

inoltre, la decisione del DAP, se confermata, sarebbe l'ennesimo atto di una pesante campagna contro l'impegno garantista e per la trasparenza nel carcere;

sarebbe opportuno che il Ministro della giustizia riferisse al Parlamento sulle notizie circa misure di sicurezza e vigilanza nelle carceri disposte dal DAP contro l'Associazione Antigone ed altri non meglio specificati gruppi anarco-insurrezionalisti —

se non ritenga che debba essere fatta piena luce sulla vicenda. (4-04497)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

D'ALIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

da notizie stampa si è appreso che dal 1° gennaio 2003 Rete Ferroviaria Italiana sospenderà il servizio di collegamento veloce con l'aeroporto « Tito Minniti » di Reggio Calabria;

Rete Ferroviaria Italiana ha, inoltre, comunicato alle organizzazioni sindacali che ridimensionerà il trasporto passeggeri verso il capoluogo reggino;

tali scelte della società appaiono, ad avviso dell'interrogante, immotivate e, comunque, obiettivamente penalizzanti per il rilancio dell'aeroporto dello Stretto di Messina;

a seguito dell'introduzione del collegamento veloce, si è rafforzato l'utilizzo dell'aeroporto da parte dei cittadini messinesi;

l'aeroporto « Tito Minniti » è, infatti, a servizio del sistema integrato di trasporto dell'area dello Stretto —

quali provvedimenti intenda adottare il Governo per:

a) rappresentare a Rete Ferroviaria Italiana la necessità di garantire il mantenimento del servizio;

b) potenziare gli investimenti per rendere più funzionale l'aeroporto dello Stretto consentendo allo stesso di aumentare il numero dei voli di linea nazionali raccogliendo, così, un bacino di utenza più ampio e garantendo servizi più efficienti alla città di Messina. (3-01581)

Interrogazione a risposta in Commissione:

CIMA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

il 10 settembre 2002 il mercantile Jolly Rubino, battente bandiera italiana e appartenente alla compagnia genovese Ignazio Messina, si è arenato senza equipaggio sulla costa sudafricana due chilometri a nord del faro di St. Lucia, nelle vicinanze del St. Lucia Wetland Park, un parco ecologico dichiarato patrimonio dell'umanità e protetto dall'UNESCO, in quanto santuario di migratori e di rare piante lagunari;

la Jolly Rubino, che aveva segnalato martedì 10 settembre 2002 l'avaria, provocata da un incendio a bordo, era salpata da Durban ed era diretta a Mombasa con un carico misto, che comprendeva, secondo alcune fonti, 1.300 tonnellate di carburanti e di nafta, secondo altre (TGCOM) 370 *containers* e 1700 rotoli di acciaio caricati in Sudafrica, mentre secondo altre ancora (*Marcon International Inc.* ed altre) 1100 tonnellate di olio combustibile e 225 tonnellate di gasolio e un quantitativo imprecisato di sostanze pericolose (metanolo e fenolo);

dalla falla apertasi nella chiglia della Jolly Rubino continuano ad uscire combustibile e sostanze chimiche, e controllando la bolla di carico risultano scomparse, quindi presumibilmente cadute in mare a causa dell'inclinazione delle nave, circa 70 bidoni di plastica contenenti so-

stanze altamente tossiche che sono un grave pericolo per l'ambiente e per la floridissima industria turistica locale, ma soprattutto per la salute della popolazione costiera;

dopo un primo inutile tentativo di disincagliare il mercantile, reso impossibile dall'incendio che continua a divampare nella sala macchine, sono cominciate le operazioni di pompaggio del carburante rimasto nei serbatoi verso una nave cisterna;

sulla rotta Genova-Sud Africa il Gruppo Messina oltre alla Jolly Rubino, varata nel 1978 e quindi obsoleta e non indicata al trasporto di sostanze pericolose, ha in servizio altri tre vettori la Jolly Marrone, Smeraldo e la Turchese, il nome delle quali insieme a quello della Jolly Rubino viene richiamato in una serie di inchieste sul traffico illecito di rifiuti diretti al porto di La Spezia e alle discariche abusive di Pittelli, e nelle relazioni della Commissione Bicamerale sui Rifiuti nel 1997;

già nel settembre del 1987 la Jolly Rubino fu oggetto di interrogazioni parlamentari che chiedevano indagini sul reale carico della nave, sospettata di essere utilizzata per traffici di armi verso l'Iraq;

alcuni mesi più tardi un'altra interrogazione presentata dai Verdi incaricava il Governo di verificare un sospetto traffico incrociato di armi da una parte e di rifiuti tossici verso la Nigeria dall'altra;

nel 1990 un'altra nave del Gruppo Messina, la Jolly Turchese, fu al centro di indagini per un presunto coinvolgimento nel trasporto verso l'Iraq di componenti del « supercannone » che Saddam Hussein voleva realizzare;

della Jolly Rubino si tornò a parlare nel '91 perché coinvolta nella fuga di un giovane eritreo dall'Etiopia e nel 1994 quando venne sequestrata nel porto di La Spezia con un carico di rifiuti altamente radioattivi che si sospettò provenissero dall'ex Unione Sovietica;

alla luce delle reali e presunte vicende delle navi del Gruppo Messina, le preoccupazioni del Governo sudafricano sono fondate e meritano risposte esaurienti e rassicuranti —:

quale sia la reale composizione del carico della nave in questione;

se il Governo non ritenga necessario nominare una Commissione d'inchiesta integrata tra Ministero dell'ambiente e trasporti che verifichi tutti gli aspetti legati alle cause dell'incidente, al rispetto delle normative internazionali e nazionali sul trasporto di sostanze pericolose e di rifiuti e all'impatto ambientale;

se siano state intraprese iniziative di collaborazione con le autorità sudafricane per l'organizzazione e il finanziamento delle attività di messa in sicurezza del relitto e di disinquinamento dell'area interessata;

quali siano i controlli effettuati sulla flotta mercantile italiana al fine di garantire la sicurezza della navigazione sia per quanto riguarda gli equipaggi sia per quanto riguarda il rischio che carichi trasportati possano provocare inquinamento dei mari e delle coste, e se non si ritenga il caso conoscere dettagliatamente e seguire con particolare attenzione le attività di compagnie armatrici come quella « Ignazio Messina & Co » con un passato di indagini a proprio carico.

(5-01409)

Interrogazioni a risposta scritta:

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 (centocinquantomila 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 gestione 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 pericolosità) rispetto ad un fenomeno inquietante per le dimensioni assunte e per la costante, inarrestabile espansione.

(4-04477)

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

in data 23 gennaio 2002 è stato siglato l'accordo governativo in riferimento alla situazione dell'Alitalia;

sembra che, parallelamente all'apertura della procedura ex 223 siano intercorse intese fra Alitalia e Volare Group, compagnia *low cost*, a cui sono state cedute numerose linee operate da Alitalia;

contemporaneamente, nell'ambito della stessa operazione, si procederà alla cessione del vettore *charter Euroflay* del gruppo Alitalia, operazione attualmente congelata per l'intervento di vari sindacati;

sembra che ciò avvenga nell'ambito dell'acquisizione da parte di Az di quote di Volare Group;

in questo modo si alimenta la crescita di un concorrente « a basso costo »;

ciò non corrisponde agli interessi dell'Alitalia, ma al suo smantellamento e a favorire una cordata economica dietro la quale si dice si nasconderebbero interessi partitici;

operazioni di sostituzione di voli Az con altri a basso costo sembrano intervenire anche sul lungo raggio a fronte di una prossima dismissione di aerei Alitalia;

si provvede allo smantellamento dell'area tecnica Az-Atitech attraverso tre società di manutenzione con *partners* Lufthansa, Airfrance, e, guarda caso, Volare group;

tutto ciò a fronte di due notevoli interventi di ricapitalizzazione da parte dello Stato —:

se queste notizie corrispondano a verità;

se non ritenga che una simile operazione sia contraria agli interessi Alitalia e contrasti con i motivi di intervento dello Stato nel salvataggio e rilancio di Alitalia;

se non ritenga di dover intervenire al fine di ripristinare una politica coerente con l'intervento pubblico in Alitalia.

(4-04494)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

FOLENA e PANATTONI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro per l'innovazione*

e le tecnologie, al Ministro per la funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza, al Ministro per gli italiani nel mondo. — Per sapere — premesso che:

nella circolare del Ministero dell'interno n. 22 del 2002 del 14 ottobre 2002, avente oggetto: « Istituzione dell'Elenco degli italiani residenti all'estero di cui all'articolo 5 della legge n. 459 del 2001. Ruolo degli uffici territoriali del Governo. Chiarimenti e precisazioni ai comuni in merito al nuovo programma per la gestione informatizzata dell'AIRE » si legge che i comuni, per gestire l'anagrafe degli italiani residenti all'estero al fine di rendere possibile il voto per corrispondenza, devono dotarsi di un sistema informatico dotato di sistema operativo « Windows 2000 professional o Windows XP » a « garanzia della sicurezza interna del comune »;

in suddetta circolare si legge che gli aggiornamenti dell'AIRE avvengono tramite « Web-Mail » —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza di tale circolare;

se i ministri interrogati non ritengano che suddette disposizioni siano in contrasto con i principi di libera concorrenza, in quanto indicano l'adozione di un particolare *software* proprietario;

quali iniziative intendano prendere i Ministri, per quanto di propria competenza, al fine di rendere il sistema di gestione dell'AIRE non vincolato all'utilizzo esclusivo di un determinato sistema operativo. (3-01585)

CICCHITTO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 15 novembre 2002 sono stati arrestati a Cosenza, Taranto, Benevento, Viterbo e Catanzaro, venti militanti appartenenti al movimento « no global » su iniziativa della Procura di Cosenza —:

fermo restando il rispetto per l'autonomia della Magistratura, quali valuta-