senso di responsabilità dei giudici che, negli ultimi tempi, sono stati gravati di carichi di lavoro insostenibili;

i vuoti che l'organico del tribunale presenta, particolarmente in questa fase, derivano dal collocamento a riposo del presidente dottor Giuseppe Cordaro ed in aspettativa di due giudici per motivi di salute e per gravidanza;

questo stato di cose ha provocato un incremento del lavoro per ogni singolo magistrato, andando ad aggravare una situazione già di per sé difficile;

si profilano imminenti trasferimenti di magistrati –:

se non ritenga opportuno che siano adottati con urgenza provvedimenti che evitino che il tribunale di Ragusa resti privo di magistrati in caso di preannunciati, contemporanei o ravvicinati, trasferimenti di alcuni giudici;

se non ritenga indispensabile riportare a 15 il numero di magistrati dell'organico del tribunale di Ragusa. (4-00230)

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

nel comune di Villalba (Caltanissetta) è sito un istituto penitenziario inutilizzato dal 1997 a seguito di un decreto di soppressione, nonostante siano state riconosciute tutte le caratteristiche strutturali e funzionali per adempiere allo scopo per il quale è stato realizzato;

la generale situazione di sovraffollamento penitenziario all'interno delle carceri italiane e la conseguente difficoltà di salvaguardare le imprescindibili e prioritarie esigenze igienico-sanitarie in seno ad ogni singolo contesto detentivo, nel rispetto dei parametri fissati dal ministero della sanità con decreto del 1988, implica la necessità di acquisire idonee strutture. La casa mandamentale di Villalba risulta pienamente conforme a tali regole;

è stata ipotizzata anche una diversa destinazione d'uso della struttura ma la collocazione della stessa in una zona depressa da un punto di vista sociale ed economico rende oltremodo problematico e oneroso qualsiasi diversa utilizzazione che non sia quella prettamente penitenziaria e inoltre le caratteristiche della struttura non si conciliano con altre destinazioni d'uso;

la struttura di Villalba consente inoltre il rispetto del principio della territorialità della pena, limitatamente ai soggetti che annoverano interessi in quel circondario e sono attualmente assegnati ad altri istituti, il cui raggiungimento rende onerose le visite da parte dei congiunti, degli operatori dei servizi sociali e degli avvocati –:

quali urgenti provvedimenti si intenda assumere per evitare che il non utilizzo della casa mandamentale di Villalba renda la struttura simile ad una cattedrale nel deserto, vanificando così anche la possibilità di dare corso ad iniziative per il risanamento dell'economia del paese di Villalba e delle zone limitrofe. (4-00238)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

ROCCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della sanità.* — Per sapere – premesso che:

il giorno 10 giugno 2001, alle ore 16.15 il signor Bruno Rubino si è imbarcato con i suoi due cani di taglia media munito di regolari biglietti da Mirazzo con destinazione Lipari, sulla nave « Isola di Stromboli » della Società: Siremar con sede a Palermo;

una volta a bordo della suddetta motonave gli sarebbe stato imposto di sistemare gli animali in gabbie di vetroresina poste all'aperto sul ponte di poppa costringendo i cani ad un insopportabile viaggio sotto un sole cocente;

per raggiungere le gabbie adibite al trasporto di animali i cani avrebbero dovuto salire per una scaletta di ferro ripidissima e con pedate a pioli, e solo dopo ripetuti tentativi terrorizzanti per i due animali e soprattutto dopo le pressioni esercitate dal padrone dei cani hanno potuto utilizzare una normale scala di accesso situata a prua del tutto pratica e comoda;

giudizio dell'interrogante è necessario che venga assicurato un corretto trasporto degli animali evitando loro qualsiasi inutile sofferenza o maltrattamento così come previsto dalla normativa vigente –:

se esista una normativa specifica o un'ordinanza della Capitaneria di Porto competente che prescrive condizioni di trasporto particolari o che vieti il passaggio degli animali in luoghi adibiti ai passeggeri e se in relazione a tale normativa l'accesso al transito degli animali, dimensioni e il materiale delle gabbie sulla motonave « Isola di Stromboli » possono essere considerati adeguati. (3-00088)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

i lavori di ripristino della ferrovia Ivrea-Aosta, gravemente danneggiata dalla alluvione del mese di ottobre del 2000, si sono bloccati nel tratto aostano a seguito dell'intervento della magistratura, che ha riscontrato gravi irregolarità nelle procedure di appalto e di esecuzione delle opere;

a seguito di detto intervento sono stati predisposti interventi restrittivi della libertà personale per alcuni funzionari e dirigenti delle Ferrovie dello Stato Spa e per alcuni imprenditori titolari delle aziende impegnate nelle opere di ricostruzione;

vi è forte preoccupazione sulle scadenze previste per la riapertura della linea, che potrebbero essere dilazionate anche di molto, con evidente danno grave per gli utenti –:

quale è la reale situazione dei lavori a seguito del blocco effettuato;

quali azioni, anche di emergenza, sono state predisposte per la continuazione dei lavori e per non introdurre ritardi che danneggerebbero i cittadini, incolpevoli delle azioni criminoste individuate dalla magistratura;

quali sono ad oggi le previsioni più attendibili per la riapertura della linea;

quali provvedimenti sono stati presi o sono stati decisi in relazione ai comportamenti anomali da parte di dirigenti e funzionari delle Ferrovie dello Stato. (5-00061)

Interrogazioni a risposta scritta:

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 aggravi 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 irrangiungibile 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. (4-00228)

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

sulla tratta ferroviaria Milano-Genova si verificano, con sempre maggiore frequenza, ritardi consistenti, superiori alla mezz'ora, che provocano gravi disagi all'utenza di lavoratori e studenti pendolari;

a causa della scarsa manutenzione del materiale rotabile, si moltiplicano altresì i casi di guasti ed interruzioni del servizio ferroviario;

sia per decongestionare il traffico veicolare, sia per potenziare quello ferroviario, è essenziale assicurare alla stazione di Tortona, su cui gravita tutto il territorio del basso Alessandrino, la fermata di almeno i seguenti treni intercity: IC654, IC658, IC660, IC344, IC626, IC664, IC638 e IC348 da Genova per Milano, IC341, 1C659, IC661, IC6l3, IC345, IC665, IC667 e IC671 da Milano per Genova, come accade in misura decisamente superiore in stazioni di dimensioni analoghe come Gallarate, Voghera, Fidenza, Rapallo, Chiavari, Albenga, eccetera, tenuto anche conto del fatto che la direttrice Milano-Genova si sviluppa per circa 1/3 della sua lunghezza sul territorio piemontese;

da anni, oltre quaranta amministrazioni comunali della zona chiedono che presso la stazione di Tortona vengano realizzati i lavori infrastrutturali di raddoppio dei binari attivi;

l'amministrazione comunale di Tortona, con il supporto della regione Piemonte, ha già avviato la realizzazione di un moderno Movicentro proprio per testimoniare la sua volontà di potenziare il servizio di trasporto ferroviario a supporto di tutto il territorio –:

quali provvedimenti il Governo intenda intraprendere sia per eliminare i sempre più frequenti e cronici ritardi dei treni sulla tratta Milano-Genova, sia per assicurare l'esecuzione di una costante manutenzione, efficace ed efficiente su tutti i vettori;

se l'accordo di programma tra il Governo e le Ferrovie dello Stato preveda l'intervento per il raddoppio dei binari attivi della stazione di Tortona, con quali modalità e tempi;

quali interventi il Governo intenda assumere per agevolare l'assegnazione della fermata dei treni *intercity* presso la stazione di Tortona, località che rappresenta il principale snodo logistico del Piemonte sulla direttrice Milano-Genova, in quanto incrocio di tre fondamentali linee ferroviarie e stradali. (4-00234)

FRATTA PASINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

la legge del 1985 n. 47 regolamenta il condono edilizio;

il comma 1 dell'articolo 33, della legge n. 47 del 1985 e succ., prevede i vincoli per le opere non suscettibili di sanatoria;

dal medesimo comma si evince che una autorizzazione è necessaria, ai fini del rilascio della sanatoria, solamente quando il vincolo « sia stato imposto prima dell'esecuzione delle opere stesse », e non anche quando fosse stato posto in essere successivamente a tale data;

nel merito la giurisprudenza si è espressa nelle forme più disparate, ingenerando confusione nei comuni, disagio negli interessati, con inutili e onerosi contenziosi –:

se il Ministro non ritenga opportuno definire il senso autentico della legge che, così come è scritto, è convinzione comune ed è logico che sia nel senso che il parere dell'organo tutelante non serve se il vincolo è stato posto quando il bene è già stato acquisito all'ambiente, perché eseguito prima. (4-00242)

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

il trasporto mondiale ha riposto la centralità nel bacino del mediterraneo e, per le mutate condizioni geopolitiche, elevato è l'incremento di traffico nella Nuova Europa con particolare riferimento ai flussi est-ovest/est-sud (III PROGRESS);

in tale contesto, le infrastrutture di trasporto dell'aerea mediterranea e balcanica stanno per essere potenziate anche con logiche di elevata concorrenzialità. Enav spa, che gestisce il traffico aereo proprio nel cuore del Mediterraneo, è interessata dal forte incremento di traffico aereo che supera il dato medio mondiale, attestato intorno al 10 per cento annuo;

nel Piano d'Impresa per la trasformazione di Enav da Ente pubblico economico a Spa, presentato dall'Amministratore. Delegato Ingegner Gualano alla Commissione Trasporti nel mese di ottobre 2000, si ribadisce la centralità nell'assistenza al volo italiana del centro di controllo di Brindisi unitamente a quello di Roma quali gestori unici di tutto lo spazio aereo nazionale al di sopra di 9.000 metri (28.000 piedi);

il Centro di Controllo d'Area di Brindisi, che gestisce il traffico aereo dell'Italia centro/sud-est, in questo contesto di indubbio sviluppo, non può continuare ad essere scarsamente considerato rispetto agli altri tre centri di controllo nazionali, pur essendo tale centro dotato di strutture e tecnologia d'avanguardia, nonché di personale altamente specializzato e con elevatissima esperienza dimostrata nella gestione del traffico aereo militare e civile durante le varie « crisi balcaniche »;

i rischi di una sottovalutazione del centro sono notevoli:

perdita di prestigio internazionale;

riduzione di risorse economiche dovuta ai mancati proventi per il servizio reso causata dallo scarso utilizzo degli impianti;

mancato incremento occupazionale per un territorio con alti indici di disoccupazione;

ritardi per l'operativo delle Compagnie Aeree con conseguenti disagi per i passeggeri –:

quali siano le ragioni dei ritardi nell'adeguamento tecnologico del Centro di Brindisi, che avrebbero provocato, tra l'altro, il *black-out* del 7 giugno 2001, ponendo così in discussione, nella fornitura del servizio, i massimi *standard* di sicurezza, regolarità ed economicità dei voli;

quali siano i motivi della mancata attribuzione degli spazi aerei superiori « del Nodo aeroviario di Caraffa di Catanzaro e della Sicilia Orientale » al Centro di Controllo d'Area di Brindisi, giusta esecuzione del piano di impresa di Enav approvato il 20 ottobre 2000 dalle preposte commissioni parlamentari;

come intendono superare la carenza di organico dell'ACC di Brindisi che am-

monta a circa il 40 per cento e la mancanza di alcuni importanti profili professionali (Controllori Ta);

quali siano le ragioni per cui, di fronte a tale esigenze, l'Enav spa non ha provveduto ad assumere professionisti, oppure effettuare corsi di formazione di personale, già selezionato dalla stessa azienda, da destinare al Centro di Brindisi;

in considerazione di quanto sopra, se non ritenga, che Enav spa, azienda a totale capitale pubblico, abbia nei confronti del Centro di Controllo d'Area di Brindisi molte « disattenzioni » che spingono a pensare ad un contenimento del Centro piuttosto che al suo necessario potenziamento e naturale sviluppo;

come si concili l'impegno del Governo rispetto al già programmato sviluppo di un impianto del sud con il contraddittorio atteggiamento di Enav, spa. (4-00251)

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

a marzo di questo anno, erano stati stanziati e formalmente concessi dalla conferenza Stato-regioni 96 miliardi per completare la statale n. 77 della regione Marche e si stava già iniziando a lavorare per i progetti esecutivi;

oggi di quello stanziamento non c'è più traccia e non si conoscono le ragioni della perdita del finanziamento estremamente importante per i trasporti e l'economia della regione;

è necessario un intervento urgente per capire e soprattutto chiarire le ragioni della perdita di quel finanziamento che risultava dal programma triennale Anas per le Marche;

i cittadini e le istituzioni chiedono un intervento per fare piena luce sulla vicenda che presenta molti lati oscuri e soprattutto per recuperare lo stanziamento per consentire una valorizzazione del territorio e dell'economia della zona –:

quali iniziative intenda adottare il Governo per chiarire quanto riferito in premessa;

se non sia necessario accertare anche le eventuali responsabilità di coloro che hanno gestito l'intera vicenda. (4-00252)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

TAGLIALATELA, BOCCHINO e MUSSOLINI. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere – premesso che:

il giorno 25 giugno 2001 crollava un'intera ala di uno stabile di sei piani, nel quartiere collinare di Napoli « Arenella » costruito più di 40 anni fa;

l'edificio interessato dal crollo era da qualche tempo interessato da lavori, sotto il piano stradale, per la realizzazione di *box* per auto;

risulta, inoltre, da fonti giornalistiche che nelle settimane precedenti il crollo erano stati eseguiti vari sopralluoghi, che avevano messo in luce i rischi alla statica dell'edificio;

solo per un caso fortuito le venti famiglie che abitavano l'immobile si sono salvate evitando così una catastrofe;

le famiglie residenti nell'edificio crollato risultano ancora prive di una sistemazione abitativa temporanea e attendono risposte certe per la ricostruzione dell'immobile;

in occasione di una analoga vicenda, verificatasi nel comune di Foggia nel novembre 1999, il Ministro interrogato ha emanato una apposita ordinanza di protezione civile (n. 3065 del 12 luglio 2000), per accelerare le procedure di ricostruzione dell'immobile crollato e concedere contributi economici alle famiglie sfollate –:

se non ritenga opportuno attribuire al prefetto di Napoli poteri straordinari, ai