il tasso più elevato di sovraffollamento si registra nel carcere di Locri, dove c'è oltre la metà in più dei detenuti previsti con un + 94 per cento;

la maglia nera degli istituti penitenziari che superano il limite di tollerabilità va a Castrovillari ma le stesse difficoltà si verificano a Reggio Calabria e Paola;

a ciò bisogna aggiungere le carenze di organico della polizia penitenziaria, le difficoltà nelle quali si trovano a dover operare le strutture di assistenza in particolar modo sanitarie –:

quali iniziative il Governo intenda adottare affinché in Calabria venga affrontato il problema del sovraffollamento delle strutture penitenziarie e si adoperi a progetti per migliorare le condizioni di vita all'interno delle carceri;

se non si ritenga inoltre di potenziare gli organici della polizia penitenziaria e di sostenere le associazioni e le strutture che collaborano nel recupero dei detenuti.
(4-05402)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

lo sviluppo complessivo del territorio della provincia di Viterbo è fortemente rallentato dall'insufficiente dotazione di infrastrutture viarie strategiche che permettano una comunicazione facile e spedita;

questa carenza che inibisce le attività lavorative e, soprattutto, i flussi turistici per la fruizione dell'ingente e significativo patrimonio archeologico, storico, culturale ed ambientale di cui la provincia è ricca, contribuisce in larga misura a collocare Viterbo nella fascia delle provincie meridionali con un valore pari a circa la metà della media nazionale (58,6 per cento);

le grandi direttrici: Autostrada del Sole, Autostrada Tirrenica, Ferrovia Roma-Firenze-Milano e Roma-Genova, lambiscono soltanto il territorio Viterbese, la trasversale Civitavecchia-Viterbo-Terni, oggi denominata S.S. n. 675 « Umbro-Laziale » e la S.S. n. 2 « Cassia » sono da ritenersi i veri collegamenti strategici della provincia di Viterbo;

per questa loro valenza, infatti, le strade sopra citate sono state inserite nel testo normativo n. 443 « Legge Obiettivo », varato dalle camere nel 2001, come infrastrutture di preminente interesse nazionale e così accolte all'interno della legge finanziaria relativa all'anno 2002, come pure nella programmazione approvata dal CIPE nella delibera n. 121 del 2001;

l'*iter* inerente alla progettazione della S.S. n. 675 « Umbro-Laziale » che l'A.N.A.S. si è accinta a concretizzare, di per sé già complesso, sta subendo gravi rallentamenti per una sequela infinita di incontri, riunioni, suggerimenti più o meno formali e determinazioni;

è utile, allora, fare una breve cronistoria delle varie tappe di questo *iter*:

nell'ambito della progettazione del tratto del raccordo trasversale nord, oggi denominato S.S. 675 « Umbro-Laziale », l'A.N.A.S. ha dovuto predisporre, con duplice incarico, conferito allo studio dell'ingegner P. Petrangeli (per la parte strutturale) e all'ingegner A. Ranzo (per la parte stradale), l'aggiornamento, il completamento e l'adeguamento del progetto esecutivo alla nuova disciplina che regola i L.L.P.P. relativo al terzo Tronco - 1° lotto - stralcio A compreso tra il km 21+500 della S.S. n. 1-*Bis* e la S.P. Vetralla-Tuscania, che era stato redatto dal professor Morandi alla fine degli anni ottanta;

l'A.N.A.S., inoltre, ha provveduto a conferire alla società S.W.S. un incarico di progettazione preliminare del rimanente tronco, dal km. 21+500 (Loc. Cinelli) fino al collegamento con la S.S. 1 « Via Aure-

lia » e comprendente l'insieme dei tre rimanenti lotti. Il progetto è stato consegnato nell'autunno 2000;

le attuali leggi e normative in materia di inserimento paesistico che obbligano i soggetti proponenti la realizzazione di nuove infrastrutture, ad acquisire i giudizi di compatibilità ambientale su progetti unitari ed omogenei, hanno reso necessaria per l'A.N.A.S. la predisposizione di un progetto unico comprendente l'intero tracciato della Trasversale tra il km. 21+500 della S.S. n. 1 Loc. Cinelli ed il km. 84+450 della S.S. n. 1 « Via Aurelia »; tale progetto è stato corredato dalla redazione dello studio di impatto ambientale;

il 27 settembre 2001 il compartimento della viabilità per il Lazio, onde ottenere il parere di valutazione di impatto ambientale, ha inviato al Ministero dell'ambiente e tutela del territorio, al Ministero per i beni e le attività culturali e all'ufficio V.I.A. della regione Lazio tutti gli elaborati grafici relativi all'intero tracciato, unitamente alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale redatta ai sensi della legge 8 luglio 1986, n. 349 e al decreto del Presidente del Consiglio n. 337 del 10 agosto 1988;

in data 25 gennaio 2002, presso il ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, dipartimento V.I.A., si è tenuta la prima riunione con la commissione nominata per esprimere il giudizio di compatibilità ambientale sull'intero tronco stradale in questione. La commissione ha fissato la data della visita di sopralluogo per il febbraio 2002;

durante il corso di tale sopralluogo la commissione ministeriale ha avanzato richieste relative a modifiche e verifiche di alcuni punti del tracciato;

dette indicazioni e richieste di verifiche sono state successivamente ufficializzate dalla commissione ministeriale che, con nota del 12 marzo 2002 ha richiesto le integrazioni progettuali, prontamente recepite dal compartimento stradale dell'A.N.A.S., che ha provveduto a conferire immediatamente un apposito incarico ai professionisti al fine di predisporre gli elaborati grafici;

in data 9 maggio 2002 la commissione V.I.A. si è riservata di verificare le integrazioni così come prospettate, demandando il proprio pronunciamento ad una fase successiva nella quale fosse espresso un giudizio definitivo su un ipotetico spostamento del tracciato del lotto Cinelli;

in data 20 maggio 2002, come richiesto dalla commissione V.I.A., sono stati avviati contatti con i rappresentanti del poligono militare di Monte Romano onde pervenire alla definitiva formalizzazione del vincolo di natura militare gravante sull'area in questione e non variato nel corso degli anni;

il compartimento stradale dell'A.N.A.S., essendo venuto a conoscenza della sopravvenuta sostituzione dei membri della commissione ministeriale V.I.A., in data 20 agosto 2002, ha formalmente inoltrato al competente ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al provveditorato regionale delle opere pubbliche per il Lazio la richiesta di convocazione di un'apposita conferenza di servizi al fine di acquisire le delibere, i pareri e gli atti formali di competenza delle amministrazioni interessate alla realizzazione di detto progetto;

in data 12 novembre 2002, onde procedere con la prenotazione dei finanziamenti previsti nella « legge obiettivo » per la realizzazione della strada di cui trattasi, il compartimento stradale dell'A.N.A.S. ha presentato alla direzione generale A.N.A.S. la richiesta di invio al C.I.P.E. degli elaborati grafici dei lotti che vanno dal km. 21+500 della S.S. 1-*Bis* (Loc. Cinelli) fino al collegamento con la S.S. 1 « Via Aurelia » (km. 84+450);

nella conseguente visita di sopralluogo, effettuata dai nuovi membri della commissione V.I.A., i commissari chiedevano, seppur informalmente, la verifica di fattibilità dell'eventuale spostamento del tracciato del terzo Tronco - 1° lotto - stral-

cio A compreso tra il km. 21+500 della S.S. n. 1-*Bis* e la S.P. Vetralla-Tuscania verso ovest con ulteriore avvicinamento al poligono militare di Monte Romano; è stata avanzata altresì la proposta di studiare ulteriori ipotesi di tracciato nel tratto terminale che interessa il collegamento con la S.S. n. 1 « Via Aurelia »;

e così si rischia di ricominciare tutto da capo; e cosi, con una specie di « *telenovela* » a puntate, sembra allontanarsi sempre di più la reale possibilità per i viterbesi di vedere andare in porto la realizzazione di una strada che porterebbe benessere e sviluppo a tutto il Paese –:

quali siano le iniziative che i Ministri interrogati intendano attivare per accelerare l'*iter* di cui in premessa e facilitare il compimento della S.S. 675 Umbro-Laziale, considerata opera strategica di interesse nazionale. (3-01928)

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

la S.S. n. 2 « Via Cassia » a partire dal km 23+300 (innesto della S.S. n. 2 bis « Cassia Vejentana ») fino al km 74+400 (innesto con la S.S. n. 675 « Umbro-Laziale » - Racc. Civitavecchia-Viterbo) è inserita tra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale evidenziate dalla « Legge Obiettivo » n. 443 del 2001 da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese tutto e ancor più per l'avanzamento e lo sviluppo della provincia di Viterbo che da troppi anni sta attendendo tale realizzazione;

il Cipe stesso con delibera n. 121 del 2001 ha approvato le decisioni della Legge Obiettivo;

l'Anas, nel quadro dei lavori di adeguamento della grande viabilità di cui ai pregressi piani decennali e triennali, aveva avviato un programma per l'adeguamento della S.S. n. 2 « Via Cassia » a partire dal km 23+300 (innesto della S.S. n. 2 bis « Cassia Vejentana ») e fino al km 74+400 (innesto con la S.S. 675 « Umbro-Laziale Racc. Civitavecchia-Viterbo »), adeguamento confermato oggi dall'inserimento di tale arteria nel primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo);

a seguito del passaggio di competenze su tale strada dall'1 ottobre 2001 alla Regione Lazio il Compartimento Anas della Viabilità per il Lazio ribadisce di mantenere in essere i contratti per:

a) la redazione della progettazione definitiva dell'intero tronco della S.S. 2 dal Fosso della Stanga (km 42+900) al km 74+400;

b) lo studio di impatto ambientale a cui non si è dato mai seguito in attesa della conclusione della progettazione preliminare del tracciato in oggetto;

risulta all'interrogante che lo studio S.W.S. si sarebbe dichiarato disponibile a redigere la progettazione definitiva suindicata, salvo l'effettuazione delle indagini geognostiche occorrenti, con una previsione di spesa di circa 77.500 euro, oltre quella necessaria per integrare i rilievi aerofotogrammetrici per circa 46.500 euro, per complessivi 124.000 euro;

la redazione del progetto, inoltre, necessita di una ulteriore integrazione economica pari a euro 48.000 in seguito:

a) alla emanazione di una nuova legge regionale in materia di tutela paesaggistica che introduce elementi di novità rispetto al quadro vigente all'epoca della stipula del cottimo in essere (1996);

b) all'uso di nuovi strumenti di lettura del territorio per la conduzione degli studi di impatto ambientale;

c) allo studio degli aspetti legati all'inquinamento da rumore da estendere a tutto il tronco stradale in oggetto;

il Compartimento Stradale dell'Anas necessita, perciò di un ulteriore finanziamento complessivo di euro 172.000 al quale l'Ente sembra non possa far fronte per le cessate competenze sull'ex statale;

la necessaria integrazione, non sarebbe stata ancora comunicata all'Anas provocando così pesanti ricadute negative sulla possibilità di sviluppo economico, sociale e culturale per il territorio viterbese –:

se il Ministro non ritenga di dovere adoperarsi affinché siano assunte le opportune determinazioni che l'Anas attende e non ritenga opportuno, considerata la esiguità della somma richiesta, reperirle direttamente e mandare così a buon fine la costruzione della strada di cui trattasi. (3-01930)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

PANATTONI e CHIANALE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

la ferrovia Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta è un collegamento essenziale per molti lavoratori, studenti ed anziani, che usano questo mezzo per contenere tempi e costi di spostamento altrimenti elevati;

dopo molte peripezie e ritardi finalmente la linea è stata solo recentemente riattivata nella sua completezza, ricorrendo anche a soluzioni provvisorie per il ponte sulla Dora a Tavagnasco. Tale soluzione implica di procedere a velocità ridotta, inducendo con ciò già potenziali cause di ritardo sistematico;

a queste si sono aggiunte recentemente ulteriori cause tecniche, quali mal funzionamenti di alcune apparecchiature e strutture della linea, che hanno comportato ritardi di notevole entità, che sono giunti anche alle due ore su una percorrenza breve come quella in oggetto;

oltre ai disagi ben evidenti a questi ritardi si è aggiunto l'onere economico per le ore di lavoro perse e per il ricorso a mezzi alternativi, pur essendo in possesso di regolare abbonamento –:

se il Governo sia a conoscenza di tale grave situazione, se siano previsti da parte delle Ferrovie dello Stato, e per essa dalle società competenti, interventi rapidi per provvedere agli indispensabili miglioramenti tecnici sulla linea per una rapida riattivazione dei tempi di percorrenza programmati, quali siano i tempi previsti per detti interventi e se siano previsti rimborsi per gli oneri sostenuti dai viaggiatori e causati dall'azienda stessa. (5-01651)

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

nel mese di marzo 2002 è stato installato dall'Enav, nella torre di controllo dell'aeroporto di Alghero, un nuovo sistema di comunicazione terra-bordo-terra, in sostituzione del preesistente tradizionale impianto di comunicazione via radio;

il nuovo impianto, attestato di alta definizione tecnologica, ha presentato notevoli problemi fin dalla prima fase di funzionamento, costringendo l'Enav e la Vitrociset, che assicura la assistenza tecnica e tecnologica degli impianti di radio assistenza e di sicurezza dell'aeroporto di Alghero, in forza di contratto di appalto, a numerosi interventi di controllo per verificare la funzionalità e la affidabilità dell'impianto;

particolare come spesso hanno segnalato gli operatori ed hanno denunziato i rappresentanti sindacali, in diverse occasioni l'impianto si è spento precludendo le comunicazioni con aerei in transito nella zona di competenza della torre di controllo e del personale Enav dell'aeroporto di Alghero e con aerei in manovra di decollo o di atterraggio;

spesso l'impianto patisce sensibili cali del livello audio delle comunicazioni, rendendo difficili ed insicuri i contatti tra gli operatori a terra ed i piloti in volo o in manovra;

l'ultimo episodio si è verificato il giorno quattro febbraio alle ore 10.14 ed al *black out* dell'impianto di nuova installazione si è aggiunto anche quello di

emergenza, costringendo gli operatori a comunicare con l'impianto di radioassistenza ripristinato di recente;

questa situazione può rivelarsi disastrosa soprattutto nella stagione estiva quando il traffico nell'aeroporto di Alghero si accresce notevolmente per numero di aeromobili in transito, decollo ed atterraggio in ragione della stagione turistica; oppure se gli inconvenienti dovessero ripetersi durante le ore notturne quando la società Vitrociset cui competono manutenzioni ed assistenza tecnica, non assicura, per contratto, alcuna presenza di propri operatori in aeroporto;

la situazione non è ulteriormente tollerabile –:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda assumere perché gli inconvenienti innanzi denunciati ed i conseguenti rischi vengano definitivamente superati. (5-01656)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il presidente della società che gestisce lo scalo di Lamezia Terme, Vincenzo Speziali, ha chiesto « un deciso intervento presso l'Enav al fine di assicurare il rispetto dei programmi e dei conseguenti obblighi assunti dall'Ente »;

secondo il presidente Speziali « l'installazione del radar di avvicinamento a Lamezia Terme fa parte di un accordo di programma-quadro tra il Ministero delle infrastrutture e la regione Calabria » (cfr. Agenzia *WAPA, World Aeronautical Press Agency*, 11 febbraio 2003 ore 17,20);

l'impianto aeroportuale di Lamezia Terme non sarebbe in possesso della dotazione tecnica necessaria per deviare, in caso di maltempo, gli aeromobili dalle rotte pubblicate, con evidente pregiudizio per la sicurezza dei voli –:

se non ritenga doveroso intervenire presso ENAV Spa affinché si provveda senza indugio all'installazione del radar di avvicinamento nello scalo aeroportuale di Lamezia Terme in adempimento, fra l'altro, dell'accordo fra Ministero delle infrastrutture e regione Calabria. (4-05401)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere se non ritenga di adottare le opportune iniziative affinché sui mezzi pubblici siano più visibili le targhette indicanti i posti riservati agli invalidi ed agli anziani. (4-05409)

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

a dieci giorni dal naufragio della nave « Nicole », secondo notizie apparse sugli organi di informazione, il 5 febbraio 2003 un cargo, non meglio identificato, in navigazione davanti al porto di Numana ha rischiato un altro affondamento, proprio perché si stava dirigendo verso il tratto di mare occupato dal relitto della « Nicole »;

solo pochi istanti prima della collisione una motovedetta della Capitaneria di porto interveniva per impedire al cargo di proseguire sulla rotta che l'avrebbe portato al naufragio;

quella zona di mare, a poco più di un miglio dalla costa è al di fuori di qualsiasi rotta abituale di navigazione, mentre il cargo in questione avrebbe dovuto navigare in acque internazionali, quindi oltre 12 miglia dal punto della mancata collisione –:

quale sia il nome, la tipologia e il contenuto del cargo bloccato dalla motovedetta prima dell'inevitabile collisione;

per quale motivo il cargo in questione navigava sotto costa in quella zona di mare;

quali provvedimenti urgenti intenda prendere il Governo per scongiurare in futuro ulteriori rischi per lo spazio ma-

rittimo vicino al Parco del Conero e in generale nel delicatissimo mare Adriatico;

per quale motivo ancora non si sia ancora provveduto a rimuovere il relitto della « Nicole » che risulta evidentemente essere un potenziale pericolo per la navigazione;

se non si ritenga opportuno provvedere al più presto ad assumere adeguate iniziative per impedire il transito di navi pericolose e obsolete nel mare Adriatico e in particolare nel tratto antistante il Parco del Conero. (4-05413)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro della giustizia, per sapere – premesso che:

il giorno 7 gennaio 2003, un grave fatto di criminalità ha sconvolto la popolazione di Cava de' Tirreni, città di 50 mila abitanti dalle riconosciute tradizioni storiche, di accoglienza e di civile convivenza;

un attentato incendiario ha distrutto 5 autobus della locale ditta « Sorrentino bus » ed ha provocato la morte del povero cane dei proprietari il cui cadavere carbonizzato è stato ritrovato barbaramente impiccato;

il fatto ha particolarmente impressionato per la ferocia mai registrata prima in questa tranquilla città solitamente esclusa da episodi simili ed anche perchè segue altri episodi preoccupanti che si sono verificati recentemente con insolita frequenza, quali attentati incendiari ad autovetture, furti in abitazioni e negozi, e l'esplosione di bombe carta ai danni di alcuni esercizi commerciali del centro;

tale situazione ha determinato tra la popolazione il fondato timore che il fenomeno camorrista, pericolosamente risvegliatosi nel vicino agro nocerino-sarnese, si stia radicando in maniera organica anche nella città di Cava de' Tirreni, dove non era stato mai presente in maniera evidente o quantomeno espresso nelle sue accezioni tipicamente violente;

la recrudescenza dei fenomeni descritti meriterebbero sotto il profilo politico-amministrativo e della repressione una valutazione più attenta di quella che appare allo stato agli occhi dei cittadini;

infatti, nonostante l'impegno costante delle forze dell'ordine, tra i residenti persiste un giustificato allarme per quanto concerne l'ordine pubblico ed il controllo del territorio in un momento di grave crisi economica ed occupazionale che sta interessando la città;

questi segnali inquietanti, uniti alle carenze di organico e di strutture delle forze dell'ordine e degli uffici giudiziari del territorio, già denunciate dall'interrogante in precedenti atti di sindacato ispettivo, vanno assumendo giorno dopo giorno una valenza sempre più pressante a cui non corrispondono atti concreti e visibili da parte del Governo che pure della sicurezza dei cittadini aveva fatto uno del punti cardine del suo programma –:

quali iniziative e provvedimenti il Governo e segnatamente il Ministro dell'interno e il Ministro della giustizia, intendano adottare per assicurare ai cittadini di Cava de' Tirreni e del territorio dell'agro nocerino-sarnese la presenza e l'attenzione attiva dello Stato al fine di impedire che la criminalità, organizzata e non, possa rafforzarsi ritenendo di poter continuare ad operare indisturbata;

se il Ministro dell'interno ed il Ministro della giustizia, ciascuno per le rispettive competenze, non ritengano utile, urgente ed opportuno provvedere all'immediato rafforzamento delle forze dell'ordine e degli uffici giudiziari di questo territorio, resisi vistosamente deficitari quanto a strutture, organici e strumenti operativi rispetto alla notevole mole di lavoro ed alle concrete necessità di intervento che impone il contesto socio-economico.

(2-00632) « Annunziata ».