

come previsto, ad esempio, per le Forze di Polizia, e se voglia impartire le necessarie disposizioni per elevare gli standard di sicurezza negli uffici giudiziari sia relativi all'attività delle persone sia alla custodia ed alla protezione dei locali « sensibili ».

(4-00517)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

le Autovie Venete spa gestiscono attualmente un tratto dell'autostrada A4, quello che va da Mestre a Trieste, una parte dell'autostrada A24 (da Palmanova ad Udine sud) e la A28 (nel tratto che da Portogruaro conduce a Sacile);

i vertici della Autovie Venete spa, più volte sollecitati sull'argomento, hanno sempre ribadito che la percorrenza del segmento autostradale dell'A28 che collega Portogruaro a Sacile è completamente gratuita;

in realtà la posizione espressa dalla Autovie Venete non appare assolutamente rispondente a verità, questo perché ogni utente che entra o esce passando per il casello di Portogruaro non paga una cifra basata sul conteggio dei chilometri effettivamente percorsi, ma si vede richiesta la corresponsione di una somma che comprende un certo numero di chilometri aggiuntivi, definiti dallo stesso Ente gestore come « chilometri virtuali »;

questo meccanismo comporta il lievitare del costo del pedaggio di circa 1500 lire per ogni autoveicolo che transiti in entrata o in uscita per il casello di Portogruaro;

secondo dati forniti dalla stessa società Autovie Venete spa il numero complessivo dei veicoli che transitano per il

casello succitato si aggira su una cifra superiore ai sei milioni di vetture ogni anno;

di conseguenza il danno che la città di Portogruaro e il territorio che la circonda subiscono è quantificabile in oltre nove miliardi di lire ogni anno;

la tratta Portogruaro-Sacile, dunque, non solo non è assolutamente gratuita, ma frutta anzi alla società che la gestisce un incasso di svariati miliardi ogni anno, e, quel che è peggio, viene spesso pagata da chi addirittura neanche la percorre, grazie all'insensato dispositivo dei « chilometri virtuali » —:

se il ministro interrogato non ritenga di dover far luce in tempi brevi su uno stato di cose che ha dell'assurdo e che l'intero territorio Portogruarese è costretto a subire da oltre vent'anni;

quali iniziative il ministro interrogato intenda intraprendere nei confronti della Autovie Venete spa, per intervenire in modo efficace e risolvere definitivamente questa iniqua situazione. (5-00136)

ALBONETTI, ADDUCE, GIACCO e ANGIONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

recentemente sono pervenute ai Deputati alcune note riguardanti i servizi di pulizia dei treni, delle stazioni, degli uffici e degli impianti ferroviarie affidati in appalto, tra il 1991 e il 1992 dalle Ferrovie dello Stato a quattro Consorzi di imprese di appalto di servizi: Consorzio Nord-Ovest, Consorzio Nord-Est, Consorzio Sud; CNCP. I contratti d'appalto scadranno nel dicembre 2001. Ferrovie dello Stato con nota del 24 luglio 2001 ha valutato che « gli obiettivi prefissati non sono stati assolutamente conseguiti ed il livello complessivo dei servizi espletati non ha corrisposto certamente alle aspettative della clientela e dell'Azienda, così come sottolineato anche in numerosi atti di sindacato ispettivo:

la qualità del servizio non è soddisfacente e il suo costo è superiore a quello di mercato di oltre il 20 per cento;

gli strumenti di controllo e sanzionatori previsti nei vigenti contratti non sono efficaci;

l'innovazione tecnologica è pressoché inesistente;

le tensioni e lo stato di agitazione degli addetti hanno dimostrato seri ed incontrollabili riflessi sulla qualità del servizio;

gli attuali contratti presentano una rigidità di fondo rispetto alle modifiche strutturali intervenute nel gruppo FS.

Nella stessa nota FS Spa sottolinea che la consistenza numerica degli addetti è scesa dai 18.000 del 1992 a circa 13.000 dichiarati dai Consorzi, 10.000 secondo valutazioni di FS che lamenta difficoltà di assumere precise informazioni al riguardo;

conseguentemente il Gruppo FS manifesta l'esigenza di avviare le gare « nel rispetto del quadro normativo vigente che impone, anche per l'affidamento di appalti di servizi, l'obbligo di procedere mediante gare a livello europeo, e pertanto saranno indette delle gare europee per lotti, di dimensioni significative, ma non eccessive, allo scopo di non riproporre l'attuale situazione di concentrazione che ha favorito posizioni di oligopolio per consentire, nel contempo, una sana e necessaria concorrenza »;

da parte dei Consorzi, che si dichiarano favorevoli in linea di principio all'espletamento di una gara europea, si lamenta una difficoltà a poter concorrere in condizione di parità, con eventuali concorrenti in quanto l'organizzazione aziendale esistente non sarebbe stata indotta dalle forze del mercato, bensì sulla base delle scelte organizzative e dinamiche specifiche delle stesse FS. A titolo di esempio si sostiene che i costi del personale, sostenuti dalle imprese consortili, sono notevolmente più alti — circa il 30 per cento

in più per ogni addetto rispetto alle imprese concorrenti, ponendo i Consorzi al di fuori di ogni logica di mercato;

gli stessi consorzi hanno espresso la convinzione che la gara di per sé non risolverà i problemi posti da FS Spa perché bloccherebbe il processo di riorganizzazione avviato con l'accordo-quadro; si tornerebbe ad una frammentazione dei gestori con l'aumento dei centri di responsabilità ed una riduzione delle garanzie globali di FS; si comprometterebbe l'esistenza stessa delle imprese, circa 170, e di tutti i lavoratori, circa 13 mila;

stando alle notizie in possesso degli interroganti, vi sono non lievi discordanze sul numero delle imprese e dei lavoratori in quanto stando alle comunicazioni dei Consorzi nelle 166 imprese associate lavorano 14.900 addetti, mentre gli stessi Consorzi ne dichiarano 13 mila circa e FS Spa ritiene che gli addetti siano circa 10 mila con una differenza di quasi 5 mila lavoratori;

l'argomento è oggetto di un incontro tra il Ministro dei trasporti e delle infrastrutture e le organizzazioni sindacali dei lavoratori, preoccupati delle conseguenze che potrebbero ricadere nell'occupazione dei lavoratori dipendenti e delle loro condizioni economiche e normative —:

se il Governo intenda fornire elementi certi in merito alle questioni controverse tra le parti e cioè quante siano effettivamente le imprese appaltatrici, quali altri servizi svolgano per altri soggetti diversi da FS Spa, qual sia il reale numero degli impiegati, quali siano le ragioni delle inefficienze denunciate e dei costi elevati;

come il ministro interrogato intenda favorire una soluzione che, senza penalizzare i lavoratori, favorisca tuttavia un servizio migliore, più efficiente e a costi minori per gli utenti del trasporto ferroviario;

se non ritenga opportuno che i processi di liberalizzazione e di concorrenza che, sulla base delle Direttive Europee, il

Gruppo FS intende introdurre nel settore ottemperino, qualunque sia la soluzione scelta, a una clausola sociale di salvaguardia dell'occupazione dei lavoratori già impiegati effettivamente e di tutela della regolarità dei contratti di lavoro utilizzati. (5-00137)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il giorno 15 corrente il treno 589 « Francesco Cilea » diretto a Reggio Calabria, partiva da Formia alle ore 14,46 - in orario;

l'arrivo a Villa San Giovanni era previsto alle ore 20,33 mentre vi giungeva alle ore 1,15;

tale ritardo veniva provocato da un incendio di sterpaglie ed altro;

dopo tale grave inconveniente il treno subiva un ulteriore ritardo per guasto al locomotore di un treno che precedeva il « Cilea »;

ancora un guasto al locomotore, provocava un pesante ritardo al treno 725 del 26 maggio sul percorso da Napoli a Reggio Calabria;

il guasto al locomotore si era già manifestato in partenza da Napoli, aggravandosi successivamente tra Nocera e Salerno ed, infine, in maniera irrimediabile tra le stazioni di Gioia Tauro e Taureana ove di fatto il treno arrestava la sua corsa, rimanendovi fermo per un lunghissimo tempo;

senza esito il personale del treno e di macchina tentava di riparare l'avaria, mettendo in atto anche il tentativo di aumentare l'aderenza del mezzo con pietrisco della massiciata per superare la salita, mancando la sabbia alle apparecchiature del locomotore;

il treno veniva trainato fino a Palmi, ove giungeva alle ore 17,25 circa;

le cause della sosta e del ritardo non sono state annunciate ai viaggiatori dal personale del treno;

i viaggiatori potevano proseguire con un treno regionale diretto a Reggio Calabria con arrivo alle ore 18,20 circa, cioè con 2 ore e mezza di ritardo;

nella stazione di Palmi il trasbordo, non annunziato dal personale di stazione, né del treno, avveniva con grande confusione e un fuggi fuggi generale;

le carrozze sono sempre sporche e poco accoglienti e obsolete;

in generale il servizio del trasporto ferroviario al sud è scadente sotto tutti i punti di vista —:

quale sia la statistica relativa ai treni in partenza da Roma e diretti a Reggio Calabria che hanno subito ritardi per guasti ai locomotori;

se esista un piano di intervento per soccorso ai treni in linea, l'ubicazione dei vari centri e la disponibilità dei mezzi di trazione per ciascun centro, i turni relativi del personale addetto;

se esistano centri sedi di mezzi di soccorso idonei al rimorchio dei treni Eurostar;

quali provvedimenti si intenda prendere, al più presto, per mettere almeno in condizioni di parità il trasporto ferroviario del sud d'Italia con quello del Nord Italia. (4-00497)

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

in Via Ignazio Gioè, a pochi metri di altezza dall'abitato, passa una linea di alta tensione dell'Enel (150Kv) di costruzione successiva ed abusiva rispetto al condominio sottostante ed alle vicine costruzioni, fra cui la Clinica « La Maddalena »;

la vicinanza di detta linea di alta tensione è contraria al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 aprile

1992, emanato al fine di identificare i limiti massimi di tolleranza per esposizione ai campi magnetici;

oltre all'inquinamento elettromagnetico, le linee in questione producono un insopportabile inquinamento acustico dovuto all'incuria dell'Enel nella pulizia dei tralicci e degli isolatori, inquinamento particolarmente esasperato nelle ore notturne, nelle quali evidentemente l'Enel innalza la quantità di energia trasportata —:

perché l'Enel per la collocazione della linea non abbia utilizzato altri tralicci preesistenti o preferito altre aree vicine non edificate né allo stato edificabili, determinando così un percorso irrazionale per la vicinanza alle case di abitazione, per la sua interferenza con le strutture di emergenza a servizio del vicino ospedale e per l'andamento non rettilineo che caratterizza il percorso della linea medesima, dovuto alla sua costruzione successiva alle abitazioni sottostanti;

se il Ministro non senta l'esigenza di adoperarsi affinché l'Enel proceda all'interramento, anche parziale, o allo spostamento nella zone disabitate attigue all'abitato della descritta linea ad alta tensione.

(4-00503)

SANDRI, ALBERTINI, ALBONETTI, BANDOLI, BERSANI, BIELLI, BOSELLI, BULGARELLI, CASTAGNETTI, DE BRASI, FRANCESCHINI, GAMBINI, GRIGNAFFINI, GRILLINI, GUERZONI, MANZINI, MARCORA, MONTECCHI, MOTTA, PAPPINI, PARISI, PREDÀ, SABATTINI, SANTAGATA, SEDIOLI, SODA, ZANI e ZANOTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

il consiglio regionale della regione Emilia-Romagna con propria delibera il mese di dicembre del 1999 approvava il Piano regionale integrato dei trasporti;

con decreto del Presidente della Repubblica il 14 marzo 2000 veniva approvato il Piano generale dei trasporti e della logistica;

l'intesa Istituzionale di programma tra il Presidente del Consiglio dei ministri e il presidente della regione Emilia-Romagna, approvata dal Cipe e sottoscritta il 22 marzo 2000, con la quale Governo e regione, individua priorità e procedure per la realizzazione di un programma di ammodernamento delle infrastrutture viarie, di interesse nazionale ed europeo ricadenti nel territorio della regione Emilia-Romagna;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in più occasioni e in sedi diverse ha proposto la realizzazione di nuove infrastrutture, non previste dalle intese sopra ricordate —:

se intenda confermare l'Accordo di programma tra Governo e regione, come strumento di attuazione dei contenuti previsti dai rispettivi piani (Piano generale e piano regionale) e gli interventi strategici in esso individuati;

quali iniziative intenda assumere per la realizzazione dei seguenti interventi:

a) Corridoio Dorsale, la cui opera fondamentale è costituita dalla variante di Valico;

b) Corridoio Adriatico, il cui intervento principale è costituito dalla realizzazione della E55 potenziamento E45 o Nuova Romea;

c) Corridoio Tirreno-Brennero, in particolare il progetto Tibre, ossia il raccordo tra l'autostrada del Brennero e la Cisa e l'adeguamento della strada statale 12 — Nuova Estense;

d) Corridoio Centrale, parallelo alla via Emilia, con gli interventi in esso previsti. (4-00511)

FILIPPO MARIA DRAGO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la costante situazione di pericolo registrata lungo la strada statale 417 «Ca-

tania-Gela » necessita di un'urgente, quanto mirata, soluzione costituita dal raddoppio della corsia;

nell'arco di 24 ore transitano sul suddetto tratto almeno 5 mila autoveicoli, molti dei quali sono mezzi pesanti adibiti al trasporto di merci speciali, mentre sul fronte della prevenzione la polizia stradale di Caltagirone rileva in un mese circa 400 infrazioni al codice della strada;

tuttavia, il dato più drammatico è rappresentato dai circa 200 incidenti consumati nell'arco di un anno, molti dei quali mortali —

come il Ministro interrogato intenda intervenire al fine di consentire la realizzazione della doppia corsia della strada statale 417 « Catania-Gela » con la quale agevolare il traffico automobilistico e al tempo stesso ridurre il pericolo di incidenti stradali. (4-00521)

DELL'ANNA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, ha provveduto alla classificazione della rete autostradale e stradale di interesse nazionale. Il criterio seguito è stato quello di « rete » nel senso che lo Stato deve continuare a gestire un sistema organico e funzionale di arterie in grado di assicurare i collegamenti importanti con gli altri Paesi, con i porti, gli aeroporti, gli interporti;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 febbraio 2000 ha trasferito al demanio delle regioni a statuto ordinario le strade o i tronchi di strade già appartenenti al demanio statale e non compresi nella rete stradale individuata con il decreto legislativo n. 461 del 1999;

la strada statale 174 è l'unica strada che collega il versante jonico del Salento all'autostrada A 14 ed il porto di Gallipoli (Lecce) al Porto di Taranto e che la stessa non è stata individuata nella rete stradale di interesse nazionale;

a causa dei grandi flussi di traffico generati dal traffico pesante e da quello pendolare (lavoratori Ilva, arsenale militare, compartimento sud jonio marina militare, eccetera) e dell'inadeguatezza dell'unica carreggiata esistente, la strada statale e 174 risulta essere l'asse stradale più a rischio della regione Puglia (ogni giorno si registrano gravi incidenti molti dei quali mortali);

per la particolare posizione geografica e per il forte ritardo infrastrutturale in cui si trova il Salento si rende indispensabile realizzare un sistema stradale in grado di agevolare il collegamento di questo estremo lembo d'Italia all'Europa ed incidere quindi in maniera significativa sul suo tessuto socio-economico;

il documento di programmazione economico-finanziaria presentato dal Governo (disegno di legge S. n. 374) prevede per gli anni 2002-2006 la realizzazione di strategiche opere pubbliche in grado di collegare le periferie e rilanciare le attività produttive;

i vari enti locali interessati (comuni, province), hanno più volte sollecitato l'Anas perché realizzasse un profondo e sostanziale ammodernamento della statale 174, arteria vitale per lo sviluppo regionale ed interregionale, ma gravata da forti limitazioni di carattere strutturale (intersezioni con altre strade statali, provinciali e comunali, linee ferrate, passaggi a livello custoditi, attraversamento di centri abitati, e di agglomerati produttivi) —

quali iniziative il Governo intenda adottare affinché la strada statale 174 possa essere in tempi brevi ammodernata e resa sicura;

se non ritenga opportuno alla luce dell'interesse e della funzione strategica svolta dall'arteria, provvedere a classificare la strada statale 174 di interesse nazionale ed inserirla nella rete nazionale;

sulla base di quali criteri verranno suddivise sul territorio le risorse finanziarie disponibili e quali sono le opere viarie prioritarie, in ordine di tempo, che saranno realizzate. (4-00527)

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

con numerosi atti di sindacato ispettivo parlamentare, già nella scorsa legislatura è stato fatto presente lo stato di scarsa efficienza del sistema delle pulizie delle Ferrovie dello Stato;

detto sistema viene gestito da quattro consorzi nazionali costituiti nel 1992 e costituisce, pertanto, una forma particolare di oligopolio pienamente in contrasto con la legislazione attuale;

anche le stesse Ferrovie dello Stato hanno manifestato in più occasioni la condizione di grave difficoltà nel gestire i rapporti con le ditte di pulizia facenti capo ai suddetti consorzi;

ancora oggi non si conosce il numero esatto degli addetti al settore delle pulizie delle Ferrovie dello Stato e nemmeno il loro reale compenso *pro-capite* e che quindi si pone un reale e grave problema di trasparenza nei confronti di soggetti privati gestori di un pubblico servizio;

la scelta di affidare a quattro consorzi i servizi di pulizia delle Ferrovie dello Stato per un ammontare di circa 1.000 miliardi all'anno, in modo diretto senza alcuna gara e comparazione con altre offerte, venne compiuto nel 1992;

dalle dichiarazioni comparse sulla stampa e dai documenti diffusi dai medesimi consorzi, viene avanzata la richiesta di prorogare ancora per alcuni anni questo vergognoso e dannoso sistema con le stesse ditte ed alle stesse condizioni;

vi sono in corso tentativi di confermare le posizioni parassitarie di ditte nate, cresciute ed operanti solo nei riguardi delle Ferrovie dello Stato —:

se il Governo assumere le necessarie iniziative affinché le Ferrovie dello Stato indicano gare europee aperte a tutte le imprese del settore delle pulizie;

se non ritenga opportuno che siano inserite nei bandi di gara clausole e penali rivolte a stimolare un'innalzamento della qualità per ottenere finalmente treni puliti e decenti degni di un Paese europeo. (4-00538)

TAGLIALATELA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

il settore delle pulizie per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato è stato oggetto di un accordo sindacale e di successivi contratti nel 1992, prima dell'entrata in vigore delle norme comunitarie che impongono le gare europee per i servizi pubblici;

tali accordi venivano costituiti quattro contratti preferenziali ed in esclusiva nei confronti di altrettanti quattro soggetti ben determinati, a giudizio dell'interrogante secondo la più classica e radicata forma di consociativismo;

lo stato delle pulizie sui treni e nelle stazioni, così come è stato, peraltro, segnalato e sottolineato in numerosi atti di sindacato ispettivo parlamentare anche nella scorsa legislatura da parte dei diversi gruppi parlamentari senza distinzione alcuna di posizione —, è a dir poco scandaloso e non degno di un Paese civile;

i suddetti contratti stipulati nel 1992, hanno una durata di ben nove anni e scadono nel mese di dicembre del 2001 —:

se il Governo sia a conoscenza dei fatti esposti;

se il Governo in un'ottica di mercato e di pieno accesso alla libera concorrenza di tutte le imprese del settore, non ritenga di mettere fine a questo scandalo facendo in modo che le Ferrovie dello Stato indicano gare europee secondo la normativa vigente. (4-00539)

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

il problema dell'inquinamento da onde elettromagnetiche presenti nei locomotori è sentito maggiormente sui treni di nuova fabbricazione, ma è presente anche sulle macchine meno recenti;

le nuove apparecchiature presenti sui treni funzionano infatti ad alta tensione e a frequenze variabili, con una scansione da 50 a 500 hertz;

nel corso degli anni le malattie professionali dei macchinisti sono cambiate radicalmente;

si è passati dalla silicosi che ha colpito quelli addetti alle locomotive a vapore per poi passare all'amianto. A Rimini ci sono stati casi di morte per amianto anche all'interno dell'Officina locomotive e va ricordato che questa sostanza ha un'incubazione lenta ed è quindi possibile che si possano presentare casi anche tra chi è andato in pensione;

negli ultimi anni poi, si sono verificati anche numerosi casi di tumori riconducibili all'inquinamento elettromagnetico ed in particolare alcune gravi patologie nel personale che vi opera a stretto contatto;

un dato che impressiona è quello relativo ai tumori al seno, che nell'ambito dei 10 casi annualmente riscontrati in Italia nella popolazione maschile, colpiscono 5 macchinisti delle Ferrovie dello Stato;

ad oggi inoltre, solo a Rimini sono sette i casi di ferrovieri ammalati di leucemia, tre capitreno e quattro macchinisti;

rilevi effettuati anni fa su alcune motrici delle Ferrovie dello Stato hanno evidenziato, per i macchinisti, un elevato inquinamento elettromagnetico;

i dati dello studio sui livelli di induzione magnetica, rilevati sul materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato, sono stati

riportati nell'articolo pubblicato sul numero 5, del 1997, di « Ingegneria ferroviaria »;

lo studio documenta che i livelli riscontrati dalle misurazioni effettuate sul locomotore modello E656 sono di 0,27 microtesla al banco, 0,75 ai sedili e 1,63 alla parete, a 15 cm. di altezza nei pressi dell'aiuto macchinista (e 0,26, 0,86 e 1,40 per il macchinista);

secondo gli standard internazionali Irpa, siamo ampiamente al di sotto dei livelli di rischio, ma l'Irpa si occupa soprattutto dell'inquinamento acuto, mentre nuovi studi sugli effetti a lungo termine sostengono che — per i campi magnetici di questo tipo — per ridurre significativamente il rischio di contrarre un cancro sia opportuno non superare il limite di 0,2 microtesla;

alle stesse conclusioni sono giunti sia l'Ispesl che l'Iss, che in un recente studio realizzato per il gruppo di lavoro interministeriale sull'inquinamento elettromagnetico suggeriscono l'adozione del livello di 0,2 microtesla come massimo livello di esposizione al campo magnetico per esposizioni croniche della popolazione;

una indagine condotta nel 1996 in Svezia sui macchinisti dei treni ha dimostrato un eccesso significativo di casi di leucemia linfatica in questa categoria;

che tra i macchinisti delle Ferrovie dello Stato già si sono riscontrati casi di leucemia linfoblastica con note di fibrosi midollare;

nonostante tutto ciò sembra che le Ferrovie dello Stato non consentano all'Ispesl e ai periti di parte di effettuare le misurazioni sui locomotori;

recentemente è stata approvata dal Parlamento la legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, dove si fa riferimento anche ad accordi di pro-

gramma con i gestori di servizio di trasporto pubblico che producono campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, al fine di minimizzare le emissioni —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali siano le loro valutazioni;

se risponda al vero che le ferrovie dello Stato non permettono all'Ispesl di effettuare le misurazioni sulle motrici, e quali eventuali provvedimenti, per propria competenza, intendano prendere nei confronti di coloro che si fossero resi responsabili di tali atti;

quali provvedimenti urgenti intendano adottare al fine di minimizzare le emissioni nocive delle motrici dei treni e di tutelare la salute dei macchinisti e di coloro che lavorano in questo settore.

(4-00542)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE, GHIGLIA, GIANNI MANCUSO e ZACCHERA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nel cuore della città di Torino, e precisamente nelle zone di San Salvario e al Balon, è proibito vendere e consumare bevande in contenitori « idonei all'offesa della persona », così come afferma una nota della Prefettura di Torino (confronta Ansa reg. 1° agosto 2001 ore 21,38);

nei giorni scorsi la Prefettura di Torino aveva emanato analoghe ordinanze per le zone dei Murazzi di Porta Nuova;

il divieto vige nelle ore serali e notturne dei giorni feriali e per l'intero arco delle 24 ore del sabato e dei giorni festivi;

le ordinanze, temporalmente limitate dal 5 agosto al 30 ottobre, « sono finalizzate alla tutela della sicurezza pubblica e

dell'incolumità delle persone ed a rendere più efficace l'azione di vigilanza e controllo svolta dagli organi di polizia », così come recita la nota della Prefettura (confronta Ansa reg. 1° agosto 2001 ore 21,38);

trattasi dunque di un necessario provvedimento, dimostrativo peraltro del clamoroso e totale fallimento della politica governativa dell'ordine pubblico;

trattasi anche di un provvedimento che smentisce seccamente le reiterate e rassicuranti affermazioni dei sindaci di Torino degli ultimi anni, che hanno ridotto il centro della città in una condizione tale da costringere il prefetto della provincia ad assumere un provvedimento certo non risolutivo, ma che, comunque, riduce il numero degli oggetti atti ad offendere fra le mani delle disparatissime bande di extra-comunitari, irregolari e non, che affollano, indisturbati, da anni il centro cittadino, costringendo al « coprifuoco » gli autoctoni e, in genere, le persone per bene;

l'ordinanza prefettizia è testimonianza di un clima di intollerabile prevaricazione che, tollerato (se non implicitamente fomentato) dal precedente Governo, deve essere progressivamente eliminato per restituire la città ai residenti, con possibilità per tutti, senza generare rischi, di vendere ed acquistare ... bottiglie di vetro —:

se non ritenga significative (seppure contingentemente necessarie) le ordinanze prefettizie che proibiscono la vendita di bevande in contenitori idonei all'offesa della persona, e, in caso affermativo, quale progetto complessivo sia stato elaborato per restituire la città di Torino, offesa ed umiliata dall'inerzia del Governo e della civica amministrazione, al godimento di tutti i torinesi per bene. (3-00171)

ZANI, GRIGNAFFINI, ZANOTTI, GRILLINI, GRANDI e SABATTINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nell'edizione di Bologna del quotidiano *La Repubblica* del 1° agosto 2001 è