

attuative necessarie per la fruizione degli anzidetti sgravi fiscali e previdenziali vivamente attesi dagli operatori del settore della pesca;

le circolari attuative degli sgravi sono atti dovuti e la loro ritardata emanazione penalizza grandemente sia gli armatori che gli imbarcati —:

quali siano le ragioni dell'inconcepibile ritardo nell'emanazione delle circolari attuative di cui in premessa;

se non ritenga di recuperare il tempo perduto procedendo alla tempestiva emanazione di dette circolari e sollecitando nel contempo l'Inps ad adottare analogo provvedimento al fine di rendere al più presto operativi i già disposti sgravi fiscali e previdenziali in favore del settore della pesca. (4-00033)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

in data 7 maggio 2001, dopo aver proposto e operato per organizzare un convegno con parlamentari, operatori del diritto e operatori del carcere, cinque detenuti del carcere di Voghera sono stati trasferiti in diversi istituti di pena senza nessuna considerazione del fatto che gli stessi lavoravano o studiavano e che alcuni di loro avevano esami in corso;

i detenuti intendevano confrontarsi — in una giornata di studi — con magistrati, operatori penitenziari, educatori, assistenti sociali e associazioni di volontariato che si occupano quotidianamente delle problematiche relative al carcere, del nuovo regolamento penitenziario, con particolare attenzione alle condizioni di vita nelle sezioni E.I.V. del carcere di Voghera;

tale iniziativa aveva trovato il consenso di parlamentari e di consiglieri re-

gionali della Lombardia e prevedeva la partecipazione del Magistrato di Sorveglianza nonché di volontari e personale esterno sensibile alle tematiche della giustizia penale;

a seguito della negazione dell'autorizzazione da parte del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, i detenuti preparavano un opuscolo contenente il materiale preparato e lo diffondevano, mandandone copia allo stesso D.A.P.;

alle sei della mattina del 7 maggio 2001, cinque detenuti che facevano parte del gruppo di lavoro di preparazione del convegno venivano prelevati, isolati, divisi e trasferiti in diverse carceri della Penisola, lontano dalle rispettive famiglie;

tali trasferimenti, che non possono non apparire di carattere punitivo, sono stati disposti nei confronti di chi ha avuto come unica « colpa » quella di aver tentato di aprire un confronto e un dibattito per — come da loro scritto in una lettera aperta pubblicata il 15 giugno 2001 sul settimanale *Vita* (che si occupa con profonda sensibilità e professionalità di volontariato e delle problematiche dei soggetti più deboli) — « valorizzare le nostre energie, capacità e disponibilità, metterci in discussione e confrontarsi, ognuno nel proprio ruolo, rispetto al “pianeta carcere” »;

simili iniziative, a parere dell'interrogante, appaiono — e già si sono dimostrate — particolarmente utili per costruire un diverso rapporto tra carcere e società, per creare una situazione di migliore vivibilità all'interno degli istituti penitenziari nonché per creare un utile rapporto tra chi opera, chi lavora, chi è ristretto all'interno degli istituti penitenziari e rappresentanti delle istituzioni —:

le motivazioni dei provvedimenti di trasferimento nei confronti dei cinque detenuti;

se il Ministro intenda adottare urgenti provvedimenti per l'immediato ritorno degli stessi nel carcere di Voghera;

se intenda autorizzare il dibattito-convegno proposto dai detenuti del carcere di Voghera. (5-00005)

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

nel 2000 alcuni « comitati antismog » hanno proposto ricorso *ex* articolo 700 codice procedura civile al giudice dottor Ciccone del Tribunale di Bologna per temuti danni alla salute sostenendo che ciò sarebbe derivato dalla situazione ambientale della città di Bologna ed in particolare per i livelli di benzene e PM 10 (polveri fini);

nel contesto di tale procedimento, il giudice, avendo ritenuto di avere giurisdizione in merito, ha disposto consulenza tecnica d'ufficio con richiesta di integrazione della stessa nel mese di aprile 2001;

l'integrazione della consulenza è stata depositata all'udienza dell'11 giugno 2001;

nel frattempo il comune di Bologna ha approvato il Piano del traffico ed ha adottato limitazioni della circolazione dei motoveicoli e dei veicoli non a norma Euro ed anche limitazioni specifiche per i veicoli del trasporto merci non ecocompatibili;

l'amministrazione, al fine di migliorare la qualità dell'aria ha pure adottato altri provvedimenti tesi al rinnovo del parco veicolare, all'acquisto di bus a metano, alla pulizia delle strade per evitare la diffusione delle polveri fini, all'interdizione dell'accesso al centro per i bus turistici;

nell'arco del 2000 — secondo i dati ufficializzati nella Relazione annuale sulla Qualità dell'aria trasmessa come per legge al Ministero dell'ambiente — si è registrata una positiva inversione di tendenza nei livelli di inquinamento tanto da raggiungere una media mobile annuale sul benzene inferiore al valore soglia dei 10 mcg/mc ed una sensibile riduzione al PM

10; tali dati dovrebbero registrare ulteriore miglioramento anche a seguito dell'approvazione del Piano del Traffico;

all'udienza dell'11 giugno 2001 il dottor Ciccone ha rinviato il procedimento al 23 giugno prossimo per consentire alla difesa del comune di controdedurre alle conclusioni del C.T.U.;

nel corso dell'udienza è emerso che il giudice aveva già predisposto il testo del proprio provvedimento disinteressandosi delle future autorizzate controdeduzioni del comune;

addirittura, secondo notizie di stampa, lo stesso dottor Ciccone avrebbe precisato che « vista la complessità del problema ho cominciato studiandolo per tempo e a scrivere per tempo, basandomi sui molti documenti che avevo già; ho voluto fare una trattazione, evidenziando soprattutto le caratteristiche dei veicoli maggiormente inquinanti e i provvedimenti presi dalle due giunte, in questa città, ma per sommi capi anche in altre città: per questo motivo le mie minute sono state abbondanti. Ho risposto in una ventina, massimo venticinque pagine alle eccezioni preliminari, poi ho esaminato i suggerimenti del collegio peritale, confrontandoli con il Piano urbano generale del traffico del comune di Bologna per vedere se vi è coincidenza. Nella parte finale, invece tratterò il merito, ossia l'oggetto della controversia »;

inoltre il dottor Ciccone avrebbe presentato alcune possibili soluzioni quali: la reiezione del ricorso, ammettendo l'idoneità delle misure adottate dall'amministrazione cittadina; la dichiarazione di illegittimità della condotta del comune, qualora fosse ravvisata una condotta ommissiva da parte della giunta cui spetterebbe, poi, adeguarsi al provvedimento; un'azione inibitoria della condotta del comune o delle delibere per la parte che consente l'ingresso al centro storico anche ai veicoli inquinanti;

infine sottolineando che « l'unica cosa che non può fare il giudice è quella di mettersi lui a fare il cartello di divieto »;

ad avviso dell'interrogante, non appare ammissibile che un magistrato si ingerisca su materie di competenza di un'amministrazione comunale, quale la gestione del traffico —

se e quali iniziative anche di carattere disciplinare intenda adottare nei confronti del dottor Bruno Ciccone magistrato del tribunale di Bologna. (5-00008)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

dal 10 giugno 2001 Trenitalia, modificherà il proprio sistema di emissione di biglietti ferroviari allo scopo di raggiungere il dichiarato « obiettivo strategico di medio-periodo » di realizzare la separazione tariffaria delle due Divisioni interne Pax e DTR (treni regionali e a media/lunga percorrenza); i viaggiatori accederanno ai treni di ciascuna divisione con biglietti « per tipo di treno » ed ove si preveda l'utilizzazione di treni appartenenti alle due Divisioni, con due o più biglietti separati per ciascuna parte del viaggio;

per giustificare questa complicazione di non poco conto scaricata sugli utenti sia pure in più fasi, Trenitalia fa riferimento alla profonda trasformazione del mercato del trasporto, alla necessità di liberalizzare i prezzi secondo logiche più commerciali, alla normativa sulla regionalizzazione del trasporto (decreto legislativo n. 422 del 1997) nonché alla difficoltà di ripartire i ricavi attribuibili a ciascuna Divisione, qualora i viaggi siano effettuati utilizzando sia treni regionali che treni a media-lunga percorrenza;

l'interrogante, nel sottolineare la propria incredulità in relazione al fatto che Trenitalia non riesca ad imputare a più soggetti i ricavi derivanti dall'emissione di

un unico titolo di viaggio a valenza regionale/nazionale, paventa la crescita della disaffezione del pubblico nei confronti del trasporto ferroviario in relazione ai seguenti problemi: creazione di un sistema tariffario intricato e oscuro sulla falsariga dell'attuale sistema tariffario telefonico; difficoltà per l'utente di conoscere il prezzo complessivo del viaggio, ove si debbano utilizzare treni di entrambe le divisioni; incremento del numero dei titoli di viaggio e degli adempimenti ed essi connessi; difficoltà per l'utenza nell'ottenere eventuali rimborsi di biglietti; incremento delle tariffe del trasporto ferroviario regionale —

se consideri giustificati i timori espressi in premessa e, ove li ritenga fondati, se non ritenga opportuno intervenire con i poteri che gli sono propri al fine di semplificare gli adempimenti dell'utenza, prevedendo quanto meno l'emissione di un unico biglietto, sulla falsariga di esperienze già maturate nel trasporto pubblico locale (ad esempio a Roma), nel quale i viaggiatori, mediante un unico titolo di viaggio, utilizzano tutti i mezzi delle diverse aziende di trasporto, effettuandosi in diversa sede la ripartizione dei ricavi. (3-00010)

Interrogazione a risposta scritta:

LA GRUA. — *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dal 1° giugno 2001 è stato chiuso lo Scalo merci della Stazione Ferroviaria di Vittoria (Ragusa);

si tratta di una decisione assurda che è stata duramente contestata dagli Amministratori della Città oltre che dalle varie organizzazioni agricole e commerciali del luogo;

la chiusura dello Scalo merci costituisce una grave penalizzazione per la città di Vittoria che, com'è noto, è la capitale delle produzioni orticole sottoserra e che sta attraversando una fase di