

necessarie per sostenere l'attività immunitaria e per prevenire le infezioni batteriche alle quali, di frequente, sono soggetti i malati di Aids;

la stampa locale ha dato immediato risalto alla gravissima situazione venutasi a creare, raccogliendo anche la denuncia di alcuni detenuti, tra i quali il signor Armando Domenico Mariani, privati del sostegno medico e farmacologico necessario;

a distanza di alcune ore dalla divulgazione della denuncia, tali detenuti sono stati trasferiti nel carcere di San Sebastiano a Sassari, istituto penitenziario provvisto solo formalmente di una struttura ospedaliera interna e, quindi, del tutto inadeguato alla cura delle patologie interessanti i detenuti trasferiti dal carcere di Alghero;

a seguito di tali trasferimenti, che non possono che apparire di carattere punitivo, gli stessi detenuti, per oltre una settimana, hanno attuato lo sciopero della fame e hanno rifiutato di assumere farmaci —:

quali siano le motivazioni dei provvedimenti con i quali i detenuti sieropositivi del carcere di Alghero sono stati trasferiti in quello di San Sebastiano a Sassari;

se il Ministro interrogato intenda adottare provvedimenti per l'immediato ritorno degli stessi nel carcere di Alghero — assicurando loro il sostegno medico e farmacologico necessario — anche in considerazione del fatto che, in quell'istituto, alcuni detenuti frequentavano con profitto vari corsi professionali. (4-03491)

FRAGALÀ, CATANOSO e LO PRESTI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

con sentenza del TAR del Lazio n. 4412/2002 del 27 febbraio 2002, è stato riconosciuto agli ufficiali e aiutanti ufficiali giudiziari UNEP (uffici notifiche, esecuzione e protesti) — in servizio presso la

Corte di appello di Roma — il diritto di percepire le « somme differenziali tra l'indennità di cui alla legge n. 14 del 1991 e l'indennità di amministrazione ex articolo 34 del CCNL (comparto del personale dipendente dei ministeri) del 16 maggio 1995 », condannando l'Amministrazione al pagamento delle relative somme;

i dipendenti UNEP, in forza della predetta sentenza, auspicano che gli organi competenti del ministero della giustizia provvedano prontamente a liquidare agli aventi diritto tutte le somme dovute, senza che gli stessi debbano ricorrere — come è avvenuto per precedenti analoghe pronunce giurisdizionali — a procedure esecutive, che certamente non giovano a nessuno —:

se non ritenga opportuno adottare gli opportuni provvedimenti affinché vengano in tempi brevi corrisposte agli ufficiali giudiziari di Roma le somme loro spettanti, così come riconosciuto dal TAR.

(4-03493)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

la vertenza Ligabue Gate-Gourmet — Aeroporto Fiumicino — si trascina da alcuni mesi, avendo superato ogni limite ritenuto ragionevole;

i lavoratori interessati lottano per salvaguardare l'occupazione e i diritti acquisiti, nel rispetto del Contratto per le gestioni aeroportuali dell'11 dicembre 1997;

è in programma per l'11 luglio 2002 un incontro ministeriale, richiesto dai sindacati di categoria CGIL-CISL-UIL;

un eventuale esito interlocutorio o negativo di questo incontro, rischia di esasperare gli animi dei lavoratori —:

se non ritengano doveroso sollecitare le parti a trovare una conclusione concreta e dignitosa della vertenza che sia soddisfacente e rassicurante per i lavoratori, evitando il ricorso a nuove e più incisive forme di agitazione. (3-01213)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha risposto all'interrogazione del sottoscritto (n. 5-00562) sugli aumenti del pedaggio autostradale della Torino-Savona;

la crescita esponenziale delle tariffe degli ultimi anni non appare giustificata nonostante le ragioni addotte dal ministero;

il numero dei chilometri, conteggiati al fine del calcolo del pedaggio, risulta sbagliato, poiché l'intero tratto autostradale non misura certo 30,9 km come indicato, bensì almeno quattro volte di più;

negli ultimi tre anni gli aumenti sono stati ben superiori all'inflazione;

il meccanismo del *price-cup* non risulta del tutto chiaro così come applicato —:

in modo dettagliato come siano stati conteggiati i chilometri totali della Torino-Savona ai fini del computo del pedaggio, per chiarire gli errori contenuti nella citata risposta del ministero;

come siano stati elaborati i conteggi in base ai quali è stata applicata la formula del *price-cup*: tanti chilometri, tanta inflazione, tanta produttività, eccetera, il tutto rapportato ai chilometri effettivi della Torino-Savona;

quali siano le cifre ed i procedimenti concreti — a questo punto le parole ser-

vono a poco — attraverso i quali sono stati autorizzati gli attuali pedaggi;

si chiede di conoscere tutti i conteggi. (5-01130)

VIGNI, REALACCI, CENTO e MAURA COSSUTTA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi fine settimana vi è stato un numero elevatissimo di morti sulle strade e sulle autostrade italiane (senza contare i feriti gravi);

il Ministro aveva annunciato, all'indomani del suo insediamento, l'obiettivo di una consistente riduzione del numero degli incidenti stradali, ma nel corso di questo ultimo anno vi è stato un ulteriore aumento;

già nei mesi scorsi il Ministro aveva lanciato segnali sbagliati e del tutto in contraddizione con l'obiettivo di ridurre gli incidenti, come ad esempio quelli relativi all'aumento dei limiti di velocità sulle autostrade (per non dire di incredibili dichiarazioni, come quella secondo la quale per aumentare la sicurezza una delle cose essenziali è diminuire i litigi tra marito e moglie mentre si è alla guida);

nelle ultime settimane il tasso di improvvisazione e di contraddittorietà nell'azione del Governo pare aver superato ogni limite: in particolare la raffica di annunci e smentite sull'obbligo di accensione dei fari durante il giorno ha creato una gigantesca confusione tra milioni di automobilisti ed ha gettato nel *caos* gli stessi operatori addetti ai controlli ed alla sicurezza sulle strade;

un sondaggio eseguito in questi ultimi giorni — dal quale peraltro emerge che la maggioranza degli italiani è contraria all'aumento della velocità — conferma quanto inadeguata sia la conoscenza delle norme di sicurezza, ad esempio per quanto riguarda i limiti di velocità —:

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno cambiare radicalmente rotta in materia di sicurezza stradale, sia

per quanto riguarda la necessità di una adeguata e non contraddittoria opera di informazione verso gli automobilisti, sia relativamente alla necessità di avviare con urgenza concrete e coerenti azioni per la riduzione degli incidenti sulle strade.

(5-01131)

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

il tracciato dell'autostrada A14 che collega Bologna con Bari, dopo un percorso a tre corsie per senso di marcia dal capoluogo felsineo al casello Rimini nord, prosegue con due sole corsie. Tale limitazione nel corso degli anni e con l'evoluzione del trasporto su gomma ha assunto un aspetto di forte pericolosità per la circolazione dei veicoli. Nello stesso tempo limita pesantemente le comunicazioni e lo scambio di beni e servizi tra il sud, la Riviera Romagnola e il nord Italia sul piano nazionale e gli scambi internazionali che attraverso l'asse adriatico interessano l'Europa del nord, dell'est ed i paesi del bacino meridionale del Mediterraneo. Su questi aspetti grava un carico di pericolosità tale da rendere la situazione insostenibile, come testimoniano i numerosi incidenti automobilistici ai quali le cronache, purtroppo, ci hanno abituato;

durante una sua visita a Rimini il 24 maggio 2002, in occasione dell'inaugurazione della nuova darsena, il ministro Lunardi, secondo quanto riportato dalle cronache locali, avrebbe assicurato l'inserimento della città di Rimini nel percorso della Roma autostradale, infrastruttura concordata tra le Regioni Veneto ed Emilia Romagna, aggiungendo ad un tale accordo il protocollo d'intesa per la realizzazione della terza corsia dell'A14. Questi atti secondo quanto dichiarato, dovevano testimoniare la volontà di « dare corpo al corridoio adriatico »:

a queste positive prese di posizione nette e decise, però, sono succedute altre dichiarazioni e notizie di tutt'altro tenore,

le quali hanno generato accese rimostranze da parte degli amministratori, degli operatori economici e dei cittadini della provincia riminese. In una risposta ad un'interrogazione avanzata dal senatore Giampaolo Bettamio, il ministro Lunardi avrebbe dichiarato che l'avanzamento della terza corsia dell'autostrada A14 non è nei programmi della Società Autostrade. Di lì a pochi giorni, il 3 luglio scorso, sui giornali marchigiani è apparsa la notizia che invece la terza corsia dell'autostrada A14 verrà realizzata, ma a partire dal 2004 e per un tratto compreso dalla città di Cattolica, l'ultimo comune a sud della provincia di Rimini, fino alla provincia di Macerata, probabilmente alla località Porto S. Elpidio;

una tale ridda di ipotesi ha sollevato le dure proteste da parte dei pubblici amministratori della provincia di Rimini, i quali hanno assistito allibiti al concretizzarsi entro tempi rapidi di un'opera necessaria, per vederla scomparire dopo poche settimane e di nuovo riapparire, molti chilometri più a sud —:

se non ritenga, alla luce del volume di traffico esistente, dei gravi problemi di sicurezza e delle molteplici esigenze di sviluppo economico che si stanno concretizzando intorno all'asse adriatico, che la prosecuzione della terza corsia sia un obiettivo più che legittimo e ormai maturo;

se non ritenga necessario stringere con la comunità riminese un impegno preciso ed inderogabile per inserire in tempi brevi la progettazione e la realizzazione del proseguimento della terza corsia dell'A14 nei piani pluriennali di ammodernamento della rete autostradale, verificando e concordando nel contempo con gli enti locali interessati il tracciato previsto da Società Autostrade ed Anas. (5-01133)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

una recente disposizione dell'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) ha reso

obbligatorio a Capodichino per aerei monomotore e voli officina l'uso della pista 06 in decollo e 24 in atterraggio;

il provvedimento è stato motivato con problemi di sicurezza dovuti ad una maggiore pericolosità dei monomotore rispetto ai plurimotore in caso di avaria nelle fasi di decollo e di atterraggio e con una esigenza degli abitanti della zona preoccupati dall'inquinamento acustico;

per quanto riguarda la maggiore pericolosità appare singolare il fatto che in uno scalo come Capodichino in cui operano macchine di enorme dimensione, come ad esempio i trasporti militari americani *Galaxy* e *Starlifter* o gli aerei commerciali da 70 tonnellate, ci si preoccupi di velivoli da mille chili che tra l'altro sono sicuramente più manovrabili in caso di eventuali problemi;

inoltre tale provvedimento, nel caso in cui passasse la tesi della maggiore pericolosità dei monomotore, apparirebbe discriminatorio nei confronti degli abitanti di piazza Carlo III rispetto a quelli di Secondigliano;

la seconda motivazione appare ingiustificata in quanto su un traffico totale di Capodichino di circa 310 movimenti giornalieri solo una decina riguardano aerei monomotore dell'aviazione generale e dell'aeroclub, ed inoltre l'inquinamento acustico prodotto da un monomotore leggero è molto inferiore a quello dei grossi *jet* commerciali;

la disposizione in oggetto, discriminatoria nei confronti dell'aviazione generale e dell'aeroclub la cui flotta è composta quasi esclusivamente da monomotori, non è stata adottata neanche in scali più inurbati quali Roma Urbe e Milano Bresso;

tale decisione sta determinando la sostanziale impossibilità a continuare la propria attività da parte dell'aeroclub Napoli i cui soci ricevono un sostanziale impedimento all'utilizzo dello scalo —:

quali interventi possa adottare per consentire il ripristino delle condizioni di funzionalità dello scalo di Capodichino, tali da assicurare condizioni di sicurezza che non penalizzino esclusivamente le attività dei monomotori. (4-03470)

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

l'aeroporto di Forlì si è dotato dal 16 maggio 1998 di un tariffario dei servizi di *handling* che, con l'obiettivo di « promuovere uno sviluppo del traffico sull'aeroporto di Forlì, agevolando gli operatori che garantiscono una maggiore quantità di traffico », pratica una politica di forti abbattimenti tariffari, decisamente sotto costo, che è definita nello stesso tariffario come politica di « incentivi »;

nonostante queste politiche, che producono come unico risultato quello di spostare e sottrarre traffico ad altri aeroporti vicini, lo scarso volume dello stesso non ha permesso il raggiungimento del pareggio del bilancio che con l'esercizio 2000 ha registrato un *deficit* di 700 milioni di lire, tanto da richiedere un contributo per l'equilibrio economico della gestione ai sensi del decreto legislativo n. 351 del 1995;

nel corso del 2001 la politica tariffaria è diventata ancora più aggressiva, con il risultato di sottrarre il volo Londra-Forlì-Londra operato dal Ryanair all'aeroporto di Rimini e di dirottare traffico proveniente dai paesi dell'est dallo stesso aeroporto verso Forlì;

queste attività di *dumping* non hanno tuttavia prodotto alcun beneficio ai bilanci dell'aeroporto di Forlì, che anche per l'esercizio 2001 presenta un *deficit* tanto da motivare una nuova domanda all'Enac per il ripianamento del bilancio 2001;

l'anomalo sistema tariffario di Forlì non ha generato un aumento di traffico, ma soltanto uno spostamento da altri aeroporti, producendo un unico beneficio

in vantaggio esclusivo delle compagnie aeree, beneficio del quale peraltro non hanno minimamente tratto utile i consumatori;

la politica perseguita ha danneggiato altri scali e particolarmente quello di Rimini, senza generare utili per la società di gestione di Forlì e causando comunque un maggior costo per lo Stato che si vede richiedere il ripianamento sistematico delle perdite di bilancio;

come dimostrano recenti indagini della magistratura sono necessari particolari monitoraggi e una attenta vigilanza in corrispondenza di un ingente traffico dai paesi appartenenti all'ex Urss, affinché la crescente domanda turistica proveniente da quei paesi verso l'Italia si possa svolgere in condizioni di sicurezza e senza rischi di penetrazioni malavitose;

appaiono del tutto insufficienti queste condizioni se raffrontate a quelle predisposte sia dallo Stato che dalla gestione aeroportuale presso lo scalo di Rimini, dove oltre all'organico della polizia decisamente superiore rispetto a quello di Forlì, la società Aeradria si fa carico di un qualificato ed oneroso servizio aggiuntivo per collaborare alla sicurezza ed alla vigilanza dell'aeroporto e del suo traffico di passeggeri e di merci —

quali attività di indirizzo e di vigilanza intenda assumere a fronte delle circostanze riferite in premessa. (4-03477)

FRAGALÀ, LO PRESTI e CATANOSO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il quotidiano *Il Messaggero*, nei giorni scorsi, riportava la notizia che il Governo ha emanato il decreto per la proroga degli sfratti, provvedimento che interessa più di 26 mila famiglie italiane;

il decreto concede un anno di proroga alle famiglie composte da ultra 65enni o da *handicappati* gravi senza altra abitazione o redditi sufficienti all'affitto di una nuova casa;

per la verifica dei requisiti di cui sopra i proprietari possono richiedere la sospensione dell'esecuzione al giudice che dovrà pronunciarsi entro otto giorni;

per richiedere la sospensione si deve provare di appartenere alle categorie disagiate deboli anche con autocertificazione —

quale sia la fonte normativa che fissa in 13 mila euro la soglia di reddito massimo entro la quale si appartiene alla categoria disagiata debole;

quale procedura le categorie disagiate di cui sopra debbano seguire per ottenere il blocco dello sfratto e come possano farsi riconoscere lo stato di disagio. (4-03478)

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

la strada statale 562, che dovrebbe collegare velocemente il Tirreno all'Adriatico con un percorso di 88 chilometri attraversando il Molise e l'Abruzzo, è interrotta nel tratto compreso fra la stazione di Gamberale, nel fondovalle Sangro nel Molise e Civita Luparella. in territorio abruzzese, per un totale di circa 6 chilometri;

tale interruzione dura ormai da circa trenta anni e per tutto questo periodo il traffico è stato deviato per il comune di Sant'Angelo del Pesco, piccolo centro molisano in provincia di Isernia, distrutto al cento per cento nella seconda guerra mondiale e ricostruito con enormi sacrifici dai suoi abitanti che oggi sono circa 400 e che raddoppiano nel periodo estivo;

il paesino sopporta da trenta anni l'attraversamento del suo abitato da parte dei mezzi pesanti: camion e tir, con una frequenza che supera i 700 mezzi al giorno, oltre un intensissimo traffico di autovetture, con gravissimi problemi sia di inquinamento che di sicurezza, poiché la strada che attraversa l'intero paese è in

alcuni tratti talmente stretta da non consentire il passaggio contemporaneo di due automezzi che si incrocino;

le vibrazioni provocate dal transito così intenso dei mezzi pesanti ha persino provocato lesioni alla struttura della chiesa del paese ed ai fabbricati che sorgono lungo il punto più stretto della strada che attraversa l'abitato;

tale insostenibile volume di traffico ha già provocato un significativo aumento delle patologie polmonari e tumorali e costituisce anche un continuo rischio per la sicurezza degli abitanti, dal momento che gli automezzi attraversano l'intero paese con l'unica strada che divide in due tutto l'abitato;

tale drammatico trentennale problema avrebbe potuto essere facilmente risolto con la costruzione di una bretella di pochissimi chilometri e con un basso costo che evitasse l'attraversamento del paese;

nonostante tali problemi siano stati rappresentati ai precedenti ministri dei trasporti dei Governi sorretti da altra maggioranza, senza esito, e le inascoltate pressanti sollecitazioni degli amministratori comunali, né l'Anas né nessun altro, in trenta anni, è mai intervenuto per trovare una doverosa soluzione al problema e, stando così le cose, si può prevedere che l'interruzione della statale 652 non sarà eliminata per altri trenta anni, con totale disprezzo della sicurezza e della salute degli abitanti di Sant'Angelo del Pesco —:

se e quali iniziative intenda attuare il Ministro interrogato affinché eliminato in modo definitivo ed urgente il grave problema denunciato per il paese di Sant'Angelo del Pesco, anche mediante la costruzione di una bretella di pochissimi chilometri e di modesta spesa, che eviti l'attraversamento dell'abitato da parte dei mezzi pesanti che oggi transitano, come già ricordato, con una media giornaliera di oltre 700 mezzi. (4-03482)

\* \* \*

## INTERNO

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

il comune di Poggio a Caiano (Prato) ospita numerosi bambini stranieri che hanno ottenuto asilo in Italia in quanto riconosciuti rifugiati;

la tutela del diritto di asilo dovrebbe riguardare non soltanto i rifugiati ma anche tutti coloro ai quali non sono garantite le libertà democratiche ed anche chiunque sia costretto a lasciare il proprio Paese perché in pericolo di vita;

l'Italia è ancora oggi l'unico tra gli Stati membri dell'Unione Europea che non ha adottato una legge organica in materia di diritto di asilo, sebbene la nostra Costituzione abbia recepito il diritto di accoglienza tra i suoi principi fondamentali;

nel disegno di legge sull'immigrazione, approvato alla Camera ed attualmente all'esame del Senato, AS 795 B, il diritto di asilo viene disciplinato da soltanto tre articoli (31, 32, 33), cosicché di fatto non viene risolto il problema dei richiedenti asilo che vengono parificati ad immigrati irregolari;

tuttavia alla Camera sono state approvate alcune modifiche al disegno di legge in oggetto che istituiscono il Sistema di protezione per i richiedenti asilo e rifugiati, e tale previsione apre una nuova prospettiva di stabilità ai programmi decentrati di accoglienza e tutela;

altro importante elemento è l'introduzione del Fondo nazionale per le politiche e i servizi dell'asilo, per il quale tuttavia la copertura di spesa prevista per il corrente anno risulta largamente insufficiente a far fronte in modo adeguato alle attività messe in atto e non modifica la