

tari del detenuto, è stata rivolta dai familiari del detenuto nuova istanza di visita medica;

nonostante il notevole lasso di tempo trascorso dalla presentazione della suddetta richiesta di visita medica, non risulterebbe essere stata adottata dai competenti organi alcuna decisione a riguardo;

la drammatica situazione in cui versa il detenuto e lo stato di abbandono e di impotenza nel quale si sentono relegati i familiari del Nuvoletta, soprattutto in ragione del ritardo nella decisione in ordine alla richiesta di visita medica urgente, è stato denunciato dalla moglie del detenuto anche all'interno del TG 1-mattina, andato in onda nei giorni scorsi sulla emittente televisiva nazionale —:

se il Ministro, accertati i fatti in premessa, nell'ambito dei poteri di propria competenza non ritenga eventualmente, di disporre un'ispezione per verificare i motivi alla base del grave ritardo nella adozione di un provvedimento così delicato per le condizioni di salute di un detenuto, già in passato tormentato da documentate e gravi patologie. (4-00645)

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

l'interrogante ha raccolto notizie circa un certo clima avvelenato esistente all'interno della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari;

a quanto risulta all'interrogante, tale situazione si sarebbe evidenziata in atti (ordini di servizio, assegnazione di funzioni, assegnazioni di uffici, eccetera) lesivi dei diritti di alcuni dipendenti appartenenti a ben precise sigle sindacali ed a favore di altri;

sarebbe emblematica la vicenda della dottoressa Buttaro, cancelliere in quell'ufficio, che da due anni si troverebbe a subire atteggiamenti ed atti lesivi delle sue prerogative ed attribuzioni culminati con un procedimento disciplinare che, a parere dello scrivente e facendo salve le

determinazioni dei competenti organi, mostra più di un'ombra sia nell'istruttoria che nella sua evoluzione;

a giudizio dell'interrogante, indipendentemente dalle attività di tutela dei sindacati e dei loro appartenenti, esiste la necessità di verificare, a tutela di tutti, l'esatta applicazione delle norme ed il rispetto dei ruoli —:

se risponda al vero che le attività amministrative siano state svolte direttamente dal Procuratore della Repubblica invece che dai dirigenti preposti proprio in ordine all'assegnazione del personale in determinati ufficio o a determinate funzioni;

quali iniziative intenda adottare per verificare quanto assunto dall'istante;

se non sia opportuno e necessario predisporre interventi che, previa escusione di tutto il personale addetto alla Procura della Repubblica di Bari e verifica di tutte le determinazioni amministrative predisposte nell'ultimo anno, accertino l'esistenza o meno di violazioni e quant'altro. (4-00651)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

è stata recentemente annunciata la volontà delle Ferrovie dello Stato di verificare la possibilità di trasferimento delle attività di riparazione e manutenzione dei locomotori ETR 500 dalle Officine Grandi Riparazioni di Foligno a quelle di Vicenza;

tale eventualità non è stata in alcun modo motivata dai vertici aziendali;

l'impianto di Vicenza non risulta attrezzato a svolgere le suddette attività, essendo stato sino ad oggi impegnato nella manutenzione delle sole carrozze;

l'ipotesi di ventilato trasferimento di tale lavorazione contraddice gli impegni assunti formalmente dall'Azienda Ferrovie dello Stato sulle prospettive di sviluppo dell'impianto di Foligno, in particolare in sede di accordo di programma con la regione Umbria stipulato nel maggio 2001 —:

se sia a conoscenza delle motivazioni sulla cui base le Ferrovie dello Stato intenderebbero procedere allo spostamento da Foligno a Vicenza della manutenzione e riparazione degli ETR 500;

se sia a conoscenza delle strategie e piani aziendali circa le attività produttive destinate alla gestione diretta da parte di Ferrovie dello Stato, quali l'impianto OGR di Foligno;

se intenda garantire il rispetto degli impegni sottoscritti in merito, nell'ambito dell'Intesa istituzionale di programma con la regione Umbria. (5-00150)

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

dai sistemi informatici di alcune agenzie di viaggio risulta che sarà possibile prenotare voli sulle nuove tratte Fiumicino-Pantelleria, Fiumicino-Vicenza, Fiumicino-Taranto e viceversa, con una compagnia aerea la cui sigla è EE;

risulta all'interrogante che tale sigla corrisponde alla compagnia aerea Goldwing che dovrebbe effettuare tali voli utilizzando un aeromobile Bae 146-100 della Air Botswana per il quale, tuttavia, l'Enac avrebbe mosso seri rilievi sulla idoneità al volo e comunque evidenziato la opportunità che prima di qualsiasi utile impiego l'aeromobile venga revisionato presso le officine della British Aerospace Sistem —:

se la Goldwing Spa sia in possesso del « Disciplinare » per l'esercizio della attività di trasporto passeggeri, del Certificato trasporto passeggeri e del Certificato di idoneità tecnica;

se il « Disciplinare » sia stato presentato dalla Goldwing a enti pubblici, organismi o associazioni per ottenere contributi o finanziamenti di qualsiasi genere;

se in assenza del « Disciplinare » o delle autorizzazioni all'esercizio della attività di trasporto passeggeri sia possibile che la compagnia aerea utilizzi il codice identificativo IATA (EE) sia pure per programmare le prenotazioni dei voli.

(5-00156)

LO PRESTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

il *Giornale di Sicilia* del 31 agosto 2001 ha pubblicato in prima pagina un articolo con il quale ha denunciato il boicottaggio perpetrato dalla compagnia aerea Air Sicilia S.p.A. nei confronti del quotidiano, per avere aumentato a £. 25.000 al chilogrammo — contro le 750 finora pagate — la tariffa per il trasporto dei giornali nelle isole minori di Pantelleria e Lampedusa;

decisione della compagnia aerea, secondo quanto riportato dal quotidiano, costituirebbe una vera e propria ritorsione nei confronti della testata, « colpevole » di avere, in più occasioni, riportato notizie sui gravi disservizi di cui la compagnia si è resa nel tempo responsabile, e che molto spesso sono state il frutto di scelte imprenditoriali inopportune, o addirittura ispirate dal capriccio e dall'arroganza;

risulta infatti all'interrogante che in passato la compagnia Air Sicilia avrebbe avuto diversi problemi tecnici con i propri aerei, molto spesso costretti a terra per guasti meccanici e di manutenzione che hanno notevolmente rallentato il servizio di trasporto pubblico di passeggeri verso le

isole minori esercitato in regime di monopolio di fatto in partenza dallo scalo aeroportuale di Palermo —:

se negli uffici della Air Sicilia della Gestione aeroporti Isole S.r.l. e della Sicily Airport System S.r.l. siano riscontrabili inadempienze della disciplina della sicurezza sul posto di lavoro;

se i lavoratori delle tre suddette compagnie abbiano percepito le dovute retribuzioni dal mese di maggio dal momento che risulta all'interrogante che le società abbiano ricevuto congrui finanziamenti dai Patti Territoriali per la costituzione di un call center a Caltagirone;

se nel comportamento della compagnia aerea siano rinvenibili violazioni alle norme che regolano il trasporto aereo e l'esercizio dell'attività imprenditoriale in regime di monopolio di fatto (violazione delle norme sulla concorrenza);

se siano a conoscenza del fatto che il C.O.A. rilasciato ad Air Sicilia, attualmente solo per aeromobili di tipo ATR-42, sia stato utilizzato dalla compagnia per sub-noleggiare due aeromobili dalle compagnie European Airlines ed Austrian Airlines di tipo rispettivamente Boeing 737 e MD-80, con a bordo assistenti di volo Air Sicilia, tutto ciò mentre l'unico aeromobile ATR-42 della flotta è da più di 6 mesi fermo sul piazzale dell'aeroporto di Punta Raisi, in stato di assoluto abbandono;

a che titolo la Sicily Airport System S.r.l., che fa capo ai medesimi proprietari di Air Sicilia, è autorizzata alla gestione dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti di Palermo, Pantelleria e Lampedusa;

quale sia stato il procedimento amministrativo per il rilascio della relativa autorizzazione alla S.A.S. S.r.l.;

quando i dirigenti dell'Ente Nazionale Aviazione Civile hanno compiuto l'ultima ispezione in ordine di tempo e se hanno riscontrato evidenti difformità fra

quanto in dovere di Air Sicilia per il mantenimento del C.O.A. e la situazione oggettivamente riscontrata;

quali iniziative e provvedimenti urgenti intenda assumere per impedire il ripetersi dei frequenti ritardi o interruzioni nei voli da e per le isole minori, causati dalla direzione tecnica della compagnia, gestita con metodi imprenditoriali alquanto discutibili e pericolosi dal punto di vista della sicurezza;

se risulti che vi sia presso le autorità aeronautiche irlandesi una richiesta di « disciplinare » a favore della Free Airlines, con sede operativa a Roma in via Aurora Boreale 86, e che fa capo sempre agli stessi proprietari delle tre suddette società;

se risulti, inoltre, che la Gestioni Aeroporti Isole S.r.l. abbia avanzato richiesta di « disciplinare » a favore della Free Airways, praticamente identica alla richiesta di cui sopra. (5-00160)

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

sono in corso lavori di interrimento del passante ferroviario Budrio Portomaggiore in Bologna;

tali lavori hanno subito varianti che prevedono l'interruzione dell'interrimento all'altezza di Via Paolo Fabi, con realizzazione di opere di risalita rapida permanendo il passaggio a livello sulla stessa Via Paolo Fabi con gravi ripercussioni sulla circolazione nell'intera zona;

risulta all'interrogante che tale impianto di risalita rapida oltre al notevole dispendio di mezzi finanziari comporti non pochi problemi di carattere tecnico. La risalita infatti inizia subito dopo la stazione con difficoltà di riavvio del convoglio soprattutto nella stagione invernale;

tali opere dovranno essere successivamente demolite per la prevista prosecuzione dell'interrimento;

la commissione di collaudo del tratto interessato ha già manifestato il proprio parere negativo alla variante —:

quali iniziative intenda assumere per evitare il dispendio di notevoli mezzi finanziari per un'opera inutile e per molti aspetti dannosa. (5-00162)

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

risulta all'interrogante che Assoclearance ha negato una autorizzazione ad alcuni *slot* per voli di linea sulla tratta Taranto-Fiumicino-Taranto dal 26 dicembre 2000 al 31 gennaio 2001 alla società Goldwing airlines spa, che la stessa li ha immediatamente richiesti per conto della Med Airlines spa e che questa volta sono stati autorizzati;

dal 20 dicembre 2000 al 25 dicembre 2000 sono stati operati dei voli da/per Taranto e Fiumicino con un aeromobile Bae 146/200 della Flight Line limited, marche G-Ozrh, con codice di volo B5;

la Goldwing airlines spa ha trattato con altre compagnie aeree collaborazioni che hanno per oggetto gli aeromobili della Med Airlines spa;

risulta all'interrogante che l'E.n.a.c. in data 28 dicembre 2000 ha scritto alla Med airlines spa per avere cognizione della situazione debitoria in relazione alla licenza d'esercizio;

l'Unione Generale del Lavoro-U.g.l. trasporto aereo in data 14 dicembre 2000 ha richiesto al dottor Di Palma una convocazione urgente presso l'E.n.a.c. di Med airlines spa e di Goldwing airlines spa, congiuntamente, per accertare l'entità dell'attuale situazione di crisi finanziaria, operativa e tecnica delle suddette società;

nel frattempo la Med airlines spa ha dichiarato fallimento e risulta all'interrogante che alcuni dipendenti non sarebbero stati retribuiti dal mese di ottobre 2000 al

mese di aprile 2001, costretti quindi a versare in condizioni sociali ed economiche gravissime;

risulta dai sistemi informatici dell'aeroporto di Roma Fiumicino, aggiornati al 27 dicembre 2000 da un terminale Garuda Indonesia, che il codice identificativo IATA M8, già della Med airlines spa, appartenga adesso al « nuovo vettore Goldwing airlines spa » —:

a che titolo la Goldwing abbia operato ed abbia agito in nome e per conto della Med airlines spa, di fatto conducendola al fallimento;

da chi e per conto di chi siano stati emessi i biglietti su questi voli di linea con codice IATA B5 (Flight line limited), ma soprattutto chi abbia emesso e per conto di chi i biglietti sui voli con codice M8;

chi abbia gestito ed organizzato il centro prenotazioni e l'assistenza aeroportuale per i voli con codice M8, in considerazione del fatto che la Med airlines spa, in aprile del 2000 ha provveduto a licenziare e porre in mobilità più di 50 dipendenti, con la motivazione che erano stati cancellati i voli di linea e che non vi era più necessità di tutto questo personale;

se l'E.n.a.c. abbia già provveduto a convocare la Goldwing e, in caso negativo, a provvedere in via immediata a farlo, « per conoscere e, nell'eventualità che ve ne siano, valutare i progetti ed i programmi aziendali e commerciali di detta società »;

se l'E.n.a.c. non abbia già preso in considerazione l'ipotesi di interrompere ogni procedura di rilascio di disciplinare alla Goldwing spa, almeno sino a quando la stessa società non fornisca le informazioni che sono state richieste. (5-00165)

Interrogazioni a risposta scritta:

GENTILONI SILVERI e REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

il 31 luglio 2001 si è svolta, presso la sede dell'AGI (associazione delle grandi

Imprese) una riunione tra alcune grandi imprese e rappresentanti del Governo;

a tale riunione erano presenti per il Governo, il ministro Lunardi e alcuni alti funzionari;

nel corso di tale riunione, siano state discusse le seguenti questioni:

1. apposizione della questione di fiducia al Senato in modo da approvare il disegno di legge governativo sulle infrastrutture entro il 15 agosto;

2. modifica dell'articolo 29, comma 3, della legge Merloni per gli appalti superiori a 100 miliardi;

3. messa a punto da parte dell'AGI, dei meccanismi di delega previsti nel disegno di legge « Lunardi »;

4. definizione, con il contributo AGI, della disciplina legislativa sul general-contractor;

5. suddivisione degli appalti tra quattro-cinque general-contractor;

6. definizione di un elenco di opere cantierabili entro sei mesi;

7. suddivisione in lotti da 100 chilometri della Autostrada Salerno-Reggio Calabria, affidata ad un solo general-contractor —:

a) a quale titolo, mentre si espropriano totalmente il Parlamento, le Regioni e i Comuni, si discute con una associazione privata, peraltro nemmeno rappresentativa dell'insieme delle imprese di costruzione, di delicatissime questioni istituzionali quali l'apposizione della fiducia e la definizione di misure legislative;

b) a che titolo si discute con un limitatissimo gruppo di grandi imprese private dell'elenco di opere da cantierare senza che il Parlamento, né le Regioni e i Comuni interessati ne abbiano conoscenza;

c) a che titolo si stabiliscono, in una sede privata, le modalità di affidamento degli appalti di grandi opere pubbliche decidendo la loro spartizione tra quattro-

cinque grandi gruppi o definendo, in anticipo, la suddivisione in lotti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

d) se tutto ciò non configuri una evidente violazione delle leggi vigenti e non riproponga metodi e sistemi che l'Italia ha conosciuto negli anni '80 e che hanno prodotto danni ai bilanci pubblici e diffusione di comportamenti illeciti.

(4-00588)

LUCCHESI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere se, al fine di eliminare il caos esistente su strade ed autostrade dove la presenza di camion e tir provoca caos, ingorghi, incidenti anche mortali, non ritenga di promuovere un provvedimento per l'applicazione di tariffe particolarmente ridotte ed agevolate per il trasporto merci per ferrovia o via mare.

(4-00616)

BOVA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premezzo che:

le ferrovie dello Stato spa stanno procedendo allo smantellamento del secondo binario nelle stazioni lungo la tratta jonica calabrese;

le stesse ferrovie dello Stato spa per un'ampia fascia oraria (dalle 23,00 alle 5,00) hanno sospeso i collegamenti da Lamezia Terme con la fascia ionica causando, così, gravi disagi ad una grande fetta di popolazione calabrese;

già con l'interpellanza n. 2-01582, del 10 febbraio 1999, 109 deputati appartenenti a tutti i gruppi presenti in Parlamento denunciarono la volontà della Divisione passeggeri delle ferrovie dello Stato spa di ridurre drasticamente i servizi in Calabria, abbandonando così a se stessa una vasta area del territorio nazionale già fortemente penalizzata dalla insufficienza di moderne infrastrutture di trasporto;

l'azione di controllo esercitata dal Parlamento, la forte pressione del Comitato per la difesa e il potenziamento della ferrovia jonica e la mobilitazione delle istituzioni locali consentirono, in quella fase, di modificare il progetto di smantellamento portato avanti dalla Divisione passeggeri delle ferrovie dello Stato spa, attraverso il ripristino dell'importante collegamento Reggio Calabria-Roccella Jonica-Milano (via Firenze-Bologna) precedentemente soppresso e portarono, nello stesso tempo, le ferrovie dello Stato spa, attraverso la mediazione del Governo, all'assunzione di alcuni impegni importanti in materia di razionalizzazione degli orari e di qualità del servizio a tutt'oggi disattesi;

il depotenziamento del trasporto ferroviario lungo la costa jonica calabrese, in presenza di una rete stradale fatiscente ed inadeguata alle moderne esigenze della comunicazione, rappresenta un colpo grave inferto all'economia della regione e ostacolerà lo sviluppo dell'intera area jonica calabrese —:

quali iniziative intenda assumere per:

a) bloccare lo smantellamento del secondo binario nelle stazioni della fascia ionica;

b) riattivare il servizio di collegamento da e per Lamezia Terme con la fascia jonica nella fascia oraria 23,00-5,00;

c) dare seguito all'impegno assunto dalle ferrovie dello Stato spa di procedere all'adeguamento e al potenziamento del servizio trasporto ferroviario sulla tratta jonica calabrese. (4-00617)

PALMA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

il 5 febbraio 2001 il comitato istituzionale dell'autorità di bacino del fiume Piave (presieduto dall'allora Ministro dei

lavori pubblici) approvava il progetto di Piano stralcio per la sicurezza idraulica del medio e basso corso del Piave;

il piano citato individuava gli interventi necessari alla messa in sicurezza « nella realizzazione di sistemi di casse di espansione in località Ponte di Piave, Grave di Ciano e Spresiano » nonché nella ricalibratura dell'alveo nel tratto San Donà di Piave — mare e, altresì, « allo scopo di assicurare il perseguimento degli obiettivi indicati nelle premesse e ai fini della sicurezza idraulica e della prevenzione del rischio idraulico del territorio del bacino del Piave (articolo 1) »;

disponeva l'immediata sottoposizione a vincolo delle aree interessate mediante adozione di misure di salvaguardia (articolo 2);

che, ai sensi dell'articolo 2 della delibera n. 4 adottata in pari data dal citato comitato istituzionale, tali misure di salvaguardia consistono tra l'altro (vedi articoli 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 delle norme di attuazione delle norme di attuazione del progetto di piano) nel divieto di posa in opera di nuove strutture anche se al servizio di colture, nel divieto di azioni edificatorie anche a carattere precario o provvisorio (ivi comprese le opere di miglioria fondiaria), il divieto di colture arboree a carattere permanente e la previsione di allontanamento degli insediamenti e delle attività dai luoghi esposti a rischio;

tali misure di salvaguardia mal si conciliano con la convenzione stipulata proprio il 5 febbraio 2001 dalla Regione Veneto con sindaci dei comuni del medio corso del Piave (approvazione del piano d'area del medio corso con previsione nell'area golenale di molteplici interventi di carattere produttivo, turistico, ambientale, ecc.) e con lo stanziamento per 500 milioni effettuato dalla regione Veneto in favore del comune di Maserada per l'esecuzione di opere infrastrutturali di servizio da eseguirsi integralmente in ambito golenale;

altresì, dette misure di salvaguardia appaiono di gran lunga più restrittive di quelle previste nel 1999 dalla regione Veneto nel documento di perimetrazione delle aree a rischio idrogeologico;

nei termini previsti, sulla base di uno studio redatto dal professor D'Alpaos dell'Università di Padova, venivano prodotte osservazioni/opposizioni dai sindaci di Ponte di Piave, Salgareda, San Biagio di Callalta, Breda di Piave, Cimadolmo, Maserada sul Piave, Monastier, Ormelle, San Polo di Piave, Spresiano, Eraclea, Fossalta di Piave, Jesolo, Musile di Piave, Noventa di Piave, San Donà di Piave e Zenson di Piave;

il progetto di piano stralcio è stato elaborato in assenza di un piano generale di riferimento, di cui pur dovrebbe costituire fase sequenziale ed interrelata ai sensi della legge n. 183 del 1989 e in palese disattenzione alle numerose fonti normative che disciplinano la corretta predisposizione dei piani di bacino (in specie con riguardo agli aspetti prioritari legati alla sicurezza di persone e cose);

il progetto non prevede alcun superamento dell'attuale forte squilibrio nell'uso plurimo delle acque (Legge n. 36 del 1994 decreto legislativo n. 79 del 1999) in ciò mostrando acquiescenza nei confronti dei grandi utilizzatori delle risorse idriche;

il progetto, oltre a non fornire alcuna giustificazione circa il non aver tenuto in alcun conto le conclusioni cui erano giunti precedenti studi (vedi, ad esempio quello della commissione governativa De Marchi, secondo cui le opere di rallentamento e di contenimento dovevano essere realizzate a monte in prossimità della strettoia di Falzè di Sernaglia), non appare sufficientemente documentato in relazione all'impatto ambientale e, ciò che più rileva, alle ipotesi di rischio grave per le popolazioni come diretta conseguenza dell'esecuzione di taluna delle opere previste;

non è dato ravvisare alcuna razionale motivazione circa l'intendimento di costruire le casse di espansione a Ponte di

Piave, così aumentando il rischio di esondazione proprio in un'area che è stata sede dei più catastrofici eventi alluvionali dell'intero corso del Piave;

il progetto minaccia di compromettere ulteriormente il già precario equilibrio complessivo dell'eco-sistema del fiume, precludendo con una serie di interventi di artificializzazione ogni ragionevole tentativo di ricondurlo alle sue caratteristiche originarie e comunque peggiorando l'attuale situazione di deterioramento;

che davvero impraticabile appare la misura di salvaguardia secondo la quale dovrebbe teoricamente procedersi alla « delocalizzazione » delle circa 2.500 persone abitanti nell'ambito golendale delle Grave —:

se si intenda persistere nella condizione del cennato progetto ovvero se, quali componenti del comitato istituzionale dell'Autorità di Bacino, intendano adottare le iniziative necessarie che portino, previo il doveroso confronto con gli enti locali interessati, ad un nuovo piano stralcio che, in particolare:

prenda nella dovuta considerazione l'ipotesi alternativa proposta dalla commissione De Marchi;

sia maggiormente rispettoso dell'eco-sistema Piave, in particolare programmando i necessari interventi di straordinaria manutenzione (accurata regolamentazione della rimozione o movimentazione di inerti; deforestazione selettiva; rinforzo e completamento generale delle strutture arginali e delle altre opere di difesa esistenti; pulizia e manutenzione dell'alveo attivo, in specie con riguardo al tratto canalizzato e alla foce;

sia in sintonia con la normativa vigente in tema di uso plurimo delle acque;

renda conto di una seria valutazione comparativa sul rapporto costi/benefici e sulla diversa incidenza di rischio sulla popolazione tra le varie soluzioni tecniche proposte;

preveda una radicale revisione di quelle norme di salvaguardia in vigore che determinano danni irreparabili all'economia di vasti settori produttivi senza alcuna seria motivazione e senza alcuna previsione di indennizzo per i danni conseguenti al blocco delle attività. (4-00619)

NESI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se risponda a verità la notizia pubblicata sul quotidiano *Sole 24 Ore* — del 5 settembre 2001 — secondo la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti starebbe studiando la possibilità di un « affidamento diretto, senza gare, alla Società Audostrade » dei lavori per il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

se sia stato informato che una decisione di questo genere sarebbe in aperto contrasto con la legislazione vigente, ed in particolare con l'articolo 21 e 38-*bis* e seguenti della legge n. 109/94 e con la direttiva 97/37/CEE e successive modificazioni ed integrazioni;

se, quindi, non ritenga necessario smentire immediatamente questa notizia. (4-00620)

CENTO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — pre-messo che:

è in corso l'assegnazione dei voli soggetti ad oneri del servizio pubblico da/e per la Sardegna e in particolare della tratta Alghero-Milano;

non è chiaro con quali criteri rigorosi e oggettivi vengono definite tali assegnazioni anche in ottemperanza degli standard di qualità e sicurezza degli stessi —:

quali siano i criteri e le modalità di assegnazione dei voli soggetti ad oneri di servizio pubblico da/e per la Sardegna. (4-00623)

REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — pre-messo che:

il Commissario straordinario che amministra il comune di Agrigento, dottor Salvatore Milioto, ha inoltrato in data 7 agosto 2001 una documentata nota con numerosi allegati al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti avente ad oggetto la richiesta d'intervento alla Direzione Generale di detto ministero per gli interventi contro l'abusivismo edilizio, in merito ad una accertata mega lottizzazione edilizia con la quale alcuni speculatori tra il 1997 ed il 2000 hanno lottizzato almeno 300.000 mq di terreno agricolo prospiciente ad una fascia costiera di pregio a fini di edilizia residenziale, contrada denominata Timpa dei Palombi-Cannatello;

la nota di cui al punto precedente, unitamente agli accertamenti effettuati veniva inviata dal comune di Agrigento alla Procura della Repubblica di Agrigento al fine di comunicare all'autorità giudiziaria provvedimenti di competenza gli illeciti edilizi, urbanistici e di carattere penale-amministrativo riscontrati;

a seguito di detti accertamenti di cui al punto precedente in data 17 agosto 2001 la Procura della Repubblica di Agrigento per tramite del Corpo forestale provvedeva al sequestro probatorio di 30 immobili in avanzato stato di costruzione in detta località Timpa dei Palombi, immobili realizzati sui terreni oggetto della lottizzazione mediante concessioni edilizie rilasciate dal comune per la realizzazione di industrie agricole;

le concessioni edilizie di cui al punto precedente pur avendo nominativamente per oggetto edifici per industrie agricole avevano in realtà, per come acclarato dalla Procura della Repubblica con il provvedimento di sequestro, per oggetto ville residenziali in numerosi casi con caratteristiche di lusso;

il trucco di rilasciare concessioni edilizie per industrie agricole al fine di rea-

lizzare invece ville residenziali è motivato dal fatto che la cubatura prevista dalla legislazione siciliana per le industrie agricole è pari a venti volte la cubatura prevista per la realizzazione di civili abitazioni in zona agricola;

gli accertamenti effettuati dal comune di Agrigento che hanno portato detto comune a chiedere, nell'agosto 2001, l'intervento del ministero sono scaturiti da una iniziativa di denuncia posta in essere dall'associazione Legambiente dal novembre 2000 in poi;

detti accertamenti in pari data, agosto 2001, sono stati trasmessi dal comune oltre che alla Procura di Agrigento all'assessorato al territorio e ambiente della regione Siciliana;

detta zona Timpa dei Palombi-Cannatello è nota all'opinione pubblica nazionale perché in una delle ville di detta contrada fu catturato il capo di Cosa Nostra Giovanni Brusca, che ivi trascorrevava la propria latitanza e ciò conferma la presenza di formidabili interessi illeciti nella zona, anche attraverso il controllo del territorio;

detta lottizzazione abusiva era stata già in precedenza ricostruita e comprovata incidentalmente dall'associazione Legambiente nel processo celebratosi a carico del sindaco di Agrigento Calogero Sodano e conclusosi lo scorso 6 aprile 2001 con la condanna in primo grado del Sodano e dei suoi assessori all'urbanistica accusati d'aver omesso ogni controllo e repressione dell'abusivismo edilizio in Agrigento tra il 1993 ed il 2000;

le iniziative di Legambiente hanno evidenziato in particolare che la lottizzazione abusiva in questione ha certamente interessato un'area di almeno 200.000 mq facente capo inizialmente a tre grandi proprietari agricoli, che detta area è stata frazionata e lottizzata in almeno un centinaio di lotti intestati a diversi proprietari;

in detta area nei mesi a cavallo tra gli anni 1999 e 2000 venivano rilasciate ed

assentite oltre 70 concessioni edilizie per la realizzazione di edifici solo nominalmente definiti al servizio dell'agricoltura e che detti edifici, di cui al punto precedente, come già accennato, secondo gli accertamenti disposti dal comune di Agrigento e sintetizzati dalla nota inviata al ministero nonché secondo quanto emerge dalla consulenza tecnica disposta dalla Procura della Repubblica di Agrigento, sono ville e fabbricati di notevoli dimensioni con palesi ed evidenti caratteristiche residenziali, in taluni casi anche di lusso;

il Corpo forestale della regione, nell'ambito delle indagini del processo a carico del Sodano, hanno quantificato gli interessi economici ruotanti attorno a detta lottizzazione abusiva di Timpia dei Palombi ed alle relative concessioni illecite in alcune decine di miliardi;

nessuno dei beneficiari delle concessioni di cui ai punti precedenti appartiene alla categoria di agricoltore o imprenditore agricolo;

una prima attività di lottizzazione abusiva illecita con l'escamotage dei fabbricati rurali fu già rilevata e denunciata dalla regione Siciliana nell'anno 1994, anche in quel caso a seguito di esposti di Legambiente. La regione Siciliana mise in luce trenta fabbricati illegali trasformati in ville lussuose e demandò al comune l'ulteriore attività repressiva —:

quali provvedimenti intenda adottare il Governo in merito ai fatti su evidenziati che hanno provocato notevole clamore di stampa e sconcerto nell'opinione pubblica; se il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritenga di fornire, per tramite della competente Direzione per la repressione dell'abusivismo edilizio, con estrema urgenza, il qualificato supporto richiesto dal comune di Agrigento per l'adozione delle iniziative repressive della lottizzazione abusiva in questione, se non si ritenga, di concerto con il Governo della regione Siciliana, di disporre anche attraverso le strutture ispettive del ministero dell'interno, della Prefettura di Agrigento, e degli assessorati regionali agli enti locali

ed al territorio ed ambiente, un'inchiesta amministrativa in ordine al funzionamento del comune di Agrigento, in particolare modo al rilascio delle concessioni edilizie ed alla gestione degli appalti nel periodo 1997/2000;

se non ritenga, di concerto con la regione Siciliana di fornire personale tecnico qualificato per rafforzare l'UTC del comune di Agrigento e ciò in relazione sia ai compiti d'istituto che ai fatti ampiamente esplicitati in premessa. (4-00625)

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

la strada di collegamento viario strada statale 106 (E 90), fra i comuni di Bova Marina (Reggio Calabria) e Palizzi Marina (Reggio Calabria), al km 43+300, è, da tempo, chiusa al traffico per lavori di completamento;

la costruzione dell'intera arteria che collega i due comuni è stata interessata da fermo lavori dovuto sia al ritrovamento di resti di una sinagoga sia a motivi di ordine giuridico-amministrativo;

dopo numerosi interventi da parte degli enti locali interessati, in data 25 maggio 2000, su iniziativa di codesto ministero e per il tramite del capo sezione Anas di Reggio Calabria, veniva data assicurazione che il completamento dei lavori su detta arteria sarebbe avvenuto entro il mese di dicembre 2000;

risulta all'interrogante che la scadenza di ultimazione dei lavori sia stata disattesa stante il mancato appalto da parte del compartimento Anas di Catanzaro dei lavori di illuminazione e di realizzazione dei marciapiedi nelle due gallerie che ricadono sulla tratta viaria interessata e per via della sospensione dei lavori sul tratto terminale della stessa —

quali iniziative intenda assumere per assicurare l'apertura al traffico del tratto

viario compreso tra il comune di Bova Marina (Reggio Calabria) e Palizzi (Reggio Calabria). (4-00626)

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

in località Ferriere (Piacenza), lungo la strada statale 654, dall'aprile 2001, sul Ponte Naro, è in funzione una struttura Bayley che ha garantito sino a pochi giorni or sono il transito d'automezzi del peso di 33 t.;

tale struttura Bayley è stata installata grazie all'intervento straordinario della provincia che ha finanziato l'opera evitando così l'isolamento ed ulteriori danni economici al paese;

dal 31 luglio è aperto il cantiere dell'Anas per gli opportuni interventi ed eseguita la demolizione della pila n. 6 del medesimo ponte e che, a seguito di detta demolizione, è stato chiuso al traffico perché sussistevano addirittura dubbi di caduta dello stesso con notevoli disagi per la popolazione e danni per l'economia;

il ponte è stato riaperto solo dopo i controlli ed i collaudi statici della provincia con riduzione della capacità di transito da 33 t. a 5 t.;

risulta che l'Anas non si sia raccordata, in fase di progettazione ed esecuzione dei lavori, sulla parte in muratura, con l'ente responsabile del Bayley e della viabilità sovrastante;

gli altri ponti sul fiume Naro lungo la statale 654 si trovano in condizione di carente manutenzione con probabilità, in caso d'eventuali forti piogge di rovina e conseguente pericolo per le persone e le cose —

se l'Anas abbia fatto i progetti della strutturazione della parte in muratura senza tenere conto delle pesanti sovrastrutture sovrastanti;

perché non si sia raccordata con l'ente provincia;

perché non abbia provveduto a fare i collaudi statici dopo la demolizione del pilone n. 6 nonostante il cantiere sia di una pertinenza ma vi abbia provveduto la provincia;

perché si sia dato inizio ai lavori nel pieno della stagione turistica considerata l'importanza per l'economia della valle considerato che le strade alternative sono in cattivo stato di manutenzione;

se pertanto non si ravvisino responsabilità rilevanti da parte dell'Anas in termini di danni economici e penalmente come procurata interruzione di servizio pubblico o di pubblica necessità ed in che modo intenda rivalersi;

se si intenda, ed in che tempi, intervenire sugli altri ponti sul fiume Naro lungo la strada statale 654 ed in particolare sul ponte che attraversa la cittadina di Ferriere. (4-00628)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la stampa nazionale (si confronti il quotidiano *Libero* di martedì 21 agosto 2001, alla pagina 9) ha dato ampio risalto alla lettera che il signor Giacomo Latassa, piccolo imprenditore titolare di un'azienda di imbottigliamento di acqua minerale a Fabrizio (Vibo Valentia), ha inviato al Capo dello Stato ed al Presidente del Consiglio dei ministri;

il signor Giacomo Latassa ha subito per tre volte le attenzioni di organizzazioni criminali mafiose: incendio di macchinario all'interno dello stabilimento, colpi d'arma da fuoco contro la sede dell'azienda e da ultimo, in data 20 agosto 2001, numerose fucilate contro un camion;

l'azienda occupa una ventina di dipendenti che potrebbero perdere il posto di lavoro se l'azienda non riuscisse a liberarsi dai tentacoli della criminalità;

il signor Giacomo Latassa, mostrando di credere nell'autorità dello Stato, ha così scritto una lettera con cui ne chiede aiuto, che a giudizio dell'interrogante deve essergli dato, subito e senza indugio —:

quali urgenti iniziative intenda assumere per garantire protezione all'azienda del signor Giacomo Latassa evitandone la chiusura, al fine di dimostrare che lo Stato è più forte delle organizzazioni criminali. (3-00186)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

il Piemonte costituisce area molto ambita dai ladri specializzati in oggetti custoditi nelle chiese;

nel primo semestre del 2001 sono stati trafugati ben 1064 oggetti;

peraltro sta svolgendo un ottimo lavoro il Nucleo Tutela Patrimonio Culturale di Torino che nel corso del 2000 ha recuperato ben 2400 oggetti;

Asti, Cuneo e Novara, in ordine, rappresentano le province più colpite da questo particolare fenomeno criminoso, che spesso alimenta i vari mercatini dell'antiquariato sia italiani che francesi;

oltre al già citato ed ottimo lavoro di recupero, è evidente che deve essere perfezionato il meccanismo della prevenzione, sia attraverso una maggiore presenza sul territorio delle forze dell'ordine sia attraverso un aiuto, da fornire alle diocesi, per l'installazione di sistemi di sicurezza e di allarme;

è altresì necessario implementare il lavoro di schedatura fotografica di tutti gli oggetti custoditi nei luoghi sacri per far sì che, in caso di furto, sia possibile inserire l'immagine dell'oggetto rubato nella banca