

per altro, si legge nell'esposto che, nel fax trasmesso dal carcere di Parma e a firma del direttore dello stesso, viene riportato in calce ed in grassetto: «Alla Procura della Repubblica D.D.A. di Napoli, tanto si comunica, per quanto di eventuale competenza, evidenziando che in esecuzione all'ordinanza di cui sopra, il medesimo verrà in data odierna scarcerato »;

L'avvocato Valentino riferisce, sempre nel più volte citato esposto, di aver tempestivamente notiziato i familiari dello Schiavone che, dopo essersi recati presso il carcere di Parma per prelevare il proprio congiunto, non avendolo visto uscire, avevano informato il legale di tanto, alle ore 21,30;

L'Avvocato Valentino aveva quindi contattato telefonicamente l'istituto di pena e, ancorché rappresentasse constargli che il provvedimento di scarcerazione era pervenuto al carcere di Parma già da oltre tre ore, si sentiva rispondere che nessun provvedimento nel senso indicato da detto difensore era pervenuto;

la disposta escarcerazione veniva finalmente notificata allo Schiavone solo alle 23,20, però, contestualmente, ad un decreto di fermo, inviato, nelle more, dalla Procura della Repubblica D.D.A. di Napoli —:

se i fatti esposti in premessa rispondano al vero;

in caso affermativo, quali siano le ragioni che avrebbero indotto alla censurabile omissione, consistita in un probabile consapevole ritardo nella escarcerazione di un detenuto che, va eseguita, come tutti i provvedimenti *de libertate*, immediatamente;

sempre a seguito di una eventuale verifica positiva, quali iniziative si intendano assumere o provvedimenti adottare, per evitare che in futuro si reiterino gravi ed illegittimi comportamenti del tipo di quello eseguito. (3-01114)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

il 10 maggio 2002 è stato presentato da Trenitalia un progetto di riassetto della manutenzione dei rotabili in ferrovia (progetto Migliardi) al quale in questi giorni, al di fuori delle più elementari norme relazionari è stata impressa una brusca accelerazione attraverso un ordine di servizio applicativo;

tale progetto si configura come l'ultimo atto di una politica di ridimensionamento della, presenza industriale e gestionale di Firenze e della Toscana nelle Ferrovie dello Stato, prevedendo un massiccio trasferimento di attività produttive e direzionali pregiate verso altre regioni;

il progetto Migliardi prevede infatti la soppressione della direzione OGR, della direzione acquisti;

tale scelta, se confermata si configurerebbe come un vero e proprio stravolgimento degli accordi sottoscritti nell'ambito della conferenza dei servizi per l'attraversamento di Firenze che prevede la realizzazione del polo tecnologico di Osmannoro, un investimento di notevolissime dimensioni che garantisce a Firenze il mantenimento e lo sviluppo delle professionalità e delle esperienze acquisite;

le istituzioni, le parti politiche, i sindacati, le categorie economiche toscane e fiorentine hanno messo in campo, in quell'occasione e nel tempo, un forte impegno per ottenere non solo il mantenimento ma soprattutto il potenziamento a Firenze di funzioni pregiate e di eccellenza per tutto il comparto dei materiali rotabili, quali sperimentazione, ricerca, ingegneria, progettazione dei rotabili, considerando che queste funzioni per consolidarsi e svilupparsi hanno l'assoluta necessità di essere inserite in un contesto ferroviario innova-

tivo (treni TAV, TAF, eccetera) dal punto di vista dei ritorni di esercizio ferroviario e della gestione del parco rotabile;

il Progetto Migliardi rappresenta una grave minaccia per i lavoratori, penalizza ingiustamente la città di Firenze e la Toscana, mette a repentaglio l'occupazione diretta e indiretta senza peraltro nessuna giustificazione sul piano dell'efficienza aziendale;

il Governo, non finanziando la realizzazione del centro sperimentale di Osmannoro, rimette in discussione gli accordi già sottoscritti, compromettendo le ulteriori prospettive di sviluppo di questo importante settore di ricerca;

invece negli ultimi anni sono stati allontanati da Firenze sia i centri decisionali sia le attività produttive più innovative della manutenzione corrente ed è stato quasi completamente ultimato l'IDP (Impianto Dinamico Polifunzionale) dell'Osmannoro, attrezzato con modernissime tecnologie per un investimento complessivo di circa 140 milioni di euro, con il rischio che nel quadro che si sta delineando verrebbe quasi totalmente escluso dall'esercizio dei rotabili ferroviari TAV —:

quali iniziative intenda assumere per garantire il rispetto delle intese già sottoscritte nell'ambito della conferenza dei servizi tra Governo, Ferrovie, regione Toscana ed enti locali fiorentini e affinché sia possibile soprassedere al progetto di ristrutturazione e riorganizzazione della manutenzione dei rotabili in ferrovia (progetto Migliardi), mantenendo e anzi sviluppando il tessuto produttivo e occupazionale rappresentato da questa importante realtà.

(2-00383) « Chiti, Amici, Bellini, Bielli, Bolognesi, Buffo, Carli, Cordoni, Crucianelli, De Luca, Diana, Filippeschi, Fluvi, Grillini, Innocenti, Magnolfi, Mancini, Raffaella Mariani, Mazzarello, Motta, Mussi, Nieddu, Pennacchi, Petrella, Raffaldini, Sedioli, Spini, Susini,

Michele Ventura, Zunino, Albonetti, Dameri, De Brasi, Duca, Franci, Guerzoni, Lulli, Nannicini, Ruggia, Vigni ».

Interrogazioni a risposta orale:

COLLAVINI, ROMOLI, SARO, LENNA, FONTANINI e FRANZ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le autostrade Venezia-Trieste, Venezia-Udine-Tarvisio e lo stesso passante di Mestre (centocinquantamila automobili nelle ore di punta) sostengono il peso di un traffico di dimensioni assolutamente eccezionali;

nella zona in cui i citati tratti insistono, il rapporto tra la realtà economica, produttiva, sociale ed infrastrutture è decisamente sproporzionato e penalizzante per i primi (sicché, a fronte di un'espansione esponenziale degli utenti, delle attività e dei traffici commerciali — è sufficiente pensare che Vicenza e Treviso, per esempio, hanno, da sole, un *export* superiore alla Grecia ed al Portogallo — la congestione e la insufficienza dei collegamenti stradali ha creato una vera e propria « emergenza infrastrutture »);

le problematiche che tale fenomeno solleva non riguardano solamente ragguardevoli, diversificati costi per i singoli utenti e per le imprese ma rivestono anche una particolare, preoccupante rilevanza relativamente all'aspetto infortunistico della questione;

i dati rilevati dalla Polizia Stradale nei soli tratti « autostrada A23 tra Tarvisio e l'allacciamento con l'autostrada A4 » e sulla « A4, nel tratto Trieste-Venezia barriera Villabona » evidenziano, se ce ne fosse bisogno, la consistenza di tale inquietante fenomeno (nell'anno 2001 sulla A23: 343 incidenti; 9 incidenti mortali; 11 persone decedute; 48 incidenti con lesioni; 90 persone ferite; 286 incidenti con soli danni — e sulla A4 (tratto VE-TS): 1490 incidenti, 12 incidenti mortali, 12 persone

decedute, 330 incidenti con lesioni, 589 persone ferite, 1148 incidenti con soli danni. Da rilevare come, nei primi quattro mesi del 2002 sia già stato superato il 50 per cento del numero degli incidenti verificatisi nel corso dell'intero anno precedente);

risulta evidente, anche dalle statistiche riportate, come sia indispensabile correre ai ripari con rapidità e metodi congrui, rispetto alla rilevanza ed alla complessità del problema;

uno dei motivi alla base di rallentamenti consistenti, manovre pericolose e di incidenti stradali è la costante e sempre maggiore frequenza delle manovre di sorpasso poste in essere da mezzi pesanti e di autoveicoli trainanti caravan o rimorchi (come definiti dall'articolo 56 codice della strada);

sulla autostrada A22 del Brennero, con specifiche ordinanze (la n. 13 del 1999, la n. 21 del 1999, la n. 12 del 2001) è stata posta in essere una specifica disciplina del divieto di sorpasso per i mezzi suindicati;

unitamente all'aumentata capacità di gestione del traffico senza formazione di code, è stata rilevata una sensibile riduzione di incidenti stradali (come i dati della polizia stradale testimoniano) nonostante un aumento del traffico del 10 per cento circa —:

se non ritenga, anche sulla scorta del positivo riscontro ottenuto a seguito della emanazione delle ordinanze relativamente alla autostrada A22 del Brennero, di intervenire perché, nel quadro della necessaria ed ormai indilazionabile adozione di una strategia di contenimento del fenomeno infortunistico sulle autostrade Venezia-Trieste, Venezia-Udine-Tarvisio e nel tratto del passante di Mestre, venga adottata la disciplina del divieto di sorpasso ai mezzi pesanti ed agli autoveicoli trainanti caravan o rimorchi, nei tempi e con le modalità che vengano ritenuti più opportuni (considerando cioè, i flussi di traffico, i momenti di maggiore congestione e pe-

ricolosità) rispetto ad un fenomeno inquietante per le dimensioni assunte e per la costante, inarrestabile espansione.

(3-01105)

LEO, LUIGI MARTINI, GAMBA, RONCHI, BOCCHINO, PEZZELLA e ANTONIO PEPE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 27 febbraio 2002 è stata notificata alla Commissione europea l'acquisizione di *P&O Princess* da parte della *Carnival Corporation* »;

Carnival Corporation e *P&Q Princess* sono compagnie di navigazione che organizzano e gestiscono crociere *premium* (ovvero a quattro stelle);

allo stato, *Carnival Corporation* controlla attraverso Costa Crociere i due terzi dell'intero mercato italiano delle crociere e ben oltre il 90 per cento delle crociere *premium* o di migliore qualità;

per importanza, esperienza sui mercati europei, risorse finanziarie, disponibilità di un sufficiente numero di navi da crociera *P&O Princess* è attualmente l'unico credibile concorrente potenziale di *Carnival Corporation* in tali mercati;

l'acquisizione di *P&O Princess* da parte di *Carnival Corporation* risulterebbe quindi in un indebolimento di ogni pressione concorrenziale ed in un notevole rafforzamento della posizione di *Carnival/ Costa* in Italia, pur non essendo *P&O* ancora presente sul mercato italiano;

in particolare, detta operazione di acquisizione porterebbe allo scioglimento della *joint venture* già costituita tra *P&O Princess* ed un altro operatore nel settore delle crociere, *Royal Caribbean Cruises* (che intende consolidare e rafforzare la propria presenza in Europa);

la *joint venture* ha come scopo l'ingresso nei mercati di Italia, Spagna e Francia attraverso l'impiego di ben quat-

tro navi di nuova costruzione destinate ad entrare in servizio nei prossimi due anni;

di conseguenza, l'acquisizione di *Princess* da parte di *Carnival Corporation* vanificherebbe ogni possibilità di ingresso di nuovi operatori nel mercato italiano delle crociere;

alcune associazioni di consumatori italiane, comprese Adusbef e Codacons, hanno già manifestato presso la Commissione europea le proprie preoccupazioni in merito al rischio di aumento del prezzo delle crociere ed alla possibilità che lo *standard* di qualità e di efficienza dei servizi di crociere sia sempre meno riconducibile a quello proprio della categoria *premium* —:

se intenda segnalare all'autorità garante della concorrenza e del mercato la citata operazione. (3-01107)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

se, oltre all'ipotizzato pedaggiamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, l'Anas sia intenzionata ad introdurre un sistema di esazione anche sulle autostrade del grande raccordo anulare e Roma-Fiumicino. (4-03224)

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

quali siano le iniziative assunte per velocizzare l'esecuzione dei lavori sull'A/3 Salerno-Reggio Calabria;

se l'Anas si sia dotata di un piano di emergenza per fronteggiare, in occasione del prossimo esodo estivo, eventuali congestionamenti della circolazione;

quale sia la consistenza numerica del personale dell'ente nazionale per le strade impiegato sull'intera tratta autostradale e con quali compiti;

se corrisponda al vero che l'ordinaria manutenzione dell'A/3 sia affidata a delle ditte private;

in caso di risposta affermativa, quale sia l'importo di spesa annuale. (4-03225)

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

quanti siano i cartelloni pubblicitari abusivi rimossi negli ultimi tre anni dall'Anas sulle strade statali di sua competenza;

quali siano le iniziative assunte per contrastare l'abusivismo pubblicitario;

quali siano le regioni maggiormente interessate dal fenomeno;

se non ritenga opportuno vietare la collocazione della pubblicità sulle principali arterie nazionali per eliminare un elemento di possibile distrazione per l'utenza stradale e garantire, quindi, una maggiore sicurezza stradale. (4-03237)

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

il 23 febbraio 2002 nella stazione di Chiasso un locomotore piombava a forte velocità su di un altro; nell'incidente sono morti due macchinisti;

ad alcuni mesi di distanza ancora non si sa nulla, nemmeno dall'inchiesta attivata dalle ferrovie;

varie segnalazioni erano giunte, in particolare dal sindacato ORSA, riguardanti la sicurezza di alcuni locomotori, fra cui quello coinvolto nell'incidente:

in data 30 aprile 2001, lettera del rappresentante alla sicurezza legge 626, alla procura della Repubblica di Livorno per segnalare un numero di locomotive elettriche sprovviste di apparecchiature

per la ripetizione dei segnali tra cui la locomotiva 636 coinvolta nell'incidente sopra citato;

in data 31 maggio 2001, lettera del rappresentante della sicurezza legge 626 di Livorno per segnalare che il locomotore 636-022 continua a viaggiare privo di apparecchiatura per la ripetizione dei segnali;

in data 2 ottobre 2001, lettera del rappresentante alla sicurezza legge 626 di Ancona al responsabile della divisione cargo di Ancona, per richiedere l'applicazione di apparecchiature per la ripetizione dei segnali in quanto lo stabilimento Cargo di Ancona è assegnatario di un numero di locomotori 636, di cui il locomotore 636-022 coinvolto nell'incidente;

in data 18 ottobre 2001, lettera di risposta negativa al rappresentante della sicurezza da parte del responsabile della divisione cargo Ancona;

in data 6 dicembre, nuova richiesta seguita alla risposta negativa della divisione cargo;

contrariamente a quanto previsto dall'allegato n. 4 della disposizione n. 12 del 15 giugno 2001 della Divisione infrastruttura (oggi Rete Ferroviaria Italiana sui « requisiti particolari per l'ammissione tecnica del materiale rotabile sull'infrastruttura delle ferrovie dello Stato SpA », un certo numero di locomotori, 636, di cui, se non è errato, quello coinvolto nell'incidente, viaggiano con i vetri frontali non corrispondenti alla specifica Tecnica FS 308474. Malgrado questa problematica fosse già stata sollevata in data 4 febbraio 1999, con relativa ammissione da parte dell'ASA materiale rotabile e trazione, e relativa sentenza di condanna da parte del tribunale civile e penale di Verona al responsabile ASA materiale rotabile e trazione, tutt'oggi circolano ancora locomotive E 636 sui cui vetri frontali è stato applicato un film definito « protettivo » non ripreso nei requisiti per l'ammissione tecnica sull'infrastruttura delle ferrovie dello Stato;

le norme di ammissione della disposizione n. 12, inoltre, prevedono che i rotabili siano dotati di apparecchiature di radio-comunicazione a 900 MHZ e relative antenne montate sull'imperiale. Queste apparecchiature sono oggi in completo disuso con l'introduzione di telefonini cellulari in dotazione al personale di macchina nonostante la norma non sia stata abolita. È stato segnalato, da parte della commissione sulla sicurezza ORSA, al capo del Servizio vigilanza sulle ferrovie del ministero dei trasporti questo dato di fatto e le lacune che questi telefonini presentano. La mancanza di copertura telefonica sulla linea Milano-Chiasso è notevole, se ne può dedurre quali siano state le scarse possibilità da parte dei colleghi tragicamente deceduti di comunicare in tempo rapido ogni inconveniente sopraggiunto;

il locomotore coinvolto in uno svio nella stazione di Arona nel corso del mese di settembre e, posto sotto sequestro nella località di Domodossola, ha avuto diverse richieste di riparazione (vedi libro TV25) fatte da parte del personale di macchina nel corso del mese di dicembre a causa della scarsa efficienza di frenatura del locomotore;

nell'inverno del 2001 a Colle Isarco un treno merci aveva tamponato un altro treno sempre merci, un treno passeggeri, non avvisato per mancanza del telefono dell'incidente è riuscito a frenare senza che i viaggiatori subissero gravi danni;

anche in questo caso non si ha notizia dell'inchiesta avviata dalle Ferrovie dello Stato;

l'istituto di vigilanza delle Ferrovie dello Stato sembra non rispondere alle sollecitazioni e informazioni provenienti dai lavoratori e dai sindacati e sembra non verificare e non controllare i problemi inerenti la sicurezza —:

a che punto siano le inchieste interne inerenti gli incidenti di colle Isarco e Chiasso;

come espletati il proprio ruolo l'Istituto di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato.

(4-03239)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

TITTI DE SIMONE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in Sicilia, e a Palermo in particolare, in questi ultimi giorni, si registrano manifestazioni di protesta, sintomo evidente di un grande disagio sociale;

con tali manifestazioni di protesta, cittadini, gruppi sociali ad alto tasso di disagio sociale e varie categorie di lavoratori precari hanno denunciato la mancata erogazione di servizi essenziali come l'acqua e i livelli ormai insostenibili dell'emergenza abitativa e delle varie forme di precariato;

il presidente della regione siciliana e il sindaco Cammarata hanno chiesto di incontrare il Ministro degli interni per l'emergenza abitativa;

da giorni 22 nuclei familiari senza tetto, dopo mesi di denuncia e di protesta, dopo aver cercato invano un'interlocuzione con le istituzioni locali hanno deciso di praticare lo sciopero della fame in cattedrale, come atto di denuncia di tutta l'emergenza abitativa della città;

il Prefetto di Palermo in data 17 giugno 2002 ha firmato un'ordinanza con la quale sino al 30 settembre 2002 lo « svolgimento di riunioni, *sit-in* e assembramenti di qualunque genere »;

tale divieto riguarda oltre che il Duomo, tutti i palazzi e le aree antistanti ove hanno sede l'Assemblea regionale siciliana, la presidenza della regione siciliana, il municipio di Palermo, e la provincia di Palermo;

nell'ordinanza il prefetto dichiara di aver originato il provvedimento osser-

vando che da tempo a Palermo « si registrano manifestazioni di protesta con il susseguirsi di riunioni e assembramenti presso pubblici uffici, da parte di soggetti ad alto tasso di disagio sociale i quali rivendicano, anche facendo ricorso ad azioni di violenza, interessi e diritti talvolta sostanzialmente solo presunti » —:

se non ritenga inaccettabile l'ordinanza firmata dal Prefetto che viola la libertà di movimento dei cittadini palermitani;

se non ritenga lesivo per la democrazia che le emergenze sociali siano trattate come una questione di ordine pubblico;

se non ritenga necessario, al fine di evitare gravi questioni di ordine pubblico revocare immediatamente l'ordinanza.

(3-01104)

FOLENA, BONITO e DI GIOIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nella tarda serata del 18 giugno 2002, nella città di San Severo in provincia di Foggia, la piccola Stella Costa, di dodici anni, colpita al cuore da un proiettile, è morta;

secondo le prime ricostruzioni degli inquirenti la piccola Stella stava rientrando a casa insieme a tre amichette quando è stata raggiunta mortalmente da un uomo il quale, armato di pistola, ha esploso alcuni colpi contro altri due giovani;

il *killer* ed i due suoi obiettivi, sempre secondo le prime notizie sulle indagini, si sono dati immediatamente alla fuga facendo perdere le loro tracce;

il gravissimo e doloroso episodio costituisce l'ennesima prova di una situazione dell'ordine pubblico nella città di San Severo (e per la verità nell'intera provincia di Foggia) assai pericolosa e di certo non sotto controllo;