

di un reinserimento dei detenuti, nonché la salute fisica e mentale degli stessi facilitandone la vita anche se da reclusi, mantenendo ed accrescendo la dignità umana ed i valori della stessa;

le condizioni igieniche, il sovraffollamento e l'impossibilità per gli operatori penitenziari di poter effettuare un lavoro idoneo, fanno sì che questi obiettivi non siano al momento realizzabili;

la mancanza di ruolo e di un inquadramento preciso della figura professionale degli stessi operatori penitenziari nonché la mancanza di un contratto o comunque di una forma tutelativa degli stessi, il monte ore mensile molto basso e il probabile, ancora confuso, futuro passaggio dal Ministero della giustizia al Ministero della salute, inficiano il lavoro degli psicologi a danno della salute mentale e quindi fisica dei detenuti;

attualmente in tutta la regione Lazio (ad esempio negli istituti penitenziari di *Regina Coeli* e di *Rebibbia* a Roma) e anche in altre regioni, gli psicologi non percepiscono la retribuzione per le loro prestazioni dal mese di giugno 2000 anche se sono stati stanziati dei soldi nella scorsa legge finanziaria;

inoltre la retribuzione è meno della metà di quella stabilita dall'Ordine. Il massimo percepito da uno psicologo con il monte ore più alto (55) ore, è attualmente di lire 1.333.335, con un futuro aumento di 800 lire. Questo al netto e senza alcuna considerazione dei giorni per malattia a loro carico. In questo caso il professionista rimane a casa, avvisando la direzione con tre giorni di anticipo, senza percepire alcuna indennità. Le ferie non sono assolutamente considerate né i giorni festivi, le domeniche, Natale e le sere, visto che l'orario del Presidio Nuovi Giunti è ogni giorno dalle ore 10 alle ore 24 e tanto meno si ha in questi casi una minima retribuzione in più;

manca l'indennità di rischio, gli psicologi infatti lavorano a stretto contatto

con i detenuti, anche portatori di malattie infettive, sieropositivi, malati mentali che hanno compiuto atti eteroaggressivi;

lavorano da soli, senza la presenza di agenti di Polizia penitenziaria, senza campanelli d'allarme —:

quali immediati provvedimenti intenda intraprendere per inquadrare in un ruolo preciso gli operatori penitenziari e intervenire riguardo l'inquadramento contrattuale ed economico degli psicologi penitenziari, dare al più presto attuazione all'ordinamento dell'amministrazione penitenziaria e soprattutto provvedere alla loro giusta retribuzione attingendo ai fondi già stanziati dalla scorsa finanziaria. (4-01008)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, inserito in sede europea nel sistema aeroportuale lombardo, risulta essere, secondo un'indagine del *Touring club*, uno dei migliori scali italiani per la qualità dei servizi: con una capacità operativa di circa 2 milioni di passeggeri annui; in sede comunitaria il Presidente della regione Lombardia Formigoni ha chiesto nei mesi scorsi l'ulteriore ampliamento del sistema lombardo aeroportuale, essendo l'attuale prossimo alla saturazione;

uno dei principali problemi dell'aeroporto di Orio al Serio consiste nella mancanza di un radar di avvicinamento, servizio assicurato per Linate e Malpensa dal sistema multiradar di Milano ACC; pertanto il sistema strumentale di avvicinamento è ancora di tipo « procedurale »; nel quale si prevede che i velivoli, rag-

giunta la verticale dell'aeroporto, se ne allontanano per 15 miglia e, invertita la rotta, avviano la fase di atterraggio;

tale limitazione non solo comporta l'allungamento dei tempi di volo di 10-12 minuti, ma si risolve in un incremento ingiustificato dell'inquinamento acustico e dell'aria, in un allungamento dei tempi del servizio aeroportuale, in un consistente appesantimento della gestione dei già ingolfati spazi aerei lombardi ed in una diminuzione della complessiva sicurezza delle delicate fasi di atterraggio e decollo: è stato calcolato che per i soli vettori aerei i tempi di volo si allungano complessivamente di 1.515 ore annuali;

la Sacbo, società privata che gestisce l'aeroporto, consapevole dell'importanza del servizio radar, ne ha chiesto l'attivazione all'Enav fin dai primi anni novanta, ottenendo parere favorevole e l'individuazione di un sito idoneo; tuttavia nell'aprile 2000 l'Enav ha comunicato che nel bilancio 2000-2002 non risultano assegnati fondi per l'attivazione del previsto nuovo radar —:

considerato che le condizioni di intenso traffico dei cieli e degli aeroporti lombardi sono causa non ultima del disastro di Linate dell'8 ottobre;

se non intenda intervenire con i poteri che gli sono propri nei confronti dell'Enav, al fine di reperire con sollecitudine adeguate risorse per l'installazione nell'aeroporto di Orio al Serio di un radar di avvicinamento. (3-00308)

Interrogazione a risposta in Commissione:

DUCA, GASPERONI e GIACCO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i quotidiani, dell'11 ottobre 2001 danno notizia di un intervento giudiziario, eseguito dal nucleo operativo ecologico dei carabinieri di Ancona, di sequestro di un'area di circa 5.000 metri quadri all'interno dello stabilimento Fincantieri di An-

cona. Ciò a seguito della scoperta di una discarica abusiva di rifiuti speciali e dopo aver riscontrato gravi violazioni alle leggi ambientali di livello penale oltreché amministrativo;

inoltre le autorità competenti effettueranno ulteriori indagini per verificare la presenza di consistenti quantitativi di amianto, oltre ad altri rifiuti tossici, all'interno del laghetto artificiale realizzato nei pressi delle mura dello stabilimento;

le indagini sarebbero state eseguite a seguito di una serie di ricorsi presentati dai familiari di lavoratori del cantiere, deceduti negli anni scorsi per asbestosi, la malattia che scaturisce dall'esposizione all'amianto. Un materiale usato in grande quantità fino a qualche anno fa come coibente nelle costruzioni navali;

analoghe segnalazioni sono state rivolte ripetutamente dalla Rsu e dalle organizzazioni sindacali alla direzione della Fincantieri ma ciò non è servito tanto che gli investigatori hanno trovato nella discarica interna vernici, olii usati, pile e amianto e sembrerebbe che all'interno del laghetto siano stati depositati materiali nocivi come l'amianto e persino rifiuti provenienti dall'esterno dello stabilimento;

la direzione della Fincantieri che ha sede a Trieste ha già subito una multa di 60 milioni di lire, e ha assicurato la massima collaborazione agli inquirenti assicurando che le responsabilità verranno sanzionate;

tuttavia non può sfuggire che ci si trovi di fronte a gravi fenomeni di inquinamento ambientale (in violazione dei decreti legislativi n. 22 del 1997 e n. 95 del 1992 delle norme sulla sicurezza del lavoro), che espongono i lavoratori dipendenti interni e quelli delle imprese appaltatrici a gravi rischi per la propria incolumità e integrità fisica;

visto l'articolo 4 comma 2 della Legge 88/2001 che prevede « le imprese che eseguono lavori di costruzione o di trasformazione navale nell'ambito degli investimenti di cui all'articolo 1 sono tenute al

rispetto delle vigenti disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro. Nel caso in cui affidino parte delle lavorazioni in appalto, le medesime imprese sono tenute al rispetto delle vigenti disposizioni di cui all'articolo 3, comma 6, della legge 30 novembre 1998, n. 413 »;

il predetto articolo 3, comma 6 prevede che le imprese di costruzione navale che chiedono il contributo di cui agli articoli 3 e 4 della legge 22 febbraio 1994 n. 132, debbono adempiere ad una serie di adempimenti riguardanti le imprese appaltatrici, compreso il rispetto della disciplina vigente in materia di sicurezza;

il comma 7 della predetta legge prevede, in caso di non rispetto della normativa di cui comma 6, l'esclusione dal contributo per la parte delle lavorazioni delle suddette imprese non regolarmente denunciate —:

se sia a conoscenza dei fatti suesposti e se e quali iniziative intenda attuare nei confronti della società Fincantieri affinché rispetti le norme sulla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori e dell'ambiente;

se l'accaduto violi le norme previste dalle leggi citate nell'interrogazione e quelle riguardanti i contributi statali per l'ammodernamento dei cantieri e se — in caso affermativo — sia stato dato corso al recupero dei contributi erogati dallo Stato per le costruzioni navali e per la ristrutturazione dello stabilimento dorico;

se e quali misure intenda adottare per garantire la continuità produttiva e occupazionale che non possono essere penalizzate dai comportamenti della direzione della Fincantieri;

se e quali misure verranno attuate per la bonifica della discarica e del laghetto artificiale per garantire l'integrità fisica dei lavoratori e la tutela dell'ambiente. (5-00269)

Interrogazione a risposta scritta:

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

nei giorni scorsi, ancora una volta, una frana ha interrotto la strada statale n. 34 del lago Maggiore, questa volta tra i comuni di Ghiffa ed Oggebbio nella provincia del Verbano Cusio Ossola;

sempre più numerose sono le periodiche interruzioni di questa importante arteria internazionale che da una parte appare del tutto insufficiente a smaltire la aumentata mole di traffico, soprattutto dei mezzi pesanti, ma dall'altra appare sempre più oggetto di una situazione geologica ed idrogeologica molto compromessa;

la sua reiterata chiusura — anche per diversi giorni — pone in stato di isolamento migliaia di persone anche di centri importanti ed interrompe i collegamenti con la Svizzera impedendo di raggiungere il posto di lavoro a migliaia di lavoratori frontalieri;

più volte ed anche nei giorni scorsi si è rischiesta la perdita di vite umane per la caduta di alberi e sassi e che — pur liberata la strada — permane il dissesto idrogeologico a monte;

si impone pertanto da una parte di affrontare il problema alla sua radice con la predisposizione di un progetto e la realizzazione di un rifacimento integrale di lunghe parti della statale con la costruzione di gallerie naturali ed artificiali ma che intanto è prioritaria la messa in sicurezza dei versanti —:

se il Governo non ritenga di intervenire in via d'urgenza attivandosi con l'Anas affinché a questa strada statale vengano concessi adeguati e specifici fondi quanto meno per la sua messa in sicurezza e per garantire la sua apertura senza interruzione;

se — a questo fine — non si ritenga di dover inserire un apposito fondo in sede di discussione della legge finanziaria 2002 e relativi collegati. (4-00996)

* * *