

casa circondariale di Trieste, dove si assiste al paradosso della crescita esponenziale dei detenuti per un verso e della riduzione di personale della polizia penitenziaria per l'altro;

funziona un centro di servizio sociale per adulti dove operano un direttore coordinatore dei servizi sociali con altri sette assistenti coordinatori sociali, oltre a diversi dipendenti amministrativi, i cui compiti istituzionali attengono, essenzialmente, alla cosiddetta area penale esterna, funzione di importante rilievo che spesso consente di deflazionare il numero di possibili detenuti, in quanto attraverso le misure alternative alla pena detentiva non si insiste sulle strutture penitenziarie già così sovraffollate;

sono ben oltre duecento i casi di persone seguite dal centro in questione, con una media di oltre 30-35 casi seguiti da ogni assistente sociale, oltre che quelli che risultano essere ancora detenuti, talché i predetti operatori devono anche attivarsi per questi ultimi, partecipando alle attività di osservazione e trattamento in carcere, insieme con gli operatori penitenziari che ivi lavorano, per cui risulta evidente il carico di lavoro sostenuto il quale supera abbondantemente le risorse umane messe a disposizione —:

perché mai il recente decreto ministeriale del 23 ottobre 2001 non abbia contemplato, tra le sedi dirigenziali non generali, anche il centro di servizio sociale di Trieste, mentre invece sia stata prevista la dirigenza per tutti gli altri centri, servizi o istituti penitenziari del triveneto, nonostante che alcune realtà risultino avere complessità e carichi di lavoro non dissimili a quelli di Trieste (si pensi, ad esempio, ai centri di servizio sociale di Trento e Bolzano);

se non sia il caso di correggere, rettificandolo, con somma urgenza, il predetto decreto ministeriale, il quale, altrimenti, demotiverebbe un personale altamente qualificato e impegnato significativamente presso il predetto centro, ingiustamente e irragionevolmente penalizzato rispetto agli altri;

se non ritenga, comunque, di innalzare a sede dirigenziale, così come risulta essere già la direzione della casa circondariale, il predetto centro in considerazione del fatto che tra non molto altra struttura penitenziaria, destinata ai detenuti semiliberi e ammessi al lavoro all'esterno, nonché ulteriore sede di servizi penitenziari (archivi, laboratori, eccetera) si aggiungerà e dipenderà dal carcere, talché vi sarà necessariamente un maggiore carico di lavoro che si rifletterà sul centro di servizio sociale, deputato al mantenimento dei rapporti tra i detenuti e il contesto socio-ambientale-familiare e lavorativo esterno. (4-02388)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la Sorem srl, che gestisce il servizio antincendio della Protezione civile, utilizza le prestazioni professionali di piloti canadesi già pensionati, in luogo di piloti italiani;

professionisti italiani hanno già clamorosamente manifestato la loro protesta se non altro per non consentire all'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) di potersi schernire affermando di non essere a conoscenza di questa situazione;

invero i piloti canadesi pensionati lavorano con un *cachet* di 30.000 dollari mensili ed è assolutamente certo che nessuno provvede ai versamenti previdenziali;

i piloti canadesi, in quanto extracomunitari non sono iscrivibili all'Inps Fondo Volo —:

se non ritenga di valutare l'effettiva regolarità della possibilità di condurre velivoli in capo a piloti che non dispongano della licenza di pilotaggio italiano e se non ritenga che le convalide delle licenze ca-

nadesi rilasciate dall'Enac siano corrette per tale tipo di attività mancando la reciprocità con il governo canadese e, da ultimo, se ritenga corretto che sulle retribuzioni corrisposte ai piloti extracomunitari non vengono corrisposti contributi.

(3-00770)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

ABBONDANZIERI e VIGNI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere con riferimento alla delibera CIPE del 21 dicembre 2001, nella parte relativa al « quadrilatero Umbria-Marche » di cui all'Allegato 1, quale sia la distinta spiegazione delle cifre della prima colonna, quanto all'importo e al significato, ivi incluso il significato dell'intera parte riguardante il fabbisogno, le somme disponibili, gli importi per l'anno 2002 quanto alla progettazione e ai lavori, nonché il significato della parte prevista per il 2003 e il 2004.

(5-00714)

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

secondo quanto riferisce il quotidiano *Libertà* di martedì 26 febbraio 2002, il sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Paolo Mammola, nel corso di una conferenza tenutasi a Piacenza, avrebbe affermato: « Il secondo ponte sul Po? Non è un opera di preminente interesse nazionale o che riguardi le grandi infrastrutture, peraltro il problema della statale 9 è stato affrontato dall'ANAS, si sono presi impegni in tal senso e sono state individuate le risorse finalizzate alla realizzazione »;

al contrario gli interroganti avevano ricevuto dall'Anas informazioni diverse, nel senso che la variante alla strada statale

n. 9 e alla strada statale n. 10 e la costruzione del secondo ponte sul Po, neanche risultano inserite nel piano triennale dell'Ente —:

se le affermazioni sopra richiamate siano confermate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, chiarendo quali risorse siano state allo scopo finalizzate, atteso che la realizzazione dell'opera in questione richiede una spesa di oltre 125 milioni di euro.

(5-00715)

REALACCI, IANNUZZI, BOCCIA, MOLINARI, ANNUNZIATA, POTENZA, MEDURI, LETTIERI e SQUEGLIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i lavori di costruzione della terza corsia e messa in sicurezza della autostrada A3 Salerno — Reggio Calabria sono assolutamente necessari per la modernizzazione ed il potenziamento del sistema infrastrutturale del mezzogiorno e dell'intero paese;

questi lavori procedono con estrema lentezza, causando pesanti disagi ai cittadini, con effetti negativi anche ai fini dello sviluppo economico del meridione;

nella risposta all'interrogazione ne 5-00485 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha riconosciuto che, per il completamento del progetto, occorrono altri 7.600 miliardi di lire circa, considerando che ben 45 lotti sono in fase di progettazione esecutiva o definitiva, fra cui quelli relativi a tutto il tratto lucano;

nel primo programma di investimenti previsto dalla cosiddetta « legge obiettivo », nell'ambito delle diciannove priorità — un elenco, peraltro, eccessivamente esteso — fissate dal Governo, figura l'autostrada Salerno — Reggio Calabria —:

con quali modalità ed in quali tempi questo finanziamento di 7.600 miliardi di lire potrà essere in concreto erogato ed utilizzato, evitando ulteriori ritardi e nuovi rinvii che paralizzerebbero gravemente le comunità meridionali.

(5-00716)

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

il comma 8 dell'articolo 10 del disegno di legge recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti (A.C. 2032-A), in corso di esame presso la Camera, proponendo l'abrogazione dell'articolo 7, comma 15, lettera e) della legge 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria 1987), sembra costituire un segnale dell'orientamento del Governo favorevole al rilancio dell'ipotesi autostradale per la Livorno-Grosseto-Civitavecchia;

il comma di cui si chiede l'abrogazione della legge n. 910 del 1986 non mette in discussione l'orientamento originario, ormai accantonato, della realizzazione dell'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia, contenuto nel Piano decennale della viabilità di grande comunicazione (legge n. 531 del 1982), richiamato dall'articolo 15, lettera e) della legge n. 910 del 1986; il Piano decennale infatti stabilisce che, « in deroga alla disposizione di cui all'articolo 18-bis del decreto-legge n. 376 del 1975 », che blocca la costruzione di nuove autostrade, viene autorizzata la SAT a realizzare l'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia;

a seguito del Protocollo d'intesa, sottoscritto da Ministero dei lavori pubblici, ANAS, regione Lazio e regione Toscana, era stato formato un gruppo tecnico che il 5 dicembre del 2000 aveva formalizzato una proposta finalizzata al potenziamento e alla messa in sicurezza della SS Aurelia, e al conseguente abbandono dell'ipotesi autostradale;

sulla base di questa proposta l'ANAS ha presentato alla procedura di VIA il progetto definitivo di « adeguamento » della SS 1 per il tratto Civitavecchia-Grosseto (che delinea la costruzione di una supertrada), in larga massima condiviso dalle maggiori associazioni ambientaliste, tra cui Italia Nostra, Legambiente e WWF; questo intervento di riqualificazione della SS 1 è sostenuto anche dalla regione Toscana;

la procedura è ancora aperta, perché nonostante le richieste ufficiali di integrazioni avanzate dalla Commissione VIA il 3 novembre 2001 e il 18 febbraio 2002 per un tratto problematico, l'ANAS non ha ancora presentato le proposte di variante richieste —:

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda rilanciare l'onerosa ipotesi di realizzare un nuovo tracciato autostradale situato più all'interno rispetto alla linea di costa — ipotesi che ricalcherebbe il progetto SAT già bocciato nel 1990 in sede di VIA, per il devastante impatto ambientale e le pesanti ricadute sull'economia agricola e turistica della zona collinare dell'immediato entroterra — precisando, in ogni caso, quali siano le prospettive di affidamento di incarichi dell'azienda Rocksoil spa nell'eventualità in cui il Governo intenda abbandonare l'ipotesi di adeguamento della SS 1 a favore della realizzazione di un nuovo tratto autostradale. (5-00717)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

MENIA, MIGLIORI, GIORGIO CONTE e ASCIERTO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

in data 3 marzo 2002 si è svolto l'incontro di calcio della serie C1 Livorno-Triestina; nel settore di curva dei tifosi livornesi veniva esposto uno striscione di notevole grandezza con la scritta « Tito ce lo ha insegnato la foiba non è reato ». Ad esso facevano da contorno ritratti dello stesso Maresciallo infoibatore, del dittatore sovietico Stalin, bandiere di Cuba e stelle rosse;

lo striscione di cui sopra era appeso alla recinzione del campo ed è stato esibito per tutta la durata dell'incontro, nonostante costituisse una palese apologia di reato oltre che un'offesa al sentimento