

rischiano di mettere a repentaglio il necessario livello di assistenza sanitaria per i detenuti;

se intenda intervenire, anche a livello legislativo, per favorire l'aumento degli organici del personale sanitario che opera all'interno delle carceri, onde evitare l'aggravamento della già difficile situazione degli istituti di pena. (5-01035)

Interrogazione a risposta scritta:

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

la Camera penale di Foggia, a seguito di monitoraggio effettuato presso la Cancelleria del tribunale, ha constatato che la II sezione penale del tribunale di Foggia, presieduta dal dottor Pasquale Raffaele Materi, ha un livello di produttività di gran lunga inferiore a quello della I sezione e, comunque, insufficiente secondo un parametro di normalità;

da circa due anni tutti i magistrati dell'Ufficio GIP rinviando a giudizio solo innanzi alla prima sezione penale del tribunale;

nemmeno il fatto che non arrivino più nuovi processi alla II sezione ha consentito a quei giudici di smaltire l'arretrato dei processi che compongono il suo ruolo;

tale situazione non può essere addebitata ad una presunta complessità dei procedimenti in carico alla II sezione, posto che l'attività giudiziaria viene esercitata con grande lentezza e con esasperato formalismo, a dispetto dei principi di concentrazione e celerità dei processi;

sono numerosi i dibattimenti iniziati da oltre cinque anni ed ancora non conclusi;

non si comprende con quali criteri sia stato assegnato a presiedere una sezione, così gravata d'impegni il dottor Pasquale Raffaele Materi, posto che questo

magistrato è stato trasferito con provvedimento del 16 giugno 1995, dal tribunale di Potenza a quello di Foggia a seguito di procedimento disciplinare per la violazione dell'articolo 18 regio decreto-legge 31 maggio 1946 n. 511, per avere mancato ai propri doveri d'ufficio rendendosi immeritevole della fiducia e della considerazione di cui doveva godere così compromettendo il prestigio dell'ordine giudiziario, con conseguente sanzione della inidoneità a svolgere funzioni monocratiche a causa degli addebiti contestati per la loro natura, per la loro gravità per le concrete modalità di attuazione e per le finalità sottese ai comportamenti contestati —:

se i fatti suesposti risultino al ministro interrogato;

se, in caso negativo, sia possibile predisporre un'ispezione nei modi definiti dalla legge onde accertare:

a) quanti processi siano ancora pendenti presso la Cancelleria della II sezione penale del tribunale;

b) in che data siano stati iscritti nel registro generale;

c) se e quando sia stato iniziato il dibattimento;

d) quanti rinvii abbiano subito e con quali motivazioni;

e) quanti dei processi già definiti abbiano richiesto tempi lunghissimi e per quali motivi. (4-03277)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

attualmente gli unici soggetti legittimati e riconosciuti dal Ministero a rilascio

brevetti e abilitazioni per l'attività di salvamento e per il relativo addestramento risultano essere la Società nazionale di salvataggio di Genova e la Federazione italiana nuoto;

di fronte alle richieste legittime di nuovi soggetti, si è posta la necessità di produrre una nuova normativa per il riconoscimento delle organizzazioni legittimate all'addestramento al salvamento e al rilascio delle relative abilitazioni;

nell'occasione si è manifestata anche l'opportunità di estendere la disciplina anche alle acque interne e alle piscine. A fronte di tutto ciò già nell'anno 2000 il Ministero dei trasporti aveva provveduto a formulare uno schema di decreto che aveva ricevuto nel 2001 sia il parere favorevole del Ministro per i beni e le attività culturali sia quello del Consiglio di Stato;

da oltre un anno, e cioè dall'insediamento del nuovo governo e del nuovo ministero, di tale decreto che si annunciava alla firma del Ministro, si sono perse le tracce;

le necessità in molte regioni italiane di assicurare il pieno e ordinato svolgimento delle attività balneari crescenti sia nelle acque marine che in quelle interne e nelle piscine —:

quale sia l'attuale stato della procedura che si era avviata e se e per quali ragioni il decreto non sia fino ad ora mai stato firmato ed emanato. (5-01031)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

nella cosiddetta « Legge obiettivo » sono state inserite diverse opere pubbliche da costruirsi in territorio piemontese, considerate strategiche dalla Regione Piemonte, tra cui il completamento dell'asse ferroviario del Sempione, con realizzazione della nuova linea Iselle-Domodossola,

in sostituzione dell'attuale, 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 (citazione dalla pubblicazione « *Notizie della regione Piemonte, 1-2002, pag. 10* ») per il quale è stata accantonata la somma di 750.000.000 di euro;

non possiamo che condividere l'iniziativa di destinare somme importanti alle infrastrutture ferroviarie destinate al trasporto transalpino delle merci, considerando che l'Italia è il fanalino di coda dell'Europa con un misero 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 allora la protezione dello spazio alpino trova una collocazione nella Costituzione federale, cosicché Governo e Parlamento sono tenuti ad attuarla. Concretamente, l'articolo 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 coerentemente impegnata a ristrutturare e ammodernare la propria rete ferroviaria, ivi compreso a breve e medio termine l'adeguamento ai parametri europei dell'asse ferroviario del Loetschberg/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 giugno 2001 la RAlpin (consorzio di imprese) ha iniziato l'attività dell'autostrada viaggiante, disponendo l'esercizio giornaliero di 4 coppie di treni con 17 posti ciascuno; a partire dal settembre 2001 di 7 coppie con 19 posti ciascuno; per il 2002 è dichiarata una disponibilità complessiva di 105.000 posti per le due direzioni, equivalente mediamente a 288 tir/giorno e a 7-8 coppie/giorno di treni con 19-20 posti ciascuno. Il tutto ricercando il massimo rispetto dell'ambiente e della qualità di vita nei siti interessati;

particolare attenzione viene posta alla salvaguardia ed 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, si interviene con altri mezzi, quali l'isolamento acustico di pareti e finestre delle abitazioni, barriere al rumore e altro. Niente di tutto questo sul versante italiano, dove l'unica iniziativa posta in atto dalla Ferrovie italiane per la tratta Domodossola-Novara via Borgomanero, costruita nell'Ottocento, e che attraversa tutti i paesi sul suo percorso, è stata l'elettrificazione della linea, che era servita per oltre un secolo al piccolo traffico locale passeggeri, e l'eliminazione o lo stravolgimento di alcuni ponti in pietra di eccellente fattura, sotto cui non potevano passare i convogli hupac dell'autostrada viaggiante;

i convogli, compresi gli hupac, passano quindi, oggi come allora, a pochi metri dalle case di abitazione, che non sono state 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. Si osservi che 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;

ciò significa che, se saranno riservati ai convogli tipo hupac le ore notturne, ogni 7-8 minuti si accuserebbero sferragliamenti e vibrazioni per la durata dell'ordine di mezzo minuto, il che renderà del tutto impossibile la vita alle comunità locali, che già adesso si stanno sollevando contro lo scadimento della loro qualità di vita, si stanno riunendo 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;

un'ipotesi, già in parte messa in atto da parte di 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, pochi Km a sud di Domodossola, come centro intermodale, per instradare i *container* giunti per via ferroviaria dal nord sull'autostrada Voltri-Sempione A 26. Si osservi che Domo 2 è nato come centro di interscambio ferroviario, è costato circa 350.000.000 di euro, è pronto dal 1991 e da allora è rimasto praticamente inutilizzato, tanto da essere definito usualmente cattedrale nel deserto -:

se non si ritenga necessario ripensare all'opportunità di destinare il finanziamento di 750.000.000 di euro al doppioponte 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 il traforo attuale del Sempione, il cui adeguamento e consolidamento è costato

anni di opere onerosissime, che andrebbero totalmente sprecate, affinché il finanziamento venga stornato 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 deviazioni 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 infine 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. (4-03267)

CUCCU. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze. — Per sapere — premesso che:

da notizie apparse sulla stampa risulta che un grande gruppo italiano abbia manifestato interesse ad acquisire la Tirrenia spa;

le cosiddette autostrade del mare sono uno dei temi economici che più interessano la Sardegna sia perché costituiscono una delle principali vie di comunicazione dei residenti con il continente, sia perché la maggior parte delle merci vengono trasportate via mare ma anche perché il settore turistico ha un ruolo di primissimo piano nell'economia regionale —;

se siano a conoscenza di quanto citato in premessa e quali siano i tempi previsti per la privatizzazione della Tirrenia spa;

se e come intendano tutelare i cittadini sardi affinché la nuova proprietà garantisca tariffe agevolate che tengano conto delle particolari esigenze che comporta l'insularità (continuità territoriale);

se non ritengano opportuno, in sede di privatizzazione, prevedere che i futuri acquirenti garantiscano il coinvolgimento di propri capitali per ammodernare o ampliare le strutture portuali sulle tratte dagli stessi servite. (4-03270)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

LA STARZA. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

il distaccamento dei vigili del fuoco di Cassino provincia di Frosinone dispone di solo otto uomini per turno e quindi, tra il personale addetto al centralino e considerando ferie e giorni di recupero, c'è un solo mezzo disponibile ad uscire in caso di emergenze;

è loro competenza, oltre ai 25 paesi, e precisamente: Acquafondata, Aquino, Ausonia, Belmonte Castello, Cassino, Castelnuovo Parano, Castrocielo, Cervaro, Colle San Magno, Esperia, Piedimonte San Germano, Pignataro Interamna, Pontecorvo, Roccasecca, Sant'Ambrogio sul Garigliano, Sant'Andrea sul Garigliano, Sant'Apollinare, Sant'Elia Fiumerapido, San Giorgio a Liri, San Vittore del Lazio, Terelle, Vallemaio, Villa Santa Lucia, Viticuso Vallerotonda, anche il tratto autostradale compreso tra Caianello e Ceprano, la superstrada da Atina al mare e Casilina sud e nord;

non dispongono delle attrezzature idonee a tutti gli interventi, come ad esempio l'Autoscala;

nel 2001 sono stati oltre 2000 gli interventi in tutto il territorio —;

se alla luce di quanto sopra evidenziato, non ritenga di intervenire, per il potenziamento dell'organico e dei mezzi