

nale di terreno » (impianto riconducibile sin dalle origini al Polisportivo è ancora oggi di dimensioni regolamentari); « ... dopo la seconda guerra mondiale lo stesso fabbricato sportivo manifestava... uno stato di abbandono increscioso, al quale si era cercato di porre rimedio con interventi che ne hanno alterato la lettura architettonica originaria... », (tra il 1945 e il 1950 vi hanno giocato due formazioni cittadine una di serie C e una di Prima Divisione con tribune in grado di ospitare, ad ogni singola gara, un pubblico medio di circa 500 spettatori, su una capienza totale di circa 700); il complesso ex Polisportivo fosse « ...tutto cinto da muro » (cosa assolutamente confutabile, da fonti di archivio e da fotografie d'epoca; al Polisportivo, detta muratura è all'epoca della costruzione, come ancora oggi, — a parte i tratti abbattuti a causa di insediamenti residenziali — era unicamente sul lato delle tribune, per una lunghezza di circa 200 metri, mentre i rimanenti lati dello stadio erano cintati da una rete metallica) —:

per quale motivo si permetta la distruzione di uno dei primi stadi italiani, autentica testimonianza dell'architettura del Ventennio, non riconoscendogli l'adeguato campo da gioco, facilmente ricostruibile, e addirittura rilevando, in sede di sopralluogo, la presenza di un edificio presente, invece, in un altro mappale;

per quale motivo non si riconosca una pista podistica lunga circa 300 metri nonostante essa sia ben visibile e contornata, per tutta la sua estensione, da una staccionata;

per quale motivo si permetta l'abbattimento di una cinta muraria monumentale, così strettamente connessa all'opera architettonica in argomento, al fine di consentire la realizzazione di due carreggiabili, le quali, una volta realizzate, modificherebbero in modo radicale il paesaggio esistente, inserito, tra l'altro (per circa 80 metri), all'interno della fascia di tutela ex legge Galasso;

per quale motivo nella declaratoria si dichiara che lo stadio era tutto cinto di

mura, nonostante esse siano presenti, fin dall'origine, solo su un lato;

per quale motivo nella declaratoria su richiamata non si estenda il vincolo di tutela indiretta, ai sensi dell'articolo 49 della legge n. 490 del 1999, all'intero mappale 120, oltre all'edificio di cui al mappale 198, rendendo così lo stadio in grado di assolvere alle sue funzioni originarie.

(4-02333)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle attività produttive, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, per sapere — premesso che:

lo stabilimento di Bologna della BREDAMENARINIBUS ha 475 dipendenti, produce mezzi di trasporto pubblico (tra i quali vi sono veicoli innovativi a basso impatto ambientale) e rappresenta un patrimonio produttivo di prima grandezza per la città e uno dei più importanti poli produttivi nazionali del settore;

dopo una fase di difficoltà all'inizio degli anni novanta l'azienda ha acquisito nuove commesse e ha incrementato gli organici, in un settore strategico come la mobilità urbana nel quale la crescente attenzione ai temi della congestione del traffico privato e dell'inquinamento atmosferico rendono di crescente interesse, anche commerciale, la produzione e la ricerca nel campo del trasporto pubblico;

la città e le sue istituzioni rappresentative hanno sempre avuto una forte attenzione per la Bredamenarinibus;

in occasione della crisi aziendale della Officine Casaralta, le quali producevano materiale rotabile per le ferrovie, le istituzioni cittadine avanzarono la proposta della Costituzione di un polo avanzato

per la produzione e la ricerca nel campo del trasporto pubblico, la quale purtroppo non fu accolta;

Bredamenarinibus appartiene completamente alla Finmeccanica;

l'azienda ha avviato la procedura della cassa integrazione per 300 lavoratori, nell'ambito di un piano che prevede un drastico ridimensionamento della produzione, un restringimento della gamma dei veicoli prodotti e una forte riduzione degli spazi produttivi;

questo significa compromettere in modo irreversibile il futuro stesso dell'azienda e dell'intero patrimonio produttivo da essa rappresentato, oltre che determinare pesantissime ricadute sull'occupazione dei lavoratori della Bredamenarinibus;

la via del ridimensionamento annunciata da Finmeccanica non è affatto in grado di valorizzare l'azienda;

solo attraverso un piano di rilancio industriale, per il quale esistono tutte le condizioni, si potrebbero ricercare partner produttivi in grado di assicurare la vita della fabbrica e la salvaguardia dei livelli occupazionali;

il riferimento contenuto nel piano al ridimensionamento degli spazi produttivi può dar luogo alle aspettative nefaste di mutamento di destinazione d'uso dell'area, facendo prevalere il perseguimento di finalità speculative su qualunque logica industriale;

l'attuazione del piano annunciato da Finmeccanica darebbe un ulteriore, grave colpo al tessuto industriale di Bologna e causerebbe la perdita irreparabile di una presenza produttiva in un settore strategico come quello della mobilità urbana;

il piano determinerebbe, inoltre, un grave indebolimento della produzione nel campo del trasporto pubblico proprio nel momento in cui l'attenzione crescente alla qualità ambientale nelle città e sul piano internazionale determina le condizioni per uno sviluppo del settore —

se il Governo sia al corrente delle intenzioni annunciate da Finmeccanica circa lo stabilimento di Bologna della Bredamenarinibus;

quali iniziative il Governo intenda intraprendere in merito all'attuazione del piano annunciato da Finmeccanica, al fine di avviare una trattativa con le organizzazioni sindacali per scongiurare ogni riduzione dei livelli occupazionali, e porre le condizioni per un rilancio industriale dello stabilimento Bredamenarinibus di Bologna nel quadro della politica industriale nazionale;

quali azioni il Governo intenda sviluppare per favorire nuovi investimenti nel campo del trasporto pubblico da parte delle aziende, per rinnovare il parco mezzi, migliorare la qualità ambientale della città e dare impulso alle aziende produttrici come la Bredamenarinibus.

(2-00261) « Boselli, Cento, Grandi, Grignaffini, Grillini, Papini, Parisi, Raisi, Sabattini, Zani, Zanotti ».

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il carcere di Sulmona ormai da anni si trova in una condizione di grave sotto-dimensionamento del personale addetto alla custodia dei detenuti;

l'aggravarsi nel tempo di questa situazione sta portando al degrado il funzionamento della struttura carceraria sulmonese dove alcuni servizi da ritenersi essenziali sono stati nel tempo ridotti mentre altri sono stati addirittura soppressi con gravi conseguenze per l'azione rieducativa a favore dei detenuti;

in questo quadro gli operatori penitenziari in servizio presso questo istituto vengono continuamente sottoposti a so-