

da destinare all'aeroporto « Duca d'Aosta » di Gorizia come scalo per l'aviazione generale e di servizio al casinò;

è da precisare che l'Aeroporto Duca d'Aosta di Gorizia è stato un campo militare e sede del 4° Stormo caccia comandato dall'illustre omonimo Savoia e da decenni l'unico scalo dell'area giuliana riservato alla cosiddetta « aviazione generale », quella dei piccoli velivoli degli appassionati, dei paracadutisti, degli alianti —

se il Ministro sia a conoscenza di quanto sopra segnalato;

quali siano le intenzioni da parte italiana di fronte al progetto del megacasinò sloveno ed in particolare se si possa ritenere utile, in questa nuova situazione, una deroga alla legislazione nazionale per consentire l'apertura di una casa da gioco nel territorio del Friuli-Venezia Giulia;

quali passi si intendano compiere per impedire di trasformare l'aeroporto di Gorizia in uno scalo turistico transfrontaliero per milioni di giocatori d'azzardo. (4-19638)

\* \* \*

## GIUSTIZIA

### *Interrogazione a risposta scritta:*

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

alcuni gruppi e associazioni di volontariato che svolgono la propria attività all'interno del carcere di Sollicciano hanno denunciato, in un documento pubblico, episodi di violenza e intimidazione a danno di detenuti ivi reclusi;

la denuncia si basa su testimonianze dirette o di terzi coinvolti a vario titolo negli episodi di violenza di seguito riportati e che hanno avuto luogo all'interno del Nuovo Complesso penitenziario di Sollicciano;

in data 2 novembre 2005, nella cella 17 della VII sezione, sono state perpetrate violenze nei confronti di un detenuto italiano e di uno arabo;

in data 4 novembre 2005, nella cella 15 della VI sezione, sono stati pestati tre detenuti (due arabi e un italiano); nella V sezione (dove sono concentrati i detenuti albanesi), lo stesso giorno, durante la battitura delle sbarre per protesta contro le condizioni di detenzione, agenti della polizia penitenziaria con il volto coperto sono poi entrati più volte nelle celle minacciando violenze a danno dei detenuti;

in data 8 novembre 2005, circa 15 agenti della polizia penitenziaria hanno picchiato un detenuto senegalese durante la traduzione da un cortile alle celle di isolamento;

altri cinque detenuti di nazionalità albanese sono stati pestati durante il trasferimento dal « cellone » ad altre sezioni. La magistratura di sorveglianza, nonostante sia stata informata e sollecitata ad intervenire, non risulta sia intervenuta sulla vicenda in alcun modo;

in data 17 novembre 2005, si è verificato il pestaggio di un detenuto rumeno che era appena giunto nel carcere di Sollicciano;

tali episodi sono stati segnalati nel corso di una riunione tenutasi il giorno 26 novembre presso gli uffici della Direzione del carcere di Sollicciano, alla presenza del direttore dottor Cacurri, del comandante della Polizia Penitenziaria, dottor Maciullo, e di rappresentanti delle associazioni impegnate nell'istituto di pena in oggetto;

sembrerebbe, inoltre, che nei confronti di alcuni volontari intenzionati ad assumere informazioni precise sulle violenze e le intimidazioni avviate nei confronti dei detenuti, il Direttore del carcere di Sollicciano avrebbe minacciato una segnalazione al Giudice di Sorveglianza al

fine di vietarne l'ingresso in carcere (tramite revoca del permesso *ex* articolo 17 dell'Ordinamento Penitenziario) —:

le informazioni e le valutazioni del Ministro in merito ai fatti riportati in premessa;

se sia stata avviata un'inchiesta amministrativa o penale in merito ai fatti che si sarebbero verificati nel carcere di Sollicciano;

se il Ministro intenda adottare delle misure, e quali, al fine di evitare il ripetersi di simili episodi di violenza e intimidazione nel carcere di Sollicciano.

(4-19624)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

da anni la situazione viaria lombarda, in particolar modo per quanto riguarda l'attraversamento della metropoli milanese, soffre di carenze infrastrutturali tali da causare incidenti dovuti alla non idoneità di alcune delle arterie stradali più frequentate, nonché aggravii dei costi per gli operatori economici costretti a sopportare tempi di spostamento ormai intollerabili;

alcune delle opere stradali completate negli ultimi anni (svincolo di Cormano, bretella nord Milano, eccetera), pur non risolvendo completamente i problemi locali di traffico, hanno dimostrato quanto sia grande il rapporto tra i benefici arrecati ai cittadini rispetto ai ridotti costi di opere come quelle sopracitate;

i progetti abbondano, con numerose alternative offerte da costruttori, sindaci dei comuni interessati, esperti del settore stradale, politici, senza mai però giungere

ad un progetto ad ampio respiro che tracci una volta per tutte una rete stradale e ferroviaria in grado di essere degna di una delle realtà economiche più importanti dell'Europa intera;

strade come la Bre-Be-Mi (Brescia-Bergamo-Milano) o la cosiddetta Cerca (tangenziale est larga di Milano) o ancora la Pedemontana sono diventate ormai un mito irraggiungibile nelle menti dei cittadini lombardi, che da anni le sentono nominare, ma ancora non sono riusciti a capire se e quando saranno mai realizzate —:

se sia già stato tracciato un piano globale stradale-ferroviario che, tenendo conto delle esigenze degli abitanti l'area della provincia di Milano, sappia risolvere, o almeno fortemente mitigare, i problemi sopra accennati;

in caso di risposta positiva, quali siano i tempi di attuazione previsti riguardo la realizzazione dei vari progetti del piano globale. (5-05111)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

sembra aver preso corpo l'idea di realizzare un'aviosuperficie nel centro dell'isola di Lipari; l'opera è stata inserita nel piano regolatore generale del comune di Lipari ed andrà in prima discussione nel consiglio comunale convocato per il 20 gennaio 2006;

moltissime sono le contrarietà alla realizzazione a tale opera perché sarebbe realizzata in un'area di tutela assoluta prevista dal piano territoriale paesistico e avrebbe come ricaduta il concreto rischio di un ulteriore fattore di esclusione dalla Lista dell'Unesco;

si vuole evidenziare che l'area individuata dal piano regolatore generale è indicata nel piano territoriale paesistico come TO5, nell'ambito del più ampio ambito di TO1, collocando la pista fra le due