

la medesima legge prevede, inoltre, che i nuovi istituti possano essere resi disponibili ricorrendo alla locazione finanziaria, alla finanza di progetto ed alla permuta delle aree e degli immobili dimessi con edifici messi a disposizione da altri soggetti;

a tal fine, l'articolo 145 innanzi citato assegna al Ministro della giustizia il compito di promuovere le necessarie intese con le regioni o con gli enti locali interessati per attuare le suddette dismissioni e reperire le aree per la localizzazione dei nuovi istituti;

il comune di Tempio Pausania ha già individuato l'area per la localizzazione dell'istituto;

il Ministro per l'attuazione del programma ha dichiarato tramite un quotidiano sardo che gli stanziamenti per la costruzione di nuovi istituti saranno disponibili solo a decorrere dall'anno 2004;

la situazione degli istituti penitenziari della Sardegna è diventata ormai insostenibile per il noto degrado strutturale e per la carenza del personale di polizia penitenziaria ed addetto al trattamento;

questa condizione sta producendo drammatiche conseguenze nel carcere di Sassari dove, nel mese di gennaio 2002, un detenuto si è ucciso, un altro ha tentato di uccidersi e, pochi giorni fa, un altro detenuto si è tolto la vita —;

quale destinazione sia stata data alla somma di 800 miliardi di lire stanziata con la legge finanziaria per il 2001 per la costruzione e per l'ammodernamento di istituti penitenziari;

quali iniziative intenda intraprendere per superare la condizione di degrado degli istituti penitenziari della Sardegna e per risolvere i gravi problemi di organico della polizia penitenziaria e del personale addetto al trattamento. (5-00634)

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

l'Anas ha provveduto, nel febbraio 2000, a comunicare la propria scelta in ordine al tracciato della Sgc E78, nel tratto « Le Ville-Parnacciano », mediante produzione del relativo progetto preliminare;

il tracciato prescelto dall'ANAS passa in prossimità dell'abitato di Monterchi ed interessa l'intera Valcerfone, universalmente conosciuta per essere intatta sotto il profilo naturalistico ed ambientale, per essere sede di una agricoltura di pregio e per essere splendida cornice alla bellezza dei borghi storici di Monterchi e Citerna;

le valutazioni effettuate in merito hanno evidenziato che esistono soluzioni alternative maggiormente idonee a tutelare gli interessi pubblici coinvolti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, culturali ed economici;

sulla base di tali considerazioni, la conferenza dei servizi tenutasi in Roma, il 26 giugno 2000, conferì all'Anas il mandato di confrontare i tracciati ritenuti più idonei, compreso quello denominato « D », proposto dalla provincia di Arezzo;

nessuna delle ipotesi prese in considerazione in tale sede prevede, indipendentemente dalle caratteristiche costruttive, l'attraversamento della Valcerfone;

l'Anas stessa ha elaborato, nel mese di ottobre 2001 l'analisi dei tracciati, pervenendo alla conclusione che il migliore sia quello identificato come « C-modificato »;

tale tracciato non è mai stato oggetto di valutazione ed è stato rielaborato su unilaterale iniziativa dell'ente stesso, disconoscendo od ignorando in tal modo tutte le indicazioni espresse dalla popola-

zione e dai soggetti di rilievo nazionale ed internazionale, operando, tra l'altro, oltre i limiti del mandato ricevuto;

ad avviso degli interroganti è inaccettabile l'operato dell'ANAS, che appare caparbiamente arroccato su una scelta riconosciuta inidonea per la Valle ove è conservata intatta la memoria storica, l'opera ed i paesaggi resi eterni da Piero della Francesca;

anche ragioni tecniche, ambientali, geografiche e giuridiche si oppongono naturalmente alla realizzazione della infrastruttura inopinatamente prospettata dall'Anas che, tra l'altro, ha modificato in peggio una ipotesi progettuale con il solo evidente scopo di renderla meno costosa, in dispregio ad ogni valutazione di rispetto ambientale;

nel merito la superficie netta occorrente, senza le fasce di rispetto, per la realizzazione del progetto, rappresenta una consistente parte del territorio comunale, per di più a ridosso del capoluogo e delle opere d'arte ed interessa gran parte della fertile Valle del Cerfone, riconosciuta a livello mondiale anche per le produzioni agricole di pregio;

la realizzazione dell'opera ridurrebbe gravemente ed irreparabilmente l'immagine, il valore storico, artistico, paesaggistico, turistico ed ambientale del comune, già oberato da un pesante ed eccessivo traffico veicolare, e recherebbe una offesa ambientale irreparabile alla Valcerfone, universalmente riconosciuta come un ambiente naturale intatto e di grandissimo pregio;

la soluzione caldeggiata dall'Anas non risolve, al contrario di altre percorribili, i problemi di grave pericolo ed inquinamento della frazione di Le Ville, più volte denunciati e destinati ad aggravarsi con il completamento dell'infrastruttura —:

quale sia l'orientamento del Ministro interrogato, e se egli condivida o meno la necessità di salvaguardare l'ambiente naturalistico e paesaggistico della Valcerfone,

impedendo che il tracciato della strada interessi la Valcerfone stessa, secondo quanto inopinatamente ed irrazionalmente prospettato dall'ANAS;

quali siano le determinazioni conseguenti del Ministro, e quale sia il tracciato prescelto. (5-00625)

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

ottimi risultati operativi e unanime consenso sono stati conseguiti dalla presenza sul lago di Garda della motovedetta della guardia costiera negli anni scorsi;

la presenza della guardia costiera ed il suo puntuale intervento in moltissime occasioni hanno consentito, non solo di comunicare tranquillità e sicurezza psicologica a numerosi dipartisti ma soprattutto hanno rappresentato un insostituibile strumento per le, purtroppo, numerose situazioni d'emergenza e di soccorso;

il suddetto servizio è stato apprezzato anche dalle altre istituzioni operanti sul lago (arma dei carabinieri, polizia di Stato, guardia di finanza, vigili del fuoco, volontari) per le quali ha altresì costituito un utile punto di riferimento e momento di collaborazione;

com'è noto il bacino gardesano rappresenta un significativo richiamo per la domanda turistica nazionale ed estera ed il servizio d'intervento e soccorso ai naviganti della guardia costiera rende sicuro l'uso delle acque lacuali e qualifica l'offerta turistica —:

se è a conoscenza della situazione sopra descritta;

quali iniziative intende assumere affinché si possa rinnovare per l'anno corrente e più precisamente per il periodo che va dal 1° giugno al 15 ottobre il servizio di pronto intervento e soccorso della guardia costiera presso il lago di Garda, che tanto preziosa si è rivelata negli anni scorsi. (5-00626)

DUCA, RAFFALDINI, TIDEI, ADDUCE, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI e SUSINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i quotidiani nazionali danno notizia che in data 3 ottobre 2001 l'Enav Spa e Tecnosistemi Spa hanno costituito la Società Italfight System quale Enav e Tecnosistemi detengono ognuna il 50 per cento del capitale sociale pari a 500 milioni di lire ciascuna;

l'Italfight System Spa, in relazione a non meglio precisati Patti Parasociali sottoscritti tra Enav e Tecnosistemi dovrà esercitare: l'attività di lavoro aereo ed in particolare l'attività di lavoro aereo ed in particolare l'attività di radiomisure a radio, radar, aiuti alla navigazione aerea, il controllo degli aiuti visivi luminosi, l'attività di telerilevamento, aerofotogrammetria, rilevamento inquinamento, controllo delle interferenze radio e sorveglianza aerea per l'ambiente al fine di rispondere alla domanda istituzionale e privata, nazionale ed internazionale, oggi esistente nel mercato delle radiomisure aeree e delle sperimentazioni in volo delle nuove tecniche di navigazione e telecomunicazioni satellitari compresa la sperimentazione G.n.s.s.;

le predette attività sono svolte dall'Enav in ottemperanza alla legge 665 del 1996 che stabilisce che l'Ente « provvede al controllo in volo delle procedure operative e della radiomisurazione degli apparati di radionavigazione nonché della certificazione dei propri impianti di AV »;

l'affidamento a terzi delle attività suindicate contrasta con l'articolo 8 del Contratto collettivo nazionale di lavoro del personale non dirigente Enav e con l'accordo 12 dicembre 2000 sottoscritto tra il Governo, l'allora Commissario dell'Enav e le organizzazioni sindacali dei lavoratori;

il costo del servizio affidato alla Italfight System Spa risulterebbe ancora maggiore di quanto già Enav spende per espletare direttamente il servizio;

al vertice della Italfight System Spa è stato nominato il Presidente dell'Enav Giulio Spano il quale durante lo svolgimento delle Audizioni alla Camera dei deputati ha fatto dichiarazioni che a giudizio degli interroganti sono irresponsabili nei confronti dell'Enav, società che presiede, e di cui è stato annunciato il commissariamento —:

se sia a conoscenza dei fatti suesposti, se e quale valutazione abbia espresso in qualità di organo vigilante sull'Enav e se non ritenga, una volta appurato che tale accordo sia avvenuto in violazione delle norme e degli accordi sindacali citati, di intervenire annullando l'accordo e con esso i Patti Parasociali sottoscritti dalla stessa Enav, ora in fase di commissariamento. (5-00628)

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

l'associazione delle compagnie aeree europee (Aea) ha recentemente diffuso i dati sulla puntualità dei voli in arrivo e in partenza nei principali scali europei;

l'aeroporto di Milano Malpensa ha mostrato dei dati preoccupanti, che indicano che i voli decollati dallo scalo di Malpensa sono risultati nel 33,4 per cento dei casi in ritardo, con un ritardo medio di 15 minuti. Nonostante i ritardi siano diminuiti rispetto a quelli dello scorso anno, tali dati evidenziano che la qualità dello scalo risulta ancora estremamente bassa —:

quali interventi abbia preso o intenda prendere per risolvere tale problema, che vede lo scalo milanese molto lontano dagli standard qualitativi degli aeroporti nordeuropei. (5-00629)

MOLINARI, ADDUCE, BOCCIA, LETTIERI, LUONGO e POTENZA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con disposizione n. 2261 del 29 gennaio 2002 il Commissario straordinario

ANAS Vincenzo Pozzi incaricava dal 4 febbraio 2002 Vittoriano Picca capo Compartimento della viabilità per la Puglia e la Basilicata;

a quanto risulta all'interrogante a tutt'oggi il neo capo Compartimento ANAS per Puglia e Basilicata risulta non si sarebbe ancora insediato nel nuovo incarico;

tale condizione alimenta diffusa incertezza e mortifica il lavoro del personale ANAS che si trova a dover gestire il processo di regionalizzazione e la riorganizzazione territoriale dell'ente tra enormi sacrifici, come denunciato in molteplici occasioni dalle organizzazioni sindacali territoriali e di categoria;

l'accorpamento con la Puglia rappresenta una scelta non funzionale alla efficienza che l'Ente si pone come obiettivo;

il Compartimento Anas in Basilicata gestisce oltre 1050 chilometri di viabilità regionale ed è tra i compartimenti più grandi del Paese;

la propria competenza chilometrica si estenderà, a seguito della cessione di alcune strade provinciali e il completamento di tratti stradali attualmente in fase di ultimazione;

l'autonomia gestionale del Compartimento regionale per la Basilicata rappresenta una vera priorità affinché lo standard dei servizi della viabilità sia efficace ed effettivo al fine di garantire sicurezza agli automobilisti —:

quali iniziative intenda adottare il Governo affinché venga garantita una più attenta gestione del Compartimento ANAS della Basilicata, assicurandone l'autonomia e adeguate risorse economiche finanziarie e di personale affinché l'importante funzione esercitata possa essere svolta nella massima efficienza operativa.

(5-00630)

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

la società Rete ferroviaria italiana delle ferrovie italiane ha in corso lavori di sistemazione e di rifacimento del tunnel ferroviario del Borgallo, tra Pontremoli e Borgotaro, che costituisce il tratto principale della linea « Pontremolese »;

a causa di detti lavori, affidati ad una *joint venture* di cui è capofila la società « Costruzioni linee ferroviarie SpA », la linea è rimasta interrotta nel tratto in questione dal 20 gennaio al 3 febbraio 2002;

il 4 febbraio la circolazione è ripresa, ma alcuni organi di informazione — tra cui in modo particolare il quotidiano *La Nazione* del 7 febbraio, hanno riportato notizie secondo le quali i lavori in questione avrebbero provocato un « imprevisto dissesto idrogeologico », in seguito al quale la circolazione dei treni risulterebbe rallentata e più difficoltosa di prima, nonostante le ripetute affermazioni di fonte governativa circa la strategicità del corridoio intermodale Tirreno-Brennero, del quale la linea « Pontremolese » rappresenta da sempre un perno essenziale:

quali siano al momento le condizioni reali di stabilità e di fruizione della galleria del Borgallo;

se realmente si siano verificati, nel corso dei recenti lavori di sistemazione della galleria, fenomeni di dissesto idrogeologico e se essi siano stati effettivamente « imprevisti » in fase di progettazione dei lavori medesimi;

quale sia, ad oggi, il cronoprogramma del completamento dei lavori alla galleria e se esso sia stato o meno modificato nelle ultime settimane;

se il Governo intenda davvero — come più volte annunciato — finanziare la progettazione di un nuovo tracciato ferroviario di valico sotto il passo della Cisa, alternativo a quello del Borgallo, e quali

atti concreti siano stati compiuti o stiano per esserlo in tale direzione. (5-00632)

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

uno dei momenti di più alta solidarietà è il « viaggio a Lourdes », dove malati e accompagnatori vivono la speranza cristiana;

per tale evento, (fissato per il prossimo maggio), vengono impiegate carrozze fatiscenti, prive di ogni dovuto comfort e, ancor peggio, infestate da insetti —:

quali interventi urgenti intenda attivare affinché non sia offeso ulteriormente chi onora con paziente dignità la sofferenza e l'attesa. (5-00633)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

nella giornata di domenica 10 febbraio 2002, il giovane Emanuele Cicchetti di 22 anni, ha perso la vita, precipitando da un viadotto autostradale fra Arezzo e Valdarno dopo aver scavalcato un *guard rail* non protetto dalle necessarie recinzioni;

si tratta dell'ennesima vittima di una catena di oltre una ventina di morti negli ultimi anni che potrebbero essere stati evitati con opportuni dispositivi di sicurezza;

l'interrogante aveva già sollecitato il governo nella precedente legislatura, a seguito di un caso analogo, ricevendo una ponderosa risposta sui programmi predisposti dalla società autostrade in merito alla messa in sicurezza dei *guard rail* di viadotti, sia della carreggiata esterna che dello spazio vuoto che sovente separa le diverse corsie di marcia —:

quali iniziative abbia intrapreso e stia realizzando la società autostrade per risolvere questo drammatico problema;

quale iniziativa intenda adottare il Governo per evitare il ripetersi di simili sciagure. (4-02098)

CUCCU. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e tutela del territorio, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

la ristrutturazione, manutenzione straordinaria e potenziamento delle opere dei grandi complessi irrigui nazionali riveste importanza strategica nella difesa dell'assetto idrologico del territorio italiano, anche ai fini di un incremento e di una minore dispersione delle risorse idriche;

in alcune zone del Paese il problema della scarsità delle risorse idriche condiziona e penalizza la quotidianità dei cittadini, costretti, ormai non più soltanto nei mesi estivi, a sopportare gravi disagi;

la stagione in corso, con una scarsità di precipitazioni che non si verificava da anni, ha creato e sta creando vere e proprie calamità in diverse regioni italiane, rendendo improcrastinabile un intervento radicale di ammodernamento e di potenziamento del sistema idrico nazionale;

le conseguenze sul comparto dell'agricoltura e dell'allevamento sono spesso drammatiche;

in Sardegna, dove ormai da tempo l'emergenza idrica è la regola, quasi la metà dell'acqua disponibile viene dispersa a causa delle falle presenti nella rete di distribuzione;

con le ultime leggi finanziarie sono state destinate risorse per assicurare il recupero di risorse idriche disponibili in aree di crisi del territorio nazionale e per il miglioramento e la protezione ambientale, mediante eliminazione di perdite,

incremento di efficienza della distribuzione e risanamento delle gestioni, nonché mediante la razionalizzazione e il completamento di opere e di interconnessioni —:

se non si ritenga necessario ed urgente avviare un monitoraggio, per individuare le zone nelle quali intervenire con assoluta urgenza, soprattutto nel mezzogiorno, nelle isole ed in Sardegna in particolare;

se, come primo ed immediato intervento, non ritengano i Ministri interrogati, per quanto di competenza, di intervenire per far sì che la rete idrica nazionale venga ristrutturata così da eliminare la dispersione di risorse idriche, che in molte zone raggiunge percentuali altissime;

come intendano intervenire i Ministri interrogati per rilanciare finanziariamente i progetti esecutivi e cantierabili per la realizzazione delle opere necessarie al recupero di risorse idriche, stanziando risorse aggiuntive rispetto a quelle già assegnate e nel contempo assicurarsi che le opere già avviate vengano completate in tempi ragionevolmente brevi. (4-02099)

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

quali iniziative siano state assunte dall'Anas per assicurare una maggiore sicurezza stradale sulle strade che ricadono sotto la sua competenza;

quali siano gli importi dei finanziamenti che l'ente ha destinato alla messa in sicurezza delle strade statali;

se l'Anas disponga al suo interno di una direzione centrale deputata, in via principale, ad affrontare le tematiche inerenti l'incidentalità stradale;

quali forme di contrasto alla sinistralità siano state finora poste in essere dall'ente;

quali iniziative siano state assunte per fare della sicurezza stradale, all'interno dell'Anas, una delle priorità della sua politica aziendale. (4-02102)

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

se sia a conoscenza che il programma televisivo « Striscia la notizia » ha evidenziato la possibilità di attraversare i varchi degli scali aeroportuali nascondendo un coltellino all'interno di una speciale tuta da cosmonauta;

se non ritenga opportuno predisporre urgenti controlli per verificare come questo sia stato possibile;

se non ritenga estremamente grave che i *metal detector* di alcuni aeroporti non abbiano rilevato il coltellino;

quale iniziative intenda assumere affinché siano garantiti controlli adeguati a garantire la sicurezza dei passeggeri e delle strutture aeroportuali. (4-02106)

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

la linea ferroviaria che congiunge Bergamo a Milano, via Treviglio e via Usmate, a fronte di un utilizzo quotidiano attestato intorno ai 20 mila viaggiatori, risulta essere una delle tratte più utilizzate d'Italia e, in termini assoluti, la più frequentata dell'intera Regione Lombardia;

ogni giorno la tratta Bergamo-Milano, per la quale vengono emessi dai 2.500 ai 3.000 biglietti, rappresenta in particolari orari la principale infrastruttura per migliaia di pendolari che nelle ferrovie reperiscono un alternativo mezzo di trasporto in un contesto viabilistico inter-provinciale inadeguato e sotto-strutturato;

come si evince altresì da un'azione di monitoraggio commissionata sei mesi or sono dalla Regione Lombardia, è stato accertato (e tuttora risulta in via di accertamento) il mancato rispetto degli standard di qualità previsti negli accordi con le aziende appaltatrici;

dalle reiterate lamentele dell'utenza, riunitasi in più comitati locali, e dai rile-

vamenti effettuati nella suddetta indagine, si evince una serie di intollerabili ritardi, con punte che toccano i 50' — ovvero un minutaggio che è pari al normale tempo di percorrenza del convoglio sulla tratta in questione — e che altresì sui vagoni si denotano condizioni di scarsissima pulizia, di mancato funzionamento dei dispositivi di riscaldamento, di assenza totale di informazione sullo stato del servizio, anche e soprattutto nella frequente evenienza di soppressioni improvvise ed ingiustificate delle corse;

la linea ferroviaria Bergamo-Milano, a fronte di una movimentazione impressionante per volume di passeggeri e di introiti, presenta un'antistoricità strutturale — esaustivamente testimoniata dai tempi di percorrenza che nel 2002 risultano essere identici, se non addirittura superiori, a quelli impiegati nel 1942 — per ovviare alla quale si invoca da tempo un ammodernamento ed il quadruplicamento delle linee;

i cronici ritardi lamentati dall'utenza, oltre a non ottemperare gli accordi di gestione tra gli enti, costituiscono grave ed inammissibile nocimento all'attività professionale e lavorativa degli utenti che usufruiscono della linea ferroviaria Bergamo-Milano, i quali ritengono comunque il mezzo ferroviario una valida alternativa al deficit viabilistico stradale che interessa l'intera provincia di Bergamo;

in un contesto di grave malcontento si prefigura, a seguito dell'applicazione della legge regionale 18 dicembre 2001 un aumento delle tariffe, a partire dal prossimo 1° marzo e che detto aumento, a fronte delle inadeguatezze rilevate, risulta difficilmente giustificabile;

quanto suesposto disattende in modo evidente gli obiettivi e le strategie dichiarate e sottoscritte da Trenitalia, che puntano, secondo lo schema contrattuale della « promessa al pubblico » ad uno sviluppo e ad un costante miglioramento del servizio;

l'intollerabilità e l'inadeguatezza della situazione della Linea ferroviaria

Bergamo-Milano si contestualizza nella già critica situazione della viabilità bergamasca gravata da una cronica mancanza di infrastrutture viarie e da un'autostrada storicamente inadeguata, criticità che di fatto penalizza pesantemente l'economia ed il comparto produttivo nel suo complesso;

risulta inammissibile che l'ammontare degli introiti derivanti dal tratto ferroviario in oggetto, non sia congruamente reimpiegato in interventi atti a ridurre inefficienze ed inadeguatezze così palesi —:

se, in considerazione delle motivazioni suesposte, non si intenda procedere ad una verifica dell'adempimento degli obblighi che regolano le convenzioni in essere tra Trenitalia e le ditte appaltatrici dei servizi, avuto particolare riguardo alle tratte ferroviarie Bergamo-Milano;

quali misure ed interventi il Ministro interrogato intenda adottare per risolvere i gravi problemi in premessa e se provvedimenti in tal senso siano attualmente allo studio, attesa l'incidenza e la rilevanza delle problematiche suesposte in relazione alla qualità, alla sicurezza ed all'affidabilità, nonché all'economicità, del trasporto delle migliaia di passeggeri che quotidianamente usufruiscono del servizio ferroviario Bergamo-Milano. (4-02109)

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

in data 27 giugno 2001 l'interrogante presentò una interrogazione parlamentare in merito alla soppressione delle fermate nella stazione di Barletta (Bari) dei seguenti treni Eurostar: direttrice adriatica n. 9416, n. 9418, n. 9404, n. 9420;

in data 9 ottobre 2001, con nota 36/ICS prot. n. 1339, il ministero competente rispose impegnandosi a prendere in considerazione la richiesta di fermate nella stazione di Barletta in occasione della stesura del nuovo orario;

in data 27 gennaio 2002 è entrato in vigore il nuovo orario redatto dalla Trenitalia spa da cui si evince il mantenimento delle soppressioni delle direttrici Eurostar;

l'eliminazione delle predette fermate ha causato e continua a causare notevoli disagi non solo all'utenza che lavora nelle città ed in realtà geografiche ubicate lungo la riviera adriatica, oltre a coloro che devono spostarsi nelle direzioni di Milano e Torino. I disagi si avvertono sia per le attività turistiche ricadenti nelle aree federiciane e sia per coloro che intendono servirsi delle cure presso le Terme di Margherita di Savoia (Foggia);

la stazione di Barletta ha un bacino di utenza di oltre quattrocentomila abitanti che va dall'area del nord-barese a quella del sud-foggiano e di una consistente parte della Basilicata;

il persistere di una situazione che non tiene conto delle reali esigenze lavorative e non delle realtà geografiche su richiamate — si tenga conto dell'eliminazione degli Espresso e della riduzione degli Intercity nelle fasce di maggiore frequenza — sta creando gravissimi disagi a migliaia di pendolari —:

quali siano i criteri adoperati dalla società Trenitalia per la preparazione e l'adozione dei nuovi orari;

quali siano i motivi che hanno indotto la predetta società a mantenere la soppressione della fermata dei suddetti Eurostar, nonostante l'impegno assunto dal Ministro interrogato;

quali iniziative si intendano porre in essere per il superamento della suddescritta condizione di disagio. (4-02110)

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

la Federazione regionale di Basilicata tra le Associazioni nazionali dei disabili (FAND) ha denunciato la possibile sop-

pressione da parte delle Ferrovie dello Stato spa del servizio di assistenza a terra alla clientela disabile presso la stazione di Potenza;

si tratterebbe di una notizia grave e penalizzante lesiva dei diritti costituzionalmente riconosciuti per tutti i cittadini;

una decisione aziendale di tal misura non avrebbe alcuna giustificazione e contraddirebbe qualsiasi piano di miglioramento della qualità dei servizi pur ampiamente reclamizzato da parte aziendale —:

quali iniziative intenda promuovere il Governo per accertare detta soppressione del servizio a terra per i disabili presso la stazione ferroviaria di Potenza e, qualora la stessa fosse riscontrata, quali misure intenda adottare, in qualità di azionista di maggioranza, nei confronti delle Ferrovie dello Stato per evitare tale discriminante misura. (4-02113)

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

con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 17 ottobre 2001, relativo alla continuità territoriale per la Sardegna si è innescata una tensione tra le compagnie aeree, con il conseguente ribasso delle tariffe anche per le altre regioni;

il decreto ha di fatto introdotto un nuovo sistema in base al quale ogni rotta dall'isola viene gestita da un solo vettore in regime di monopolio con due tariffe una ridotta ed una onerata;

sono state introdotte una serie di modifiche ed il decreto ha raggiunto la piena applicazione in data 31 gennaio 2002;

il decreto è oggetto di un contenzioso giudiziario che si è aperto tra le compagnie aeree;

per quanto riguarda il mercato italiano alcune compagnie aeree hanno

esteso il principio della contiguità territoriale anche alla Campania e alla Sicilia;

è in vista l'applicazione del principio della contiguità territoriale per i voli dalla Sicilia con le isole di Lampedusa e Pantelleria nonché ai collegamenti tra Trapani e alcune città della penisola, tra cui Bari, Roma, Milano e Venezia;

non si comprendono le ragioni di un provvedimento che, nato con un giusto intento, alla fine rischia di penalizzare altre aree del Paese, che pure presentano criteri oggettivi rispetto al decreto, come nel caso della Calabria e dell'aeroporto di Reggio Calabria, denominato aeroporto dello Stretto di Messina;

sembra paradossale l'esclusione del principio della contiguità territoriale per detto aeroporto —

quali iniziative intenda adottare il Ministro interrogato affinché anche alla Calabria e all'aeroporto di Reggio Calabria venga esteso il principio della continuità territoriale, in considerazione della peculiare posizione geografica dello scalo aeroportuale e della comunità servita. (4-02114)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

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

il 4 febbraio 2002 sono sbarcati a Mazara del Vallo circa 140 cittadini provenienti da Stati non facenti parte dell'Unione europea;

gli stessi sono stati rinchiusi in un unico locale (sprovvisto persino di brande) al piano terra facente parte della struttura edilizia del famigerato Centro « Serraino Vulpitta » di Trapani e, comunque, non incluso tra i locali destinati al centro di permanenza temporanea;

il 6 febbraio è stato consentito l'accesso ad alcuni operatori sociali (medici senza frontiere compresi), ma solo nei locali « ufficiali » del centro di permanenza temporanea e non anche nel locale dove si trovavano ammassati i 140 cittadini stranieri;

da notizie di stampa e della rete televisiva TGS si è appreso come il 7 febbraio 2002 una sommossa sia stata sedata con la forza dalle forze dell'ordine e c'erano stati cinque feriti;

a seguito di ciò erano stati sospesi tutti i permessi di ingresso per l'intero centro di permanenza temporanea e, mentre 10 componenti del gruppo sbarcato a Mazara del Vallo venivano avviati ad un altro centro di permanenza temporanea, i rimanenti venivano rinchiusi nella palestra della Scuola « Boscaino Campo » in via Ranuncoli di Trapani non inclusa certamente nell'elenco dei centri di permanenza temporanea;

sempre da notizie di stampa si apprendeva che il 9 febbraio si aveva un'altra sommossa all'interno del « Serraino Vulpitta » repressa con la forza e con altri cinque feriti;

anche a Lampedusa i « clandestini » che sbarcano sono provvisoriamente rinchiusi in locali dell'aeronautica Militare non catalogati come centro di permanenza temporanea —

se quanto esposto dovesse rispondere al vero, quante siano e chi siano le persone ferite a seguito delle azioni di protesta nel « Serraino Vulpitta »;

in base a quali disposizioni (non certo normative) le persone che dovrebbero essere trattate esclusivamente nei centri di permanenza temporanea vengano sempre più spesso rinchiusi in locali definitibili ad avviso degli interroganti come *lager*, estranei ai centri previsti per legge;

quale sia lo *status* giuridico delle persone che vengono trattate in simili locali, dato che per le stesse sono esclusi anche i contatti con legali e familiari;