

quale sia la posizione del Governo in relazione ad un eventuale ulteriore trasferimento di detenuti presso detta Casa Circondariale. (4-00487)

GIACCO, GRILLINI, ZUNINO, AN-
GIONI, ZANOTTI, RUGGIERI, LION, ZA-
NELLA, BULGARELLI, DUCA e LOLLI. —
Al Ministro della giustizia. — Per sapere —
premessi che:

esiste il documento che elenca la serie di prove a sostegno dell'ordine di cattura spiccato dal procuratore generale Carla Del Ponte nei confronti di Athanase Seromba, il prete cattolico ruandese da tempo riparato in Italia e ricercato dal tribunale penale internazionale dell'ONU;

il primo capo di imputazione accusa il prete di genocidio, infatti si legge nel provvedimento « tra il 6 e il 20 aprile 1994 Athanase Seromba si è reso responsabile di omicidio e di lesioni gravissime nei confronti di numerosi membri delle popolazioni Tutsi, commessi allo scopo di annientare un gruppo etnico o razziale »;

il secondo capo recita « sulla base dei suoi comportamenti si è accertato che l'accusato ha pianificato, incitato a commettere, ordinato ed incoraggiato a realizzare la strage nella piccola chiesa di Nyange »;

il terzo capo recita « ha personalmente ordinato l'abbattimento della chiesa con due carterpillar fatti prelevare nel cantiere di un'impresa di costruzioni, facendo morire nel crollo, quasi 2 mila persone, tra cui molte donne e bambini »;

dall'ordinanza di custodia cautelare del tribunale dell'ONU emerge il ruolo del prete ruandese, che non si è limitato ad osservare e subire passivamente la matanza portata avanti dalle milizie degli estremisti Hutu, ma ha progettato la strage;

l'atto di accusa si basa su testimonianze degli stessi sopravvissuti della strage, del capo della polizia comunale di

Kivumu, del cuoco della parrocchia, del borgomastro del paese, di uno degli autisti dei carterpillar;

le testimonianze, i racconti sono stati vagliati, riscontrati ed incrociati con altre deposizioni;

nonostante l'emissione dell'ordine di cattura internazionale il Governo italiano continua a tacere su questa vicenda;

tale comportamento è stato più volte stigmatizzato dal procuratore generale Carla Del Ponte —:

tenendo conto delle prove schiaccianti a carico di padre Athanase Seromba si chiede di conoscere perché fino ad ora non sia stata ottemperata la richiesta di esecuzione del mandato di cattura internazionale nei confronti del suddetto e di mettere in atto tutte le procedure necessarie per accogliere la richiesta del tribunale penale internazionale dell'ONU.

(4-00496)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

per lo sviluppo economico e sociale della provincia di Viterbo è indispensabile il completamento della trasversale Civitavecchia-Viterbo-Orte e l'ammodernamento della SS Cassia;

la trasversale rappresenta l'asse viario indispensabile per favorire un equilibrato ed armonico sviluppo del territorio regionale;

alla realizzazione della trasversale è direttamente connesso il funzionamento del porto di Civitavecchia e l'ottimale sviluppo delle potenzialità del centro merci di Orte;

l'ammodernamento della SS Cassia rappresenta l'elemento fondante per un rapido collegamento con Roma ed anche per la futura e completa funzionalità dell'aeroporto di Viterbo —:

quale sia lo stato di attuazione delle succitate infrastrutture;

quali siano gli impegni del Governo per il completamento di dette opere.

(2-00041) « Fioroni, Banti, Giovanni Bianchi, Bimbi, Bindi, Bressa, Carra, De Franciscis, Delbono, Duilio, Fanfani, Franceschini, Giachetti, Letta, Lettieri, Loiero, Mantini, Marcora, Meduri, Milana, Monaco, Mosella, Luigi Pepe, Pistelli, Reduzzi, Santagata, Soro, Stradiotto, Tanoni, Burtone, Maura Cossutta, Merlo, Molinari, Vernetti ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

presso l'Ufficio Provinciale Dipartimento Trasporti Terrestri di Treviso si lamenta una situazione di carenza del personale preposto;

il suddetto Ufficio Provinciale annovera nel suo organico solo due ingegneri, che tra le tante funzioni cui sono chiamati a svolgere, sono gli unici incaricati dal codice della strada ad esaminare i candidati per patenti superiori;

l'organico complessivo dell'Ufficio Provinciale di Treviso, riportato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 17 gennaio 1998, è di 61 unità ma attualmente presenti in servizio sono soltanto 52;

in conseguenza dell'entrata in vigore delle direttive CEE è aumentata la durata minima delle guide per patenti superiori a 45 minuti senza prevedere il raddoppio degli ingegneri preposti;

conseguentemente allo sviluppo economico registratosi nella Marca trevigiana, le imprese locali si sono viste nella necessità di impiegare autisti con patenti superiori;

dai dati forniti dall'Assessorato Provinciale sull'immigrazione, gli immigrati regolari che abitano la provincia sono 40.000 e che il secondo documento cui ambiscono, dopo il permesso di soggiorno, è la patente di guida;

tali immigrati sono incentivati a sostenere — dietro esibizione di una semplice dichiarazione — l'esame di teoria oralmente, con evidenti difficoltà a carico dell'Ufficio che vede rallentare i tempi di gestione degli esami —:

quali iniziative si intendano attivare al fine di eliminare l'attuale situazione di sofferenza e carenza nell'organico dell'Ufficio Provinciale di Treviso;

se sia possibile prevedere per i candidati immigrati un esame a quiz nella lingua di appartenenza al fine di garantire un efficiente servizio per tutta l'utenza della Provincia. (5-00125)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

in data 26 luglio 2001 il treno espresso 951 Roma-Lecce è rimasto bloccato nei pressi della stazione ferroviaria di Baragiano (Potenza) a causa di un incendio sviluppatosi lungo i binari giungendo a destinazione con due ore di ritardo;

non è la prima volta che si verifica nei pressi della stessa stazione FS un episodio del genere con gravi disagi provocati al traffico ferroviario e ad i passeggeri;

nel corso della scorsa legislatura fu presentata dal sottoscritto una interrogazione al fine di accertare la responsabilità in merito ad un altro episodio simile;

è del tutto evidente la mancanza di una adeguata manutenzione delle aree in prossimità dei binari per cui tra eventi dolosi e accidentali spesso lungo la tratta Battipaglia-Potenza-Taranto si sviluppano incendi che bloccano il traffico ferroviario —:

quali iniziative intende promuovere il Governo affinché, nell'ambito delle proprie competenze, vengano adottate misure di manutenzione lungo le tratte ferroviarie al fine di prevenire il rischio incendi e garantire la sicurezza dei passeggeri e dei convogli. (4-00461)

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

in attuazione dell'articolo 3 del D.P.C.M. 22 dicembre 2000 n. 448 con la pubblicazione delle graduatorie provinciali relative al personale ANAS da trasferire alle regioni e agli enti locali vi sono per la Basilicata una serie di motivi che destano preoccupazione circa il funzionamento stesso del compartimento regionale come evidenziato dalle Organizzazioni sindacali;

la mobilità forzosa di 116 unità del personale dipendente del Compartimento regionale di Basilicata non permette alcuna organizzazione funzionale in quanto non è possibile con le stesse unità di esercizio in organico assicurare i servizi di manutenzione, emergenza, pronto intervento sulle strade di competenza;

con tale decisione in pratica vengono soppresse le squadre di pronto intervento ed emergenza presenti sul Raccordo Autostradale Potenza-Sicignano e lungo la SS 407 « Basentana »;

la messa in mobilità del personale determina la fine del servizio neve a antigelo lungo le strade della Basilicata cosa di non poco conto in considerazione delle caratteristiche climatiche della regione durante i mesi invernali;

termina così il servizio di polizia stradale in ausilio alle pattuglie della

Polstrada creando disagi soprattutto durante i periodi degli esodi in quanto la loro presenza garantiva maggiore sicurezza agli utenti ed una azione di prevenzione alle infrazioni al codice della strada;

presso il Compartimento ANAS di Basilicata non vi sono state assunzioni e i pensionamenti non sono stati integrati con nuove assunzioni nonostante le argomentate osservazioni presentate costantemente dalle organizzazioni sindacali;

la riorganizzazione dell'ANAS attiene al futuro stesso dell'Ente nell'articolazione dei suoi Compartimenti nonché alla sicurezza degli utenti della strada —:

se intenda intervenire affinché vengano riaperti i termini per le domande di mobilità volontaria, con la previsione di monetizzare le unità relative al contingente messo in mobilità, e nel contempo vengano garantite la professionalità e la tutela contrattuale anche in merito alla vicinanza al posto di lavoro, nonché di intervenire al fine di potenziare gli organici, soprattutto l'ufficio progettazione, in considerazione della criticità della viabilità lucana. (4-00462)

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

il ripristino della tratta ferroviaria Civitavecchia-Capranica, interrotta fin dal 1991 a causa di una frana, era inserito nel programma integrativo del 1981;

i lavori, che sono arrivati al 70 per cento del completamento per una spesa già sostenuta di 200 miliardi di lire, sono bloccati dal 1995;

dal luglio del 1994 si è addirittura aggiunta la chiusura della tratta Capranica-Orte, nonostante la spesa per importanti interventi di riqualificazione quali l'automazione dei passaggi a livello, senza che l'azienda Ferrovie dello Stato considerasse questa tratta come logica prosecuzione del tratto in ricostruzione;

a giustificazione di questo contraddittorio comportamento (chiusura di una tratta mentre si ristruttura l'altra) l'azienda ha usato l'argomento dello « scarso traffico » senza tenere conto che lo stesso veniva indotto dalla carenza di corse; infatti l'ultima corsa utilizzabile dai pendolari per il ritorno a casa partiva da Roma alle 12.40;

la ferrovia Civitavecchia-Orte intercederebbe a Capranica la ferrovia Roma-Viterbo, elettrificata di recente e anch'essa utilizzata al di sotto delle potenzialità; recentemente è stata avanzata l'ipotesi della soppressione di alcuni scambi con evidenti conseguenze sul numero di corse effettuabili;

nel 1996 è stato sottoscritto un accordo di programma tra Ferrovie dello Stato Spa e regione Lazio che ipotizzava il completamento della ricostruzione della Civitavecchia-Capranica per il 1998;

la legge finanziaria del 1998 prevedeva inoltre un ulteriore finanziamento di 123 miliardi di lire;

attualmente i lavori sono fermi poiché le Ferrovie dello Stato considerano questa non più necessaria, ipotizzando come alternativa di far transitare le merci attraverso un complicato percorso tra Civitavecchia, l'interporto di Orte e l'Umbria attraverso l'anello ferroviario romano, ancora da completare, che comporterebbe addirittura costi e tariffe di pedaggi più elevati in contrasto, tra l'altro, con il potenziamento del traffico merci su itinerari alternativi alle grandi direttrici, auspicato dal Governo stesso;

in data 12 giugno 2001 i comitati, Comitato ferrovia Civitavecchia-Orte e FDT Associazione ferrovie della Tuscia entrambi con sede in Ronciglione, Assoutenti del Trasporto Pubblico di Rieti o Graf (Gruppo Romano Amici della Ferrovia) hanno inviato una richiesta di intervento alla regione Lazio per impedire la soppressione e smantellamento della linea Capranica-Orte;

da notizie apparse su *Il Messaggero*, pagina di Viterbo, del 19 giugno 2001 si legge che il Consiglio comunale di Capranica ribadisce con la votazione di alcuni ordini del giorno la sua contrarietà allo smantellamento della linea ferroviaria e il segretario generale della Cgil di Viterbo A. Filippi dichiara che si era raggiunto un accordo con la Regione Lazio per l'istituzione di nuove corse con un costo irrisorio per le casse regionali ma che nella successiva pubblicazione dell'orario estivo non hanno avuto seguito;

lo stesso Presidente della regione Lazio Storace durante la campagna elettorale aveva sottoscritto un patto con la provincia di Rieti per la realizzazione della ferrovia Roma-Rieti Ascoli Piceno, creando un sistema di rete con il collegamento passeggeri Porto d'Ascoli-Rieti Roma e un collegamento merci attraverso la deviazione Rieti-Orte-Capranica-Civitavecchia —:

quali azioni intenda intraprendere affinché siano rispettati gli impegni presi e le imponenti opere di ricostruzione finora costate 200 miliardi di lire siano completate e non rimangano come triste testimonianza di sperpero di denaro pubblico;

quale è stato l'utilizzo dei 123 miliardi di lire previsti dalla Finanziaria del 1998 destinati al completamento e alla riattivazione della Civitavecchia-Capranica-Orte. (4-00480)

* * *

INTERNO

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

il servizio di sicurezza predisposto dal Governo italiano in occasione del G8 tenutosi a Genova è stato assicurato attraverso l'impiego di migliaia di uomini