

carenze della sicurezza complessiva dell'istituto, dei detenuti e degli agenti di polizia penitenziaria;

quali provvedimenti intenda adottare per risolvere le gravi problematiche che affliggono da tempo la casa circondariale di Voghera e, in particolare, per ristabilire l'adeguato funzionamento dell'istituto, nonché un clima che permetta un corretto e sereno rapporto tra detenuti, polizia penitenziaria e direzione dell'istituto di pena. (5-01369)

*Interrogazione a risposta scritta:*

NICOTRA. — *Al Ministro della giustizia.*  
— Per sapere:

quali iniziative intenda assumere per far fronte alla grave carenza di personale amministrativo esistente nei Tribunali e negli uffici dei giudici di pace;

se, in particolare, è a conoscenza del fatto che per far fronte alla nuova organizzazione del processo penale recentemente entrato in vigore con la competenza del giudice di pace, a Roma è stato sottratto personale all'ufficio del giudice di pace civile per destinarlo al penale, creando così una situazione di paralisi degli uffici;

se non intenda affrontare tali carenze autorizzando un congruo numero di assunzioni a contratto, della durata biennale, delegando i capi degli uffici giudiziari (Presidente Tribunali, Procuratore della Repubblica, Giudice di Pace) ad effettuare tali contratti. (4-04330)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

GIACCO, DUCA, GASPERONI e BATTAGLIA. — *Al Ministro delle infrastrutture*

*e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

allo studente disabile J. C. è stato impedito, domenica 13 ottobre 2002, di salire sul treno espresso 923 in partenza dalla stazione di Bologna alle ore 23.57 con destinazione Pesaro;

tenendo presente la sua situazione e l'indisponibilità del personale della stazione di offrire assistenza per aiutarlo a salire sul treno, lo studente è stato costretto ad utilizzare un taxi per raggiungere la città di Urbino dove frequenta la facoltà di giurisprudenza;

a tutt'oggi non vi è stata alcuna risposta da parte della divisione passeggeri, l'ufficio rapporto con i clienti di Bologna, alla quale il ragazzo si è rivolto per far presente l'episodio e per chiedere il rimborso della cifra pagata —:

quali provvedimenti urgenti intenda intraprendere, anche in base alle leggi esistenti (n. 104 del 1992), affinché siano disciplinate modalità che assicurino assistenza alle persone disabili, senza che queste siano obbligate a mandare un preavviso di almeno 72 ore prima della partenza, non considerando le urgenze che si possono verificare. (5-01373)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

PEZZELLA, LA STARZA e MEROI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nel 1997, l'Associazione diportisti italiani, con sede a La Maddalena, provincia di Sassari, ha fatto richiesta al demanio di Olbia, allora competente per territorio, di una concessione demaniale marittima, per la posa in opera di un pontile galleggiante, di proprietà dell'associazione, dietro pagamento di un canone regolarmente pagato fino al 2002;

ottenuta la concessione, i diportisti hanno avviato la costruzione del sopraccitato pontile;

i predetti lavori si sono conclusi nel 2001 anno in cui, l'associazione ha fatto

richiesta al comune di La Maddalena di un'autorizzazione al transito sul lungo mare, regolarmente accordata;

tenuto conto che la legge n. 488 del 23 dicembre 1999, in combinato disposto con l'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 2 dicembre 1997, esonera dal pagamento dei predetti canoni, i titolari di pontili come quello appartenente all'associazione in oggetto, in quanto rientranti nella categoria di opere realizzate ai soli scopi turistico-ricreativo;

a riguardo l'associazione ha chiesto il relativo rimborso per il canone ingiustamente versato alla capitaneria di porto di Olbia divenuta competente sul territorio, con lettera datata 7 febbraio 2000;

ciò nonostante la capitaneria non ha provveduto alla sospensione del relativo canone di pagamento;

alcun provvedimento a riguardo è stato adottato dall'ufficio rimborsi dell'agenzia erariale di Sassari, prontamente informata dei fatti dai responsabili dell'associazione —:

quali iniziative urgenti intenda intraprendere al fine di accertare l'effettiva inesigibilità da parte degli organi competenti dei canoni versati dall'associazione diportisti dal 1997 al 2002. (4-04324)

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

l'interrogante ha già presentato precedenti interrogazioni (in data 17 settembre 1998 ed in data 31 ottobre 2000) relativamente all'opera definita Minimetrò-Perugia;

con delibera CIPE del 1° febbraio 2001, è stato approvato il finanziamento del primo lotto funzionale del costo di 114,8 miliardi di vecchie lire, assegnando 38,8 miliardi di vecchie lire al comune di Perugia;

ancora alla data del 4 febbraio 2002 non risultava concluso l'iter approvativo del progetto definitivo e ancora nulla si

sapeva sulla congruità economica del medesimo da parte della commissione interministeriale *ex* legge n. 1042 del 1969, in quanto mancavano ancora specifiche sulla parte economica del progetto;

da parte comunale i cantieri dell'opera non sono stati aperti, nonostante gli annunciati avvii a più riprese propagandati;

quest'opera non risolve affatto i gravi problemi della mobilità della città di Perugia, andando a gravare pesantemente sulla già critica situazione viaria proprio nel cosiddetto «nodo di Perugia», in quanto gli autoveicoli provenienti dall'esterno della città (E 45) dovranno essere fatti convergere nell'area a parcheggio (Pian di Massiano) da dove dovrebbe partire il Minimetrò, per incanalare così il flusso pedonale sulla funicolare a rotaie ed in tal modo si andrà inevitabilmente a congestionare ancor più quella viabilità esterna alla città (E 45) che si vorrebbe snellire;

all'interrogante pare del tutto carente l'analisi relativa alla connessione tra quest'opera trasportistica e la mobilità su rotaia, tanto che il Minimetrò non si integra affatto al sistema ferroviario di Perugia ed all'uso urbano delle ferrovie, e questi stessi sistemi trasportistici si sottraggono vicendevolmente flussi di passeggeri, appesantendo così le gestioni economiche di ciascuno;

sin dal 1995, erano stati stanziati dal CIPE oltre 70 miliardi di vecchie lire per la realizzazione del collegamento ferroviario tra la F.S. (stazione di Perugia-Fontivegge) e la F.C.U. (stazione di Sant'Anna);

tale progetto di ristrutturazione e di ammodernamento della F.C.U. può realizzare una moderna metropolitana di superficie, mettendo in collegamento le zone più periferiche della regione e della città direttamente con il centro storico di Perugia e superando così l'altro progetto del «Minimetrò»;

il Ministero dei trasporti, al fine di evitare l'inutile sovrapposizione dei diversi

progetti (Minimetrò e F.C.U.), aveva invitato già nel 2000 i soggetti interessati (comune di Perugia e regione dell'Umbria) a rivedere le proposte avanzate e questi hanno poi presentato un progetto sostitutivo della F.C.U. inerente la costruzione del doppio binario tra Ponte San Giovanni e la Pallotta;

nel recente accordo tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Umbria è stato finanziato, tra l'altro, anche il collegamento tra la stazione ferroviaria (F.S.) di Perugia-Fontivegge e la F.C.U. (Piscille-Sant'Anna), riproponendo nella sostanza il precedente progetto per l'uso urbano della ferrovia, incentrata nell'ammmodernamento e ristrutturazione della F.C.U. con il doppio tratto di binario e con il nuovo collegamento (tra Fontivegge e Piscille), ricreando quella inutile e dispendiosa sovrapposizione di infrastrutture già evidenziata e criticata;

alla luce del fatto che il Ministero svolge sempre l'azione di vigilanza sul buon esito dei finanziamenti di parte statale, al fine di assicurare efficacia ed efficienza ai progetti dallo stesso Ministero approvati —:

se non ritenga opportuno verificare, alla luce del nuovo e modificato quadro complessivo delle opere da finanziare nel settore del trasporto ferroviario su Perugia, anche con le competenti autorità locali, la sovrapposizione e duplicazione dei progetti trasportistici nelle premesse indicati, al fine di evitare lo sperpero del pubblico denaro e la costruzione di un'opera quale il Minimetrò, non solo inutile per la città, ma anche programmata, ad avviso dell'interrogante, con discutibili procedure amministrative. (4-04328)

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

se risponda al vero la notizia riportata da autorevoli quotidiani, attinta da fonte scientifica, circa i dati altamente

inquinanti rilevati nelle carrozze dell'Eurostar Roma-Milano, dovuti al fumo passivo:

quali urgenti iniziative intendano promuovere per ovviare a una così grave situazione. (4-04329)

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

l'autorità garante della concorrenza e del mercato nel gennaio del 2000 ha avviato un'istruttoria volta ad accertare se l'integrazione verticale scaturente dall'acquisizione del controllo di Autostrade s.p.a. da parte di Edizione  *Holding* s.p.a., sia idonea a determinare il rafforzamento della posizione di *Autogrill* nel mercato dei servizi di ristorazione, tale da comportare una situazione di quasi monopolio, potendo quest'ultima essere favorita da Autostrade nell'affidamento delle subconcessioni in scadenza o delle nuove subconcessioni;

la società Edizioni  *Holding*, infatti, controlla anche la società *Autogrill*, la quale opera attraverso subconcessioni ottenute da autostrade e gestisce il 70 per cento delle aree di servizio autostradali, realizzando l'80 per cento, del fatturato complessivo derivante dall'attività di ristorazione autostradale;

le attività interessate dall'operazione sono la gestione della rete autostradale, l'affidamento in subconcessione dei servizi prestati nelle aree di sosta, nonché i servizi di ristorazione resi agli automobilisti —:

se ritiene rendere pubblici i contratti di subconcessione intercorsi fra la società *Autogrill* e la società Autostrade, nonché il contenuto degli avvisi di gara banditi da quest'ultima nell'assegnazione delle attività in subconcessione, nonché le modalità di assegnazione. (4-04335)

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

dal giorno 22 ottobre 2002 è stato chiuso al traffico, con provvedimento d'ur-

genza, il transito sul ponte stradale della strada provinciale ex strada statale n. 343 Asolana di Casalmaggiore (Cremona) a causa del cedimento di una « trave » verificatosi all'altezza del chilometro 22,650;

trattasi di un ponte sul fiume Po che collega la zona del Casalasco con la provincia di Parma, di importanza fondamentale sia per i quotidiani scambi commerciali intercorrenti fra le due province citate sia per permettere ai cittadini di raggiungere il proprio posto di lavoro situato nella provincia confinante con quella di residenza;

tale provvedimento sta causando, inoltre, gravi disagi alla popolazione dal momento che si stanno creando quotidianamente, nelle ore di punta, code lunghe diversi chilometri;

tale situazione è aggravata dal fatto che i già esistenti passaggi alternativi di attraversamento del Po, oltre ad essere distanti dalla zona interessata, coinvolgono piccoli centri urbani i cui sistemi viari non idonei creano l'inevitabile intasamento —

quale sia l'effettiva gravità delle lesioni incorse al ponte di Casalmaggiore e la stima dei tempi occorrenti per il ripristino della transitabilità dello stesso ponte;

se sia ritenuto auspicabile prevedere la creazione di ulteriori vie alternative (grazie all'ausilio della protezione civile o dell'esercito italiano) o l'ampliamento ed il miglioramento delle vie già esistenti;

se siano veritiere le affermazioni riportate a nome di esponenti dell'Anas secondo le quali lo stesso ente Anas si farà carico dell'immediata riparazione della trave crepata, sia operativamente che finanziariamente grazie ai residui fondi relativi all'alluvione 2000, per poter riaprire nel giro di qualche settimana almeno al traffico leggero;

quali saranno i tempi occorrenti al ministero delle infrastrutture e dei trasporti per completare la manutenzione straordinaria strutturale di tutti i pulvini (travi) più a rischio e dell'impalcato, in

ragione della particolare gravità del problema e delle pressanti richieste provenienti dagli enti locali interessati.

(4-04337)

\* \* \*

## INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

*Interrogazione a risposta scritta:*

**BULGARELLI.** — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie, al Ministro per la funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza.* — Per sapere — premesso che:

l'adozione di *software* libero e *open-source*, e di formati di documenti e dati che seguano *standard* pubblici e non proprietari, e una grande occasione per i singoli cittadini, le aziende e, soprattutto, per le pubbliche amministrazioni. La qualità, stabilità, robustezza dei prodotti *open-source* è ormai proverbiale in applicazioni *server* ed è ormai divenuta incontestabile anche in quelle di tipo *desktop*. La sua crescente adozione da parte di molte imprese ne è la ulteriore conferma;

un'intera comunità mondiale di persone che partecipa allo sviluppo e al collaudo del *software* libero, garantisce inoltre che questo non esegua « sottobanco » operazioni diverse da quelle per le quali è pubblicamente utilizzato. Un pericolo da non sottovalutare nell'era della connessione permanente ad *internet* e quando siano in gioco dati sensibili;

la disponibilità del codice sorgente permetterebbe infine alle singole amministrazioni di poter avviare progetti di adattamento del *software* alle proprie specifiche esigenze, senza dover ogni volta ricominciare da capo o affidarsi al rilascio di arbitrarie nuove versioni come nel caso delle applicazioni di tipo « office »; senza contare che l'adozione di *software* libero sarebbe inoltre fonte di risparmi elevatissimi (si pensi solo a quello che si conseguirebbe rinunciando ai costosissimi pac-