

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

SARACENI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi si sono levate voci critiche nei confronti della ventilata ipotesi di ammissione al lavoro esterno, ai sensi dell'articolo 21 della legge penitenziaria, dei condannati per il « caso Calabresi »;

a prescindere dalla loro palese infondatezza sul piano tecnico (il lavoro esterno è incondizionatamente applicabile ai fatti antecedenti al giugno 1991), le predette critiche rivelano una preconcepita ostilità verso una delle misure maggiormente idonee al reinserimento sociale dei condannati, secondo la funzione di riabilitazione assegnata alla pena dalla carta costituzionale —:

quali iniziative intenda assumere perché la predetta misura trattamentale possa trovare la sua massima estensione applicativa, pur in presenza delle inique limitazioni introdotte con la riforma del 1991. (3-00677)

PEZZONI, BONITO, LECCESE, DANIELI ed EVANGELISTI. — *Ai Ministri degli affari esteri, dell'interno, di grazia e giustizia, della difesa, delle finanze e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

da vari giorni sono in corso in tutta l'Albania imponenti manifestazioni di cittadini che hanno perso i loro averi, essendo rimasti vittime di affaristi senza scrupoli, i quali avevano costituito una serie di società finanziarie non affidabili, che, dopo aver rastrellato notevoli masse di denaro, sono in parte fallite e, in ogni caso, hanno sospeso la solvibilità nei confronti dei creditori;

queste manifestazioni hanno progressivamente assunto significato politico ed

hanno già dato adito a prime reazioni repressive, incidenti e scontri, nonché a provocazioni di vario genere;

secondo organi di informazione e, segnatamente, secondo un servizio di una nota trasmissione televisiva di difesa dei consumatori, l'attività di agenti senza scrupoli delle suddette finanziarie sarebbe stata espletata anche nel nostro Paese, coinvolgendo sia rifugiati albanesi in Italia sia cittadini italiani, attirati dal miraggio degli eccezionali utili promessi —:

quali valutazioni dia il Governo degli avvenimenti in corso in un paese a noi così vicino;

quali precauzioni siano state adottate per evitare eventuali ripercussioni tra gli albanesi ospiti del nostro Paese e per prevenire eventuali nuovi tentativi di immigrazione illegale di massa, come già avvenuto ripetutamente nel recente passato, in momenti di particolare tensione oltre Adriatico;

di quali informazioni dispongano e quali controlli siano stati effettuati dalle autorità competenti, comprese le forze dell'ordine e specificamente la Guardia di finanza, in relazione all'asserita attività delle suddette finanziarie nel nostro Paese ed al coinvolgimento eventuale di cittadini italiani. (3-00678)

FEI e MALGIERI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

quale sia il ruolo ufficiale ed effettivo del comitato dei diritti dell'uomo che fa capo alla Presidenza del Consiglio dei ministri, composto da membri esterni al Parlamento e alle istituzioni;

quale sia il lavoro svolto, effettivamente riscontrato, dal sopraccitato comitato;

quale sia nel dettaglio e a quanto ammonti la spesa per la sopravvivenza e la gestione del comitato in questione;

quali siano i risultati ottenuti dall'eventuale lavoro svolto;

quali e quanti siano i membri che lo compongono;

se non ritenga che perpetuandone l'esistenza senza nessun tipo di controllo da parte di alcuno — anche se formalmente tale controllo dovrebbe essere effettuato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri —, se non stia consolidando l'ennesimo spreco di denari dei cittadini;

se e come intenda risolvere l'effettiva contrapposizione — o inutile parallelismo — di ruoli tra il comitato in questione e quello identico, ma parlamentare, che svolge lavori ufficiali. (3-00679)

ARMANDO VENETO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

nella Piana di Gioia Tauro, la disoccupazione ha raggiunto livelli preoccupanti malgrado il porto, al quale si lega la speranza di lavoro e di decollo dell'intera regione, sia una realtà in prodigiosa espansione;

questa apparente contraddizione si spiega con l'assenza di un chiaro progetto complessivo che, partendo proprio da una straordinaria occasione, la utilizzi per affrontare e risolvere i gravissimi problemi di quel territorio; il Governo non può più sottrarsi alla responsabilità di alcune scelte strategiche ed operative, senza le quali viene tradita la voglia di lavoro dei calabresi;

esse sono relative a:

1) risoluta e definitiva scelta di polifunzionalità del porto; nel rispetto delle esigenze del grande esperimento di *transshipment* che la Medcenter sta realizzando, bisognerà fissare le definitive condizioni strutturali e finanziarie perché il porto serva l'area industriale circostante e la più vasta area della Piana, ove vivono 180.000 persone; solo così il rapporto investimenti-posti lavoro potrà presentare un saldo attivo, poiché se le unità che possono trovare lavoro nel settore del trasporto delle merci non potranno superare le 700

(nella migliore delle ipotesi), l'area può dare lavoro a migliaia di lavoratori se il porto è posto anche a servizio di attività di produzione e/o trasformazione e commercio;

2) in conseguenza, bisognerà studiare e verificare le compatibilità tra le prospettive di massima espansione della attività di *transshipment* e da quelle di utilizzazione del porto anche per altri scopi, coordinando intorno ad un'unica autorità tutte le attività connesse alla ipotesi di sviluppo adottata;

3) la medesima autorità dovrà ricondurre ad unità e velocizzare i processi di infrastrutturazione; è davvero inammissibile che l'unica vera occasione di sviluppo del Sud d'Italia sia ancora collocata in una landa resa desolata dall'espianto delle colture arboree, senza strade, senza servizi, senza l'indispensabile perché il porto (il secondo d'Europa per traffico di *containers* nel secondo semestre del 1996 e nel primo anno di attività!) sia davvero quel porto internazionale che, nei fatti, è destinato in tempi brevissimi a diventare. Mancano gli uffici della sanità marittima, della Polizia del mare, del veterinario, del fitopatologo; manca un ufficio doganale autonomo; vanno completate banchine e piazzali, costruite ed illuminate le strade d'accesso; completato il collegamento con l'autostrada per realizzare l'interporto, unica vera risorsa nel quadro della scelta strategica dell'intermodalità per il trasporto delle merci;

4) va recuperata l'area sulla quale doveva sorgere la centrale dell'Enel, posta sotto sequestro dall'autorità giudiziaria ed ora riutilizzabile a seguito della assoluzione di tutti gli imputati in quel procedimento; tale area va accorpata alle altre, onde il piano regolatore generale del porto, da redigere ai sensi della legge n. 84 del 1994, individui un progetto complessivo di insediamenti intorno al porto;

5) vanno impegnati gli organismi europei competenti per verificare la possibilità di realizzazione del porto franco o della zona franca;

tutto questo deve far parte di un programma prioritario, poiché gli eventi stanno superando i tempi della politica, che rischia di non cogliere la occasione di dirigere lo sviluppo e di fecondarlo, facendo scoppiare una autentica, positiva rivoluzione in un'area giunta ormai al collasso —:

se non ritenga di definire con urgenza e chiarezza le linee politiche generali di intervento per il porto di Gioia Tauro e per la Piana di Gioia Tauro, onde fissare tipologie e tempi di utilizzo della straordinaria occasione che il porto ha determinato per l'intera Calabria;

se non ritenga attivarsi perché sia istituita una *authority* capace di gestire la molteplicità delle competenze da impegnare, per una rapida infrastrutturazione dell'area portuale e di quella circostante;

se non ritenga che gli interventi debbano avere caratteristiche di assoluta priorità nazionale, perché l'area della Piana metta in moto la voglia e la capacità di impresa che i suoi abitanti possiedono e come ritenga di agire, anche sul piano internazionale perché il porto di Gioia Tauro venga definitivamente apprezzato e preferito dalle grandi compagnie che gestiscono il trasporto delle merci via mare;

se non ritenga utile un forte intervento politico a livello comunitario per ottenere che idonee risorse vengano convogliate su un'area che ha bisogno solo della spinta finale per mettere in moto insospettabili meccanismi di crescita.

(3-00680)

STAGNO d'ALCONTRES, MARTINO, CRIMI, GAZZARA, NANIA, NUCCIO CARARA, D'ALIA e PAGANO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

lo squilibrio nelle infrastrutture, in particolare nella rete dei trasporti, è una delle cause principali del malessere economico della Sicilia. All'inadeguatezza

della rete ferroviaria corrisponde, difatti, l'eccessivo traffico su gomma su autostrade e, soprattutto, su strade statali che attraversano i centri abitati, con gravi conseguenze di traffico ed inquinamento. Il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Messina-Palermo, pertanto, in un disegno equilibrato di politica dei trasporti, è di fondamentale valenza socio-economica per lo sviluppo commerciale e turistico di tutta la costa tirrenica dell'isola;

nel gennaio 1984, per il raddoppio della tratta ferroviaria Messina-San Filippo del Mela, viene concessa al consorzio Ferrofir la prestazione integrata relativa sia alla progettazione definitiva della tratta menzionata che alla realizzazione delle opere per il raddoppio di una parte di essa. Tuttavia, per il completamento del raddoppio, la società Ferrovie dello Stato spa assume successivamente un atteggiamento manifestamente contraddittorio: affida e poi sospende la procedura di affidamento della realizzazione dei lavori al suddetto concessionario, emette parere favorevole e dopo sconfessa, nel gennaio 1997, l'organo interno preposto all'emissione del citato parere, mentre il consorzio Ferrofir è costretto a disporre, alla data prossima del 5 marzo 1997, il licenziamento di centoquindici dei duecentosettanta lavoratori impegnati nei lavori oggi in corso;

il sottosegretario delegato alla vigilanza sulla società Ferrovie dello Stato spa, onorevole Soriero, incontrando il 28 gennaio 1997 i lavoratori del consorzio Ferrofir ed i rappresentanti sindacali, non ha offerto soluzioni soddisfacenti, che contemplassero sia il completamento dell'opera in esecuzione e la cantierizzazione dei nuovi lavori previsti da tempo lungo la provincia di Messina — il tratto Villafranca Tirrena-San Filippo del Mela e la stazione di Patti — che l'esigenza di evitare i licenziamenti già predisposti. La politica occupazionale del Governo, peraltro, se non vuole essere contraddittoria anch'essa con quanto ripetutamente manifestato dai suoi esponenti, non può andare nella direzione del licenziamento dei lavoratori, special-

mente nel settore delle opere infrastrutturali nel Mezzogiorno;

il governo regionale è stato impegnato dalle forze politiche dell'isola attente ad un rilancio sociale ed economico che dipende in misura consistente proprio dalla funzionalità del sistema dei trasporti, affinché si adoperi con il governo nazionale per la definitiva realizzazione del raddoppio della tratta ferroviaria menzionata, poiché le comunità residenti sul territorio della lunghissima provincia di Messina non possono ulteriormente tollerare tale stato di profondo disagio. Il sistema dei trasporti e delle attrezzature di sostegno della Sicilia

tirrenica, d'altronde, è di vitale interesse per l'economia regionale e, quindi, nazionale —:

se non ritengano di dover provvedere con straordinaria urgenza a verificare l'operato recente della società Ferrovie dello Stato, relativo sia alle tratte ferroviarie il cui completamento doveva già essere in fase di realizzazione, sia alle tratte la cui progettazione ancora necessita di adeguata valutazione, nonché per evitare altre, gravissime, perdite di posti di lavoro nella provincia di Messina.

(3-00681)