

anche le quotidiane preoccupazioni per le conseguenze penali, disciplinari ed amministrative cui sono esposti per il semplice deposito di denunce da parte di detenuti;

questo stato di cose non può più essere ulteriormente ignorato e deve essere anzi affrontato dal Governo al fine di allentare una tensione palpabile in tutte le strutture carcerarie italiane e foriera di gravi sviluppi, fin da ora facilmente prevedibili —:

se e quali accertamenti amministrativi, siano già stati eseguiti nel carcere di Voghera in relazione alle accuse lanciate nei confronti del comandante Rossi, del vicecomandante Rizza e degli agenti di polizia penitenziaria coinvolti nella vicenda;

se il Ministro per la funzione pubblica con delega ai servizi di sicurezza non ritenga di disporre accertamenti volti a verificare se, data la ripetitività degli episodi, possa essere stato studiato un piano generale di destabilizzazione del sistema carcerario italiano basato, appunto, su denunce di violenza e minacce che sembrano trovare immediato credito da parte degli inquirenti;

se non si ritenga di intervenire sul piano normativo per far sì che gli accertamenti siano eseguiti in tempi strettissimi per rendere inutili e non appaganti eventuali denunce calunniose da parte dei detenuti nei confronti della polizia penitenziaria. (3-00951)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

nel territorio della Murgia si è sviluppato un distretto industriale prevalen-

temente nel campo del mobile imbottito ma anche dell'agroalimentare e della meccanica;

tale distretto registra negli ultimi anni tasso di crescita che lo avvicina alle aree più vivaci del nostro Paese dal punto di vista economico;

soprattutto per il settore del salotto una parte di gran lunga maggioritaria della produzione è destinata alla esportazione in praticamente tutti Paesi del mondo, con prevalenza per l'America del Nord e per l'Europa;

questa imponente movimentazione di merci, compreso l'approvvigionamento delle materie prime (pelle, legno, ed altro) comporta la necessità di infrastrutture e piattaforme logistiche attualmente del tutto carenti;

la movimentazione delle merci avviene in modo quasi esclusivo su gomma, con inevitabili ricadute sul traffico delle arterie di collegamento soprattutto verso Bari, divenute letteralmente impraticabili ed in attesa da tempo di un ampliamento;

il sistema su rotaia non è riuscito finora a svolgere quel ruolo che tutti auspichiamo prevalente nella movimentazione delle merci;

recentemente la divisione cargo di Trenitalia ha presentato alle organizzazioni sindacali di categoria una ristrutturazione del servizio merci nella stazione ferroviaria di Altamura, volta ad ulteriormente trasferire il traffico merci su gomma, pur nella dichiarata prospettiva di voler incrementare il traffico merci in partenza da Bari;

ne conseguirebbe un ulteriore incremento del traffico sugli assi di collegamento verso Bari, con una progressiva marginalizzazione della funzione della stazione di Altamura, preludio ad una probabile chiusura della stessa —:

quali iniziativa il Governo intenda intraprendere nei confronti di Trenitalia per far sì che venga salvaguardata la funzione di scalo merci per la stazione di

Altamura, studiando soluzioni che ne consentano il potenziamento, ottenendo così di decongestionare il traffico stradale con gli inevitabili benefici che conseguirebbero dal punto di vista della sicurezza stradale e della tutela dell'ambiente. (5-00922)

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

è data per imminente la costruzione all'interno dell'aeroporto di Malpensa, Milano, di un nuovo edificio denominato « 3° satellite », destinato all'attracco degli aerei rispetto all'aerostazione nonché all'espletamento di tutte le operazioni connesse con lo sbarco e l'imbarco di uomini e cose;

la costruzione del terzo satellite era stata prevista nel decreto ministeriale n. 903 del 1987, con tipologia e consistenza identiche a quelle dei primi due, già esistenti, tant'è che le fondazioni del terzo satellite risultano realizzate secondo appunto consistenza e dimensioni dei primi due;

il nuovo progetto, che sembrerebbe sia già stato approvato dal ministero dei lavori pubblici, costituisce una modifica di quello a suo tempo approvato nel 1987 (decreto ministeriale del ministero dei trasporti 13 febbraio 1987, n. 903 — Piano regolatore generale dell'aeroporto di Malpensa) e prevede l'esecuzione di un terzo satellite con caratteristiche nettamente diverse dai primi due, già realizzati nel 1997-1998: maggiore altezza, maggiore volumetria e maggior potenzialità di smaltimento dei passeggeri;

stando alle dichiarazioni ufficiali, la potenzialità di Malpensa passerebbe dagli attuali 20-22 milioni di passeggeri/anno a 40 milioni di passeggeri/anno (e forse più);

dalla modifica possa derivare un'opera con caratteristiche sostanzialmente diverse di quella precedente lo testimonia il fatto che per eseguire il terzo satellite, secondo le nuove previsioni, sem-

bra sia addirittura necessario demolire le fondazioni esistenti progettate per sopportare i carichi previsti nel 1987;

in previsione della costruzione del terzo satellite, pur in presenza di modifiche significative, non risulta avviata alcuna procedura di valutazione di impatto ambientale che è prevista sia dalla legislazione italiana (legge 8 luglio 1986, n. 6, decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377, decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 27 dicembre 1988, decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1986 e altre normative) nonché dalla legislazione comunitaria (direttive nn. 85/337/CEE e 97/11/CEE) —:

se non si ritenga necessario, alla luce di quanto sopra esposto, verificare lo stato attuale della situazione e degli atti e, qualora sia confermato quanto denunciato dall'interrogante, dichiarare nulli tutti gli atti e i provvedimenti adottati e/o emanati in violazione della legislazione vigente, nonché di invitare tutti i soggetti interessati ad esperire in particolare le procedure richieste dalle norme di rispetto della Valutazione di impatto ambientale. (5-00924)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

nella cosiddetta « legge obiettivo » sono stati inseriti diversi progetti per la messa in opera di opere pubbliche da costruirsi nel territorio piemontese, considerate strategiche per la regione Piemonte, tra cui il completamento dell'asse ferroviario del Sempione: con la realizzazione della nuova linea Iselle-Domodossola, in sostituzione dell'attuale asse ferroviario, non adeguabile alla sagoma C per i pessimi terreni attraversati in frana (galleria Rorido e torrente Diveria), per la presenza della galleria elicoidale a corto raggio di

curvatura e per l'eccessiva pendenza che in alcuni tratti arriva al 25 per mille;

per la succitata opera è stata accantonata la somma di 750.000.000 di Euro;

è condivisibile destinare somme importanti in favore delle infrastrutture ferroviarie per il trasporto transalpino delle merci, visto che l'Italia è il fanalino di coda dell'Europa con un 9 per cento, contro il 50 per cento della Svizzera, il 38 per cento della Svezia, il 24 per cento della Francia e il 22 per cento della Germania, e che negli ultimi trent'anni le linee ferroviarie sono diminuite di 87 Km (su un totale di quasi 16,000 Km), mentre le strade sono aumentate di oltre 29,000 Km (su un totale di oltre 166,000 Km);

alle spalle del valico del Sempione nel 1994 la Svizzera ha approvato la cosiddetta « Iniziativa delle Alpi » (da quel momento in poi la protezione dello spazio alpino trova una collocazione nella Costituzione Federale Svizzera);

l'articolo costituzionale sulla protezione dello spazio alpino prescrive che il traffico merci attraverso le Alpi deve essere trasferito su ferrovia entro dieci anni (2004). Inoltre la capacità delle strade di transito nell'arco alpino non può essere aumentata; queste richieste non solo sono adeguate e coerenti per la Svizzera e le Alpi, bensì sono necessarie per tutti i territori ecologicamente sensibili in Europa;

dal 1994 la Svizzera è impegnata a ristrutturare e ammodernare la propria rete ferroviaria, ivi compreso l'adeguamento ai parametri europei dell'asse ferroviario del Loetschbertg-Sempione, per l'alleggerimento da subito del traffico pesante stradale di attraversamento nord-sud, dalla Francia, dalla Germania, dall'Austria alle piazze italiane ed ai porti del Tirreno e dell'Adriatico;

dal mese di giugno 2001 la Ralpin (consorzio di imprese) ha iniziato l'attività dell'autostrada viaggiante, disponendo l'esercizio di giornaliero di quattro coppie di treni con diciassette posti ciascuno; a

partire dal settembre del 2001 di sette coppie con diciannove posti ciascuno; per il 2002 è dichiarata una disponibilità complessiva di 105.000 posti per le due direzioni (equivalente mediamente a 288 Tir al giorno e a sette-otto coppie al giorno di treni con 19-20 posti ciascuno); il tutto ricercando il massimo rispetto dell'ambiente e della qualità della vita nei siti interessati;

la compatibilità ambientale delle opere, delle fasi costruttive e dell'esercizio è controllata dalla collaborazione tra gli ingegneri progettisti e gli specialisti dell'ambiente, e ogni attività è sottoposta ad esami di impatto ambientale con la successiva approvazione;

particolare attenzione viene posta alla protezione dal rumore, generato ovviamente in alta dose dal transito previsto dei convogli merci, pesanti, lunghi, veloci, frequenti e prevalentemente notturni. I provvedimenti consistono anzitutto nel rendere meno rumoroso il materiale rotabile e l'armamento e quindi, dove ancora necessario, intervenire con altri mezzi, quali l'isolamento acustico di pareti e finestre delle abitazioni, barriere al rumore e altro;

quanto su descritto non si è verificato per quanto riguarda il versante italiano, dove l'unica iniziativa posta in atto dalle ferrovie italiane per la tratta Domodossola-Novara via Borgomanero (costruita nell'ottocento), che attraversa tutti i paesi sul suo percorso, e che era servita per oltre un secolo al piccolo traffico locale dei passeggeri, è stata l'elettrificazione della linea, con l'eliminazione o lo stravolgimento di alcuni ponti in pietra di eccellente fattura, sotto cui non potevano passare i convogli cosiddetti *hupac* dell'autostrada viaggiante;

i convogli, compresi gli *hupac*, passano quindi, oggi come allora, a pochi metri dalle case di abitazione, che non sono protette in alcun modo dalle vibrazioni o dai rumori o da incidenti ferroviari, che la cronaca ci ricorda essere sempre più frequenti e tragici, tanto più quanto più aumenterà il trasporto delle merci su ferrovia;

al regime ordinario (90 per cento della potenzialità del servizio), che si prevede di raggiungere entro qualche anno, le disponibilità preventivate sono per 350.000 posti di carico all'anno, corrispondenti al trasporto medio giornaliero di 950-1000 Tir, con 50-55 treni da 19-20 posti di carico;

lungo la linea Domodossola-Borgomanero-Novara sarà quindi instradato circa il 25 per cento di tutto il traffico merci transalpino elvetico, stimato per il prossimo decennio in oltre 52.000.000 di tonnellate di merce;

tutto ciò potrebbe significare che: se saranno riservati ai convogli *hupac* le ore notturne, ogni 7-8 minuti si accuserebbero sferragliamenti e vibrazioni per la durata dell'ordine di mezzo minuto, il che renderà impossibile la vita delle comunità locali, che già adesso si stanno sollevando contro lo scadimento della loro qualità della vita, si stanno organizzando in comitati civici e si pongono come interlocutori diretti nei confronti delle autorità ferroviarie, in carenza di iniziative forti e programmate da parte delle autorità politiche e amministrative;

una ipotesi, già in parte messa in atto da una ditta svizzera (Hangartner) e auspicata da molti, per alleggerire il traffico sulla linea Domodossola-Borgomanero-Novara, consiste nell'utilizzare in modo improprio lo scalo internazionale Domo 2 di Beura Cardezza, situato a pochi chilometri a sud di Domodossola, come centro intermodale, per instradare i container giunti per via ferroviaria dal nord dell'autostrada Voltri-Sempione (A 26). Tra l'altro il centro intermodale Domo 2 è nato come centro di interscambio ferroviario, è costato circa 350.000.000 di Euro, è pronto dal 1991 e da allora sino ad oggi è rimasto praticamente inutilizzato, tanto da essere definito usualmente « cattedrale nel deserto » —

se alla luce di quanto premesso non si ritenga necessario ripensare all'opportunità di destinare il finanziamento di 750.000.000 di Euro al doppiopiede del traforo del Sempione, che avrebbe come

unico scopo quello di favorire il transito di convogli con sagoma C, che nessun accordo europeo impone (è previsto invece l'obbligo di consentire il transito ai profili UIC B, come avviene già di fatto con traforo attuale del Sempione, il cui adeguamento e consolidamento è costato anni di opere onerosissime, che andrebbero totalmente sprecate);

se non si ritenga necessario stornare il finanziamento di 750.000.000 di Euro in opere sul territorio, volte a favorire la compatibilità ambientale del trasporto ferroviario di merci transalpino (dalle piccole opere locali per sottopassi e difese dal rumore, alle più ingenti progettazioni per derivazioni della linea ferroviaria ovunque possibile, alla realizzazione di un attraversamento in galleria del monte Mottarone, se giudicato fattibile da un punto di vista tecnico);

se non si intenda favorire un utilizzo dello scalo Domo 2 consono al suo progetto iniziale, che non vada ad aumentare il traffico autostradale, considerando anche l'angustia dei passaggi in galleria nel tratto Gravellona Toce-Arona, con il rischio di gravi incidenti. (4-02899)

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

sulla strada statale 130, chilometro 4,300, all'altezza dell'Istituto agrario « Duca degli Abruzzi »: è stata posta una barriera spartitraffico, è stato soppresso l'accesso al comune di Elmas (Cagliari) per coloro che percorrono la direzione Cagliari-Iglesias ed è stato soppresso l'attraversamento pedonale che consentiva agli studenti che provenivano dall'opposto senso di marcia di accedere all'Istituto agrario;

la conferenza dei servizi tenutasi in data 15 marzo 2002, cui hanno preso parte tutti gli enti interessati ha approvato un protocollo d'intesa, successivamente disatteso, nel quale si richiedevano: l'eliminazione della barriera, il ripristino dell'attraversamento pedonale con attivazione di

impianto semaforico ed illuminazione stradale e l'ingresso ad Elmas per gli autoveicoli provenienti da Cagliari, salvo verifica di compatibilità tecnica;

la situazione, col trascorrere del tempo, si è fortemente aggravata, facendo registrare quotidianamente congestione di traffico al successivo svincolo sulla strada statale 130, all'altezza del bivio per Sestu (Cagliari);

interi quartieri del comune di Elmas si trovano ad essere privati di una razionale viabilità e costretti a ricercare viabilità secondaria per raggiungere le proprie abitazioni;

in conseguenza del nuovo percorso il traffico pesante si trova costretto, per raggiungere i cantieri di lavoro, a percorrere le strade del centro storico mettendo a repentaglio la staticità delle vecchie abitazioni e l'incolumità dei passanti;

il CSA (ex provveditorato agli studi) che conta oltre cento dipendenti ed è punto di riferimento per le migliaia di insegnanti della provincia è privato della via d'accesso più importante;

la nuova situazione di viabilità incide in termini negativi sugli operatori economici del paese, nonché delle imprese operanti nelle aree limitrofe;

gli studenti dell'istituto agrario corrono quotidianamente gravi rischi effettuando comunque l'attraversamento della strada statale 130, scavalcando la barriera —:

quali iniziative intenda assumere nei confronti dell'ANAS, affinché sia data attuazione agli interventi previsti dal protocollo d'intesa del 15 marzo 2002, citati in premessa, per porre fine alla situazione di pericolo ed allarme sociale causato dalla posa della barriera spartitraffico sulla strada statale 130, chilometro 4,300 e conseguente soppressione dello svincolo per Elmas e dell'attraversamento pedonale. (4-02900)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

con votazione pressoché unanime è stata recentemente varata la normativa che consente il diritto di voto agli italiani all'estero;

vi sono peraltro numerose categorie di cittadini italiani che, per ragioni di lavoro, non hanno la materiale possibilità di esercitare il diritto più significativo di uno Stato democratico;

fra essi è bene ricordare i marinai italiani in navigazione, di cui si interessò per primo Gabriele D'Annunzio nel lontanissimo 1923, il personale Alitalia, i camionisti, i diplomatici, i lavoratori in sedi estere ed i militari all'estero;

si calcola che siano circa trentamila gli italiani privati di fatto del diritto di voto;

è possibile, seguendo l'esempio di altre democrazie, risolvere il problema disciplinando il voto per posta o elettronicamente o con altre modalità —:

quali iniziative il Governo intenda assumere per consentire agli italiani che per ragioni di lavoro sono impossibilitati ad esercitare il diritto di voto in quanto assenti dal territorio nazionale, la possibilità di esprimere la loro preferenza politica partecipando concretamente alla vita democratica della Nazione. (3-00946)

Interrogazioni a risposta scritta:

GIORDANO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 8 maggio 2002 alle ore 10.30 circa, in occasione della visita del Ministro Scajola a Cagliari, le forze di pubblica