del necessario coordinamento delle misure più efficaci, calibrate sulla peculiarità del fenomeno;

ad avviso dell'interrogante le pur censurabili imprudenze di alcuni automobilisti non possono in alcun modo rappresentare l'unica chiave di lettura di un disagio tanto profondo quanto globale;

anche alla luce della contestualizzazione della abbondante nevicata nell'ambito di una rigida stagione invernale non può ritenersi l'evento atmosferico in quanto tale del tutto improvviso e sganciato dalla ordinaria prevedibilità;

sempre in relazione alla assenza di imprevedibilità del fenomeno, non può

trascurarsi la circostanza che i competenti organi della Protezione civile, come dichiarato dallo stesso rappresentante, avevano tempestivamente lanciato l'allerta meteo da settantadue ore —:

se non ritenga, alla luce della grave penalizzazione verificatasi in danno di centinaia di automobilisti bloccati nel tratto autostradale, di adottare un tranquillizzante piano programmatico di interventi per scongiurare il reiterarsi di eventi di tal fatta;

quali misure, in futuro, intenda adottare, per garantire un efficace coordinamento delle diverse competenze operanti in ambito di circolazione stradale, in relazione ad eventuali blocchi preventivi di assi autostradali interessate da insidiose precipitazioni. (4-12714)

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

la Siremar ha inoltrato a tutte le Autorità e Enti competenti rapporto formale sui pontili destinati all'attracco degli aliscafi nel settore Eolie rappresentando scalo per scalo, le condizioni aggiornate di operabilità tecnica e la conseguente e non meno importante rispondenza, sia in termini commerciali che in quella di sicurezza, nei confronti dell'utenza come di seguito:

Alicudi. Lo scalo, a causa dell'insufficienza del fondale, non consente di posizionare i mezzi opportunamente, ad evitare che le ali subiscano danni, pertanto i Comandanti devono operare appoggiando l'unità solo sul primo rullo esterno (all'altezza della plancia). L'unica bitta utilizzata come *spring* si trova in uno stato molto precario, di totale vetustà. Tale bitta peraltro non è nemmeno ancorata perfettamente e non è escluso si possa spezzare se sottoposta a sforzo, in caso di risacca. Il primo respingente è una gomma per camion, assolutamente inidonea; il secondo respingente è caduto; il terzo manca della parte superiore. Si segnala infine che

le grate di ferro sono ancora divelte, con notevole pericolo procurato ai passeggeri, i quali non dispongono di alcun riparo o tettoia. Nessuna illuminazione sia in termini di ausilio all'approdo né per l'utenza. Scalo particolarmente esposto in caso di libeccio e scirocco;

Filicudi. La struttura dell'approdo è gravemente danneggiata ed il braccio interno (lato terra) è stato del tutto asportato dai marosi, ne consegue un'inaccettabile difficoltà delle manovre di ormeggio e disormeggio e di quelle di imbarco-sbarco dei passeggeri, anche in condizioni meteomarine favorevoli. Anche qui nessun riparo per l'utenza, nessuna illuminazione sia in termini di ausilio all'approdo né per l'utenza. Scalo particolarmente esposto in caso di tramontana, scirocco e levante;

Filicudi Pecorini. C'è solo un pontile di fortuna, assolutamente non attrezzato e ad alto rischio;

Rinella. Lo slancio che porta la passerella a bordo è da sostituire (o quantomeno riparare). È necessario inoltre risistemare le catene del primo respingente (una da sostituire del tutto, dell'altra rinforzarne il maniglione). Presente illuminazione, non c'è struttura per l'utenza. Esposizione particolare in caso di scirocco, mezzogiorno ponente e libeccio;

Santa Maria Salina. In atto operabilità sufficiente, pur se lo scalo rimane esposto in caso di libeccio; sono presenti tettoie e panchine, ed illuminazione sia di ausilio all'approdo che per i passeggeri;

Panarea. A causa delle mareggiate, anche qui vi è insufficienza di fondale, e i mezzi toccano con le ali anche con mare calmo. È presente illuminazione. Scalo esposto in caso di grecale, levante, scirocco, mezzogiorno e libeccio;

Stromboli. Scalo al momento sufficientemente operabile. Non v'è però alcun riparo per i passeggeri. Esposizione particolare in caso di grecale, levante, scirocco, mezzogiorno, libeccio (se forte);

Lipari. Punta Scaliddi (banchina utilizzata anche per le navi): ci sono gomme che fungono da parabordo ma con la risacca appena accennata si rischiano seri danni alle ali, che potrebbero anche staccarsi in caso di forte urto. Non vi è illuminazione né riparo per i passeggeri. L'esposizione è rilevante in caso di grecale, levante e scirocco. Con la risacca anche bassa è impossibile operare. Pontile a giorno: il passeggero è seriamente esposto alle intemperie, che distruggono la protezione gommosa del pontile a grata con enorme facilità. Struttura esposta seriamente con grecale, levante e scirocco. Con mare forza 2-3 è possibile attraccare e sbarcare i passeggeri in sicurezza. Pignataro: come esposizione è porto rifugio e pertanto non presenta particolari difficoltà operative di attracco e permanenza. Commercialmente però è una banchina di fortuna in quanto non c'è illuminazione per i passeggeri, che non dispongono di riparo nemmeno di fortuna. È inoltre difficile da raggiungere, in quanto oltre a non essere collegato dai mezzi pubblici, presenta barche e reti sulla banchina, olio, eccetera, che costituiscono pericoli per i passeggeri;

Vulcano. I respingenti del pontile lato sud sono posizionati in modo da costituire pericolo per i bottazzi e per i finestrini dei mezzi. Per l'utenza esiste illuminazione e una struttura minima di grecale, levante e scirocco. Per l'utenza esiste illuminazione e una struttura minima di riparo;

al fine di assicurare la regolarità e la sicurezza dei servizi è assolutamente indispensabile, secondo gli interroganti, il ripristino delle condizioni minime di operabilità tecnica dei pontili, secondo le indicazioni sopra evidenziate —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare in merito. (4-12715)

\* \* \*