

le disfunzioni della giustizia civile non sono più ulteriormente tollerabili —:

se e quali iniziative intenda assumere al fine di superare l'attuale situazione di denegata giustizia. (4-03612)

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

un giovane detenuto — appena trentenne Fabio Benini — per una condanna a 16 anni per omicidio è morto pochi giorni or sono presso il centro clinico del carcere delle Vallette di Torino, ivi trasferito dal carcere di Forlì in data 13 luglio 2002 a seguito della gravità del suo stato di salute (anoressia che lo aveva fatto dimagrire di oltre 50 chilogrammi e collassi che si susseguivano ad intervalli sempre più frequenti);

la stampa locale riporta le notizie secondo la quale a detta della madre, il figlio detenuto in isolamento sarebbe stato lasciato senza cure adeguate e sarebbe morto senza che nessuno se ne accorgesse, nella più completa solitudine —:

se sia a conoscenza del tragico episodio;

quale assistenza sociale e sanitaria sia stata prestata;

quali iniziative avrebbero potuto essere prese, nella salvaguardia della necessità di scontare la pena per il reato commesso, atte ad arginare le conseguenze di una malattia nota da tempo;

se sia stata aperta una inchiesta amministrativa sul tragico episodio.

(4-03619)

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

il 3 giugno 2002 l'OSAPP (organizzazione sindacale autonoma polizia penitenziaria), con atto n. 3222, ha segnalato le gravi condizioni in cui versano gli Istituti penitenziari di San Michele e di Don Soria nella città di Alessandria, dovute ad una

carenza di organico che determina una pericolosa situazione di ingovernabilità di quelle strutture, con conseguenti minacce e tentativi di aggressione nei confronti del personale di polizia penitenziaria;

non avendo ricevuto alcuna risposta dalle autorità interpellate (Presidente del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, Ministro della giustizia, Presidente della Commissione giustizia della Camera dei deputati, provveditore regionale dell'amministrazione penitenziaria del Piemonte, responsabile delle relazioni sindacali del DAP, segretario regionale OSAPP Piemonte, vice-segretario regionale Piemonte, direzione della casa di reclusione di Alessandria) il 9 luglio 2002 l'OSAPP ha nuovamente inviato una lettera alle autorità sopracitate sollecitando un loro intervento per ripristinare le condizioni minime di sicurezza per il personale dei penitenziari e per gli stessi detenuti —:

se il Governo sia a conoscenza della grave situazione appena descritta e, in caso affermativo, come intenda procedere per garantire al personale di polizia penitenziaria condizioni lavorative sicure e meno pressanti da quei problemi che subentrano in ogni luogo di lavoro dove esiste una carenza di organico.

(4-03624)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta orale:*

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

nel tardo pomeriggio del 20 luglio 2002 l'espresso 1930 Palermo-Venezia « Freccia della laguna » è deragliato a pochi chilometri da Messina, a Contrada Formica, poco prima della stazione di

Rometta Marea, causando la morte di sette passeggeri ed il ferimento di altri 28 —:

quali siano state le cause e le eventuali responsabilità dell'incidente;

quali siano i controlli lungo la tratta ferroviaria in questione e, più in generale, lo stato di manutenzione delle ferrovie siciliane;

perché i miliardi stanziati da un decennio per la ristrutturazione della rete siciliana non siano ancora stati utilizzati. (3-01274)

**BUONTEMPO.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

alcune ricerche condotte a livello internazionale hanno evidenziato una diffusione della tubercolosi, malattia pressoché radicata dai paesi industrializzati, ma che ancora ha numerosi focolai nei paesi in via di sviluppo;

in una conferenza tenutasi di recente a Londra è stato presentato uno studio condotto da una nota università canadese secondo cui l'aria a bordo dei velivoli è di scarsa qualità, e costituisce vettore d'infezioni quali l'influenza, il morbillo, la parotite, la varicella;

l'aereo costituisce il mezzo di trasporto più usato soprattutto per le lunghe distanze;

gli spazi a disposizione dei passeggeri a bordo degli aerei sono ridotti specialmente per la classe economica;

l'aria a bordo dei velivoli viene riciclata dagli impianti di condizionamento;

recenti ricerche, effettuate in Italia e all'estero, hanno dimostrato che molti microrganismi che vengono trattenuti dai filtri « assoluti » od « ad altissima efficienza », sopravvivono e proliferano *in situ* e che tale crescita microbica determina il deterioramento del media filtrante (bioporazione) con conseguente ra-

ridotta perdita di efficacia del filtro ed immissione nell'ambiente, trasportati dall'aria necessaria per i ricambi, dei microrganismi e dei prodotti del metabolismo microbico —:

quali siano le misure adottate dalle compagnie aeree nazionali atte a garantire idonee condizioni di sicurezza ed igiene per i passeggeri;

quali requisiti tecnici siano richiesti per i filtri di cui sono dotati gli impianti di trattamento aria dei velivoli;

se sia previsto o prescritto l'utilizzo di filtri antibatterici per limitare la carica microbica totale e i microrganismi opportunisti e/o patogeni presenti nell'aria immessa dalle bocchette dell'impianto di trattamento aria dei velivoli. (3-01275)

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

la pista numero 3 dell'aeroporto di Fiumicino, sulla quale avvengono praticamente tutti gli atterraggi dello scalo romano, non è a norma ICAO perché la pendenza longitudinale e trasversale non assicura lo smaltimento delle acque piovane, causando così fenomeni di « acqua-planing »;

A.d.R. (precedente azionista pubblico), nel programma degli interventi per il Giubileo del 2000, aveva presentato un progetto, finanziato con risorse proprie, per eliminare la pericolosa anomalia della pista numero 3 dell'aeroporto di Fiumicino;

il progetto fu approvato dall'Amministrazione dei trasporti, l'opera fu appaltata a l'intervento, per la sua prima fase, fu eseguito, nel senso che venne adeguata a pista di volo la via di rullaggio, parallela, per consentire lo spostamento del traffico che avrebbe consentito l'intervento sulla pista principale senza alcuna penalizzazione operativa;

A.d.R. (a capitale privato), però, pur avendo inserito il programma industriale presentato in gara, dopo l'aggiudicazione non ha eseguito l'intervento ed il rapporto contrattuale è stato risolto a seguito di un contenzioso con l'impresa;

l'intervento radicale e definitivo è stato sostituito con altro, diverso e molto più limitato intervento (del valore di circa 20 miliardi delle vecchie lire), consistente in una ricarica della pavimentazione di modesto effetto perché si prevede che la pista, a causa della ridotta resistenza del terreno, possa continuare ad abbassarsi;

Aeroporti di Roma (A.d.R.), con configurazione pubblica, ritenne necessario l'intervento con configurazione giuridica privata, a dispetto del piano industriale, ha eseguito un lavoro strutturalmente diverso sulla base di evidenti valutazioni di risparmio di risorse finanziarie;

è certamente possibile affermare che un risparmio aziendale di parecchie decine di miliardi di vecchie lire rischia di penalizzare addirittura la sicurezza del volo;

in condizioni di buona visibilità è usata, per gli atterraggi, la pista parallela, non dotata, però, di complete radioassistenze, mentre in condizioni di scarsa visibilità, o di pioggia, si deve usare la pista principale (dotata delle necessarie radioassistenze) che, però, non è a norma per le carenze che manifesta proprio a causa della presenza di acqua piovana —:

se le circostanze indicate in premessa siano rispondenti a verità e, in caso affermativo, quali iniziative intenda assumere per ottenere il rispetto degli impegni assunti da parte di Aeroporti di Roma e, soprattutto, per garantire la più assoluta sicurezza del volo. (3-01277)

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

i lavori di ampliamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria causano

gravi disagi agli utenti che la percorrono senza poter utilizzare corsie di emergenza, in presenza di continue interruzioni, di code infinite e senza le dovute garanzie di sicurezza;

tutto questo crea grandi disagi a chi, soprattutto durante il periodo estivo, sceglie la Calabria e la Sicilia come meta delle proprie vacanze;

tali disagi e difficoltà scoraggiano gli utenti dall'intraprendere un viaggio che spesso diventa un'allucinante avventura;

questa situazione provoca notevoli danni all'immagine e all'economia turistica delle due regioni;

sulla stampa (*La Repubblica*, 23 luglio 2002) nei giorni scorsi è stato pubblicato un articolo nel quale viene evidenziato che sui 29 cantieri di ampliamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria esisterebbe una situazione di grave irregolarità nella conduzione dei lavori e un'assenza di controlli e di verifica, da parte dell'ANAS, sulla qualità dell'esecuzione e sulla sicurezza degli stessi lavori e che dall'ispezione effettuata dall'autorità di vigilanza sui 29 lotti di lavori in corso d'opera del tronco autostradale sarebbe stata rilevata l'assenza assoluta da parte dell'ANAS delle procedure per un'adeguata programmazione e un'attenta verifica dell'appalto che comporterà, secondo la stessa autorità, un pesante incremento dei costi rispetto alle previsioni e un notevole allungamento dei tempi per l'ultimazione dell'opera —:

quali urgenti iniziative intenda adottare affinché:

a) siano eliminati i gravi disagi che da tanto tempo sopportano gli utenti che hanno la ventura di percorrere la Salerno-Reggio Calabria;

b) siano garantiti la qualità dei lavori e la sicurezza dei cantieri;

c) siano rispettati i tempi e i costi dell'opera come indicati nelle previsioni;

d) sia accertata la veridicità delle notizie pubblicate dalla stampa nazionale sulle responsabilità denunciate. (3-01278)

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

il Governo ha aspettato che si verificasse la tragedia che sabato 20 luglio 2002, ha coinvolto il treno espresso 1935 Palermo-Venezia lungo il tratto ferroviario tra le stazioni di Venetico e Rometta Marea, in provincia di Messina, per occuparsi finalmente del tratto di linea ferroviaria Palermo-Messina;

si è trattato di una tragedia annunciata, infatti già più di un mese fa i sindaci della zona avevano sollevato il problema con il Governo, organizzando persino, il 14 giugno scorso, insieme a CGIL, CISL e UIL, una manifestazione per chiedere l'ammmodernamento e il raddoppio del tratto ferroviario in questione;

nella legge obiettivo non vi è alcuna indicazione che riguardi investimenti sulla tratta Palermo-Messina, venendo invece preferita la Palermo-Catania —:

se il Governo abbia predisposto iniziative specifiche per prevenire infiltrazioni mafiose nella gestione dei lavori di raddoppio delle tratte ferroviarie ove questi sono in corso;

quali interventi urgenti si vogliono prendere per verificare bene chi, come e con l'utilizzo di quali materiali siano stati effettuati i lavori di manutenzione nella tratta in questione;

accertare in tempi brevi le reali responsabilità che hanno determinato il disastro di sabato 20 luglio scorso;

se risponda al vero che sulla linea Palermo-Messina il tratto tra Patti e Castelbuono, già previsto e finanziato per 1.700 miliardi nel Contratto di programma, verrebbe abbandonato per procedere, in alternativa, alla realizzazione del raddoppio del tratto Castelbuono-

Catania e che tale scelta sarebbe stata prodotta a seguito di un accordo tra il presidente della Regione Sicilia, l'assessore regionale ai trasporti e il vice Ministro per l'economia, onorevole Miccichè, provocando la sentita reazione del coordinamento dei sindaci della predetta zona. (3-01281)

ACQUARONE, BURLANDO e MAZZARELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato hanno costruito e messo in esercizio un passante-bretella che collega il bacino portuale di Genova-Pra-Voltri con linee ferroviarie diverse da quella costiera e direttamente collegate con la pianura padana;

tale opera, giustamente ritenuta di fondamentale importanza, sia per contenere il trasporto su gomma dei *containers* movimentati in misura sempre crescente nel citato bacino portuale sia per evitare intasamenti sulla linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, è costata alcune centinaia di milioni di euro (si parla di circa 450 miliardi di vecchie lire);

di fatto, essa appare inutilizzata in quanto vi transitano poche unità di treni al giorno;

in conseguenza di ciò, il traffico veicolare sulla via Aurelia e sul corrispondente tratto dell'autostrada presenta sin d'ora non sopportabili aspetti di congestione, tali comunque da impedire un pur auspicato aumento dei traffici marittimi;

in definitiva, la costruzione e la messa in esercizio del passante ferroviario in questione in rapporto a tanto esiguo utilizzo sembra costituire un vero spreco del pubblico denaro —:

quali azioni il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intenda intraprendere con urgenza per porre fine alla descritta situazione che le popolazioni interessate giudicano a dir poco scandalosa e far sì che una delle poche opere ferro-

varie progettate ed ultimate in Liguria possa assolvere alla funzione di pubblico interesse posta a base della sua realizzazione. (3-01283)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

nel giugno 2002, acquistando il 10 per cento delle quote della società Parisi, l'Autorità portuale di Trieste ha fatto il suo ingresso nella società italo-slovena « Tict », società che gestisce il Molo VII del Porto nuovo di Trieste;

l'acquisto è avvenuto attraverso la società Adriafer, interamente controllata dell'Autorità portuale e creata qualche mese prima per gestire manovre ferroviarie, intermodalità e terminali;

il 27 giugno 2002 il Comitato portuale ha dato il via libera all'acquisto, approvando la delibera presentata dal presidente dell'Autorità portuale Maresca con un solo voto contrario, quello del rappresentante del genio civile opere marittime;

la seduta ha registrato, però, tre assenze « eccellenti »: il rappresentante dell'Associazione degli industriali, il segretario degli agenti marittimi e il segretario dell'Associazione degli spedizionieri;

il presidente Maresca, nel corso di una conferenza stampa, ha motivato tale operazione per l'« insufficienza del Molo VII sia sul piano operativo che strutturale »;

considerato che in base alla legge n. 84 del 1994 le Autorità portuali non possono partecipare alla gestione dei terminali e che altre società particolarmente « quotate » nella gestione di terminali, sia in relazione alla professionalità che alla dimensione internazionale, avevano mostrato il proprio interessamento per la gestione del Molo VII del Porto di Trieste —

se, nell'ambito dei poteri di vigilanza di cui all'articolo 12 della legge n. 84 del 1994, il Ministro non intenda favorire la sostituzione del socio « Autorità portuale di Trieste » con altre società, che rispondano a tutti i requisiti di legge, per la gestione del Molo VII. (4-03605)

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

le officine meccaniche del Salento Omfesa spa, con sede a Trepuzzi, sono state costrette, a causa della politica di tagli operata dalle Ferrovie dello Stato nel settore della manutenzione dei carri merci, ad operare un pesante ricorso alla cassa integrazione con la prospettiva di un dimezzamento degli attuali livelli occupazionali;

tale drastica ipotesi di licenziamento di centinaia di lavoratori avrebbe conseguenze disastrose in una realtà sociale dove il tasso di disoccupazione è già a livelli allarmanti —

se il Governo non ritenga necessario ed urgente convocare un apposito tavolo nazionale di confronto a cui far partecipare l'azienda, le Ferrovie dello Stato, il sindacato, i ministeri delle infrastrutture e trasporti e quello del lavoro e delle politiche sociali per ricercare le necessarie soluzioni, volte a garantire gli attuali occupati dando da un lato certezze all'azienda e dall'altro assicurando una prospettiva di serenità ai lavoratori ed alle loro famiglie. (4-03618)

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

le Ferrovie dello Stato hanno abolito, da qualche giorno, uno dei tre treni della

classe Eurostar che congiungono Roma con Torino;

in conseguenza di tale decisione, la città di Torino è unita alla capitale del Paese con due treni Eurostar al giorno, mentre Roma è congiunta giornalmente: a Milano, con 17 treni Eurostar, a Venezia, con 6 treni Eurostar, a Napoli, con 13 treni Eurostar, a Bari, con 6 treni Eurostar —:

quali iniziative intenda adottare affinché sia modificata una situazione così discriminante per la città di Torino e per l'economia piemontese. (4-03622)

IANNUCILLI, VILLARI, MARIO PEPE, COLA, GIOACCHINO ALFANO, ALFREDO VITO, AZZOLINI, CICALA, TAGLIALATELA, PERROTTA, SANTULLI, ANTONIO BARBIERI e COSENTINO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato hanno recentemente soppresso il treno con tratta Napoli/Margellina — Roma/Termini delle ore 7.20;

in realtà l'utenza cittadina in questione ha ricevuto dalla sospensione del servizio un notevole disagio, se si considera il numero non indifferente di pendolari che fruiva del servizio per raggiungere la città di Roma;

le Ferrovie dello Stato, contestualmente al riordino delle tratte ferroviarie, hanno proceduto ad aumentare il prezzo delle tariffe adducendo a motivo proprio il miglioramento dei servizi offerti all'utenza;

all'aumento delle tariffe da parte della società ferroviaria, e all'invito all'utenza al trasporto su rotaie, non si è avuto — in contraddizione con tutto ciò — un miglioramento del servizio, in particolare sulle tratte dell'Italia Meridionale;

i motivi per cui è stata soppressa la tratta — servita da Eurostar — Napoli/

Mergellina — Roma/Termini delle ore 7.20, che era addirittura insufficiente visto l'alto numero dei fruitori —:

se il Ministro non ritenga che le Ferrovie SpA, come unico erogatore del servizio ferroviario nazionale, abbiano l'obbligo di mantenere una rete di servizi che comprenda tutto il territorio nazionale, evitando « zone buie » che potrebbero comportare notevoli disagi di spostamento ai cittadini;

se non ritenga di doversi attivare per il ripristino immediato di tale tratta. (4-03628)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

il testo unico degli enti locali, così come da ultimo modificato, statuisce che gli oneri per i permessi retribuiti dei lavoratori dipendenti privati o di enti pubblici economici sono a carico dell'ente presso il quale gli amministratori pubblici esercitano le loro funzioni;

tale regime provoca non poche difficoltà agli amministratori dei piccoli comuni che vedono il loro già esiguo bilancio decurtato dagli oneri finanziari che l'ente si deve accollare per garantire il rimborso delle assenze degli amministratori a causa dell'espletamento di compiti e funzioni legati al loro mandato elettorale —:

se non ritenga di adottare iniziative normative volte a ovviare a tale infausta ed ingiusta situazione, eventualmente attraverso l'introduzione di un rimborso ai comuni che devono fronteggiare tali esborsi. (4-03608)

\* \* \*