

indifferente rispetto alla molteplicità ed alla complessità dei problemi che affliggono la polizia penitenziaria;

appare peraltro grave l'inadempimento dell'amministrazione penitenziaria che ormai da otto mesi non eroga i buoni pasto agli agenti —:

se non ritenga di dover intervenire al fine di riconoscere il sacrosanto diritto degli agenti di polizia penitenziaria del carcere torinese delle Vallette all'erogazione dei buoni pasto, erogazione sospesa ormai da oltre otto mesi. (4-06165)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

il quotidiano *Corriere della Sera* di lunedì 28 aprile 2003 ed il TG2 delle ore 20,30 dello stesso giorno hanno dato risalto alla notizia secondo cui un cospicuo numero di utenti è rimasto per 48 ore circa a Lampedusa, senza assistenza, in attesa dell'aeromobile Pan Air che non è arrivato;

è intuibile il grave disagio subito dall'utenza;

la licenza Pan Air è stata concessa dall'Enac sulla base di un contratto di affitto di azienda della Pan Air Cam S.p.A.;

la Pan Air attualmente non risulta essere esercente di alcun aeromobile commerciale da 150 posti;

la relativa licenza non avrebbe, a questo punto, motivo di essere;

allo stato la Pan Air noleggia, per l'esecuzione dei contratti, anche aeromobili provenienti da paesi extracomunitari, come nel caso di specie ove era atteso un aeromobile proveniente dalla Turchia —:

se abbia senso giuridico, allo stato, il mantenimento di una licenza in capo ad una società che non esercisce alcun aeromobile commerciale;

se l'iniziativa del direttore generale dell'Enac in ordine al rilascio della licenza in capo alla Pan Air, ed in ordine al mantenimento in essere della medesima, sia da ritenersi conforme alla normativa vigente;

se si ritenga compatibile con i criteri di sicurezza del trasporto aereo il ricorso ad aeromobili di altre compagnie;

se in tali situazioni vengano effettuati dall'Enac tutti i controlli preventivi sia sull'aeromobile sia sul personale navigante a tutela della sicurezza dell'utenza. (3-02230)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

dal 1990, a seguito di un provvedimento riduttivo da parte del CIPE, è stato limitato l'originario intervento previsto per la costruzione dell'intera bretella di raccordo « Circumvallazione Esterna di Napoli-Asse Mediano-Asse di Supporto A.S.I. e Raccordo in galleria tra la Rotonda di Arzano e lo svincolo di Miano »;

tra le diverse opere stralciate dal provvedimento vi era anche la « Semicarreggiata Est del Viadotto n. 3 »;

il Viadotto n. 3, a causa della impossibilità della eliminazione della interferenza con un elettrodotto Enel a 220 KV ubicato nel comune di Frattamaggiore, fu « soppresso » dalle opere previste non essendoci una soluzione in aereo;

già da allora, tuttavia, esisteva un'alternativa che avrebbe di fatto superato ogni problema. Ad avanzarla fu proprio l'Enel che propose l'interramento dello

stesso elettrodotta. Il progetto alternativo, tuttora attuabile, prevederebbe la posa di cavi O.F. (olio fluido) per una lunghezza di circa 2 chilometri, dovendo il nuovo tratto di linea partire necessariamente dalla vicina stazione elettrica di Frattamaggiore per motivi tecnici. Tale soluzione consentirebbe non solo la realizzazione del viadotto ma di eliminare anche il gravoso impatto dell'inquinamento elettromagnetico in zona centrale e densamente abitata del comune di Frattamaggiore;

l'emiviadotto Est ha una lunghezza complessiva di ml. 1072. Di tale suddetta opera sono state già espropriate le aree, e sono state realizzate alcune opere d'arti tra cui: spalle di appoggio, plinti di fondazione, elevazione colonne e pulvini;

la mancata realizzazione dell'emiviadotto Est non consente tra l'altro l'apertura al traffico veicolare di un tratto di bretella già realizzato della lunghezza di ml. 1870;

altresì si ricorda l'insistenza sui comuni di Frattamaggiore e Casoria, di diversi elettrodotti e teleferiche Enel che passano, sfiorandoli, sui tetti delle abitazioni. In alcuni casi, cabine Enel di trasformazione dell'energia elettrica sono allocate all'interno o a pochi metri da parchi di edilizia residenziale: emblematico, in tal senso, è proprio il sopraccitato elettrodotta di ostacolo alla realizzazione della bretella, in via Siepe Nuova a Frattamaggiore, una « bomba » ambientale che con le sue « onde » irrompe nelle case di centinaia di famiglia;

i danni ambientali e sanitari associabili alla presenza di campi elettromagnetici, desumibili dall'installazione di elettrodotti passanti per centri abitati, ha già richiesto l'intervento del legislatore, sia per misure normative già varate (articolo 2, legge 9 del 1991 sull'obbligo della Valutazione d'Impatto Ambientale per elettrodotti ad alta tensione), sia in proposte di legge già presentate in Parlamento;

si ricorda ancora che i comuni di Frattamaggiore e Casoria, insieme a quello

limitrofo di Arzano, sono i tre comuni della Campania, secondo i dati dell'accessorato regionale alla Sanità, con la più alta incidenza di mortalità tumorale;

numerosi sono i casi di protesta da parte dei cittadini che risiedono nelle immediate vicinanze di elettrodotti, che hanno denunciato, ad ogni livello istituzionale, di essere soggetti a specifiche patologie, quali cefalee acute, insonnia, alterazioni cenesetiche non esattamente definibili;

nonostante il problema sia stato più volte evidenziato, anche nelle precedenti legislature, con proposte di legge e atti di sindacato ispettivo, mai sono state varate specifiche normative per la protezione della cittadinanza dai danni che possono provocare le radiazioni elettromagnetiche —

se i ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali misure intendano adottare, separatamente o congiuntamente, affinché:

a) possa essere rivalutato il progetto Enel per l'interramento dell'elettrodotta di Frattamaggiore ed il seguente completamento dell'emiviadotto est della bretella di raccordo;

b) siano adottati i provvedimenti a tutela dell'ambiente e delle popolazioni di Frattamaggiore e Casoria sovraesposti ai campi elettromagnetici. (4-06161)

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

la M/N Yasmina dal 4 febbraio 2003 è incagliata sulla spiaggia di Salerno, allorquando a causa delle condizioni meteorologiche avverse — mare e vento da SW forza 7-8 —, dalla posizione nella rada del porto di Salerno si arenava nello specchio acqueo antistante la zona di Torrione, a circa 50 metri dalla riva;

i primi tentativi di recupero iniziavano già il giorno successivo, a cura di tre rimorchiatori operanti nel Porto di Salerno;

nei giorni immediatamente seguenti l'Armatore (QUAY SUCCESS LTD BRITISH VIRGIN ISLAND) decideva di provvedere direttamente al recupero, affidando la direzione delle relative operazioni ad un *savage master* di propria fiducia (esperto di salvataggi);

le operazioni preliminari intese a mettere in sicurezza la nave venivano svolte con l'ausilio di due rimorchiatori del Porto di Napoli denominati « Mastino » e « Punta Campanella » e proseguivano, poi, con l'ausilio di una draga e di due pescherecci aventi il compito di rimuovere la sabbia depositatasi ai lati dello scafo della nave;

a seguito delle citate operazioni, che si protraevano fino al 2 marzo 2003 la prua della nave si spostava di 52° rispetto alla posizione originaria; ad oggi lo scafo ha assunto una posizione quasi perpendicolare rispetto alla linea di costa;

in data 4 marzo 2003 i rimorchiatori napoletani interrompevano le operazioni a seguito di disdetta prodotta dalla società armatrice in quanto l'impiego dei suddetti rimorchiatori e della draga MARSALA, giunta dal porto di Napoli, non avevano dato gli effetti sperati;

dopo più di due mesi dall'incaglio nessuna concreta operazione di disincaglio è stata portata a termine con successo ed efficacia;

appare improcrastinabile e conforme all'ordinamento vigente promuovere un'azione immediata intesa ad eliminare il pericolo per la pubblica incolumità e per l'equilibrio ambientale derivante dalla nave incagliata a pochi metri dalla costa della città di Salerno;

l'articolo 73 del Codice della Navigazione (Regio Decreto 30 marzo 1942 n. 327), inquadrato nel capo dedicato all'attività amministrativa e polizia dei porti, prevede che nel caso di sommersione di nave o aeromobile in porti, rade, canali o in località di mare territoriale, quando possa derivare un pericolo o intralcio per la navigazione, il Capo del

Compartimento (nella fattispecie il Comandante della Capitaneria di Porto di Salerno) ordina al proprietario di rimuoverla entro un termine, spirato il quale l'Autorità provvede d'ufficio;

nei casi di urgenza, l'Autorità Marittima sopra citata può provvedere anche immediatamente allo sgombero d'ufficio;

in entrambi i casi l'adozione dei provvedimenti avviene sempre per conto e a spese del proprietario/armatore;

detta norma, sebbene contenga una previsione ampia circa le zone dove possa avvenire l'intervento, è tuttavia puntuale circa la finalità dell'intervento stesso, ovvero quello di evitare un pericolo o un intralcio per la sicurezza della navigazione, ovviamente, intesa in senso ampio come fenomeno connesso agli usi del usare;

il bene giuridico oggetto di tutela da parte della norma sopraccitata è il mare inteso in senso ampio, come confermato anche dalla recente produzione normativa nazionale e comunitaria in materia di sicurezza della navigazione che, nel disciplinare la materia, affronta sempre congiuntamente ed armonicamente le problematiche della sicurezza e della tutela dell'ambiente, come un *unicum* inscindibile;

nella fattispecie in analisi può rilevarsi non solo un pericolo ed un intralcio per la navigazione in senso stretto, considerato che la nave si trova, in prossimità della battigia, ma pur sempre in mare; ma anche e soprattutto per tutti i soggetti potenziali fruitori del bene-mare, soprattutto con l'approssimarsi della stagione estiva;

lo specchio acqueo vicino alla battigia, ove si trova attualmente la nave, è usualmente utilizzato per attività ludico/turistiche e, quindi, anche da persone non esperte e che maggiormente potrebbero incorrere in pericoli per loro integrità fisica;

a conferma della oggettiva situazione di pericolo, la locale Capitaneria di Porto ha emanato apposita ordinanza interdittiva;

un'ulteriore conferma in ordine all'applicabilità della norma citata deriva dalla interpretazione del concetto di « nave sommersa »; tale locuzione non può essere limitata al tenore letterale di « nave posta al di sotto del livello del mare » ma deve ragionevolmente essere riferita a qualsiasi unità che non sia in condizione di navigare e governare autonomamente;

all'interrogante non risulta che la Capitaneria di Porto di Salerno abbia adottato sinora d'autorità la procedura prevista dalla legge, intesa alla rimozione della nave Yasmina a tutela della incolumità pubblica, della sicurezza e dell'ambiente marino —:

quali provvedimenti intenda adottare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento dei fatti in premessa, al fine di disporre *ad horas*, a cura dei competenti organi istituzionali la procedura per la rimozione d'ufficio della Nave Yasmina, attualmente posizionata a pochissimi metri dal lungomare della città di Salerno e costituente una fonte di assoluto pericolo, specie in prossimità dell'imminente stagione balneare che comporterà l'utilizzo dello specchio acqueo ove si trova la nave *de qua* e la retrostante spiaggia da parte di migliaia di cittadini. (4-06163)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

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

è pervenuto un avviso di garanzia a 12 agenti di PS per lesioni causate ai ricoverati nel centro di permanenza temporanea per immigrati di Bologna. A tale proposito, l'interpellante fa presente che da tempo la struttura in oggetto presenta aspetti di particolare degrado causati dal comportamento violento di alcuni degli

extracomunitari ivi ospitati che non di rado con lancio di oggetti contundenti, insulti di vario tipo e schiamazzi provocano le forze dell'ordine che sono costrette a turni defaticanti per la tutela dell'ordine pubblico;

si rileva inoltre la mancanza di un « responsabile continuativo » in grado di prevenire la violenza, evitando il sorgere di risse che spesso degenerano in fatti di gratuito vandalismo ai quali la forza pubblica deve reagire con il risultato di essere penalizzata con provvedimenti come gli avvisi di garanzia che, a parere dell'interpellante, non sembrerebbero sufficientemente ponderati e motivati e sarebbero atti a demoralizzare ancora di più chi per legge deve tutelare la sicurezza del cittadino —:

quali siano le valutazioni del Governo in merito alla situazione del centro temporaneo di permanenza per immigrati di Bologna.

(2-00730)

« Garagnani ».

Interrogazioni a risposta orale:

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

dopo 15 attentati (dieci in Friuli-Venezia Giulia e cinque nel Veneto) ancora non si conosce l'identità del criminale attentatore che in questi nove anni ha seminato il terrore nelle due regioni e che il 25 aprile 2003 ha causato il ferimento di due bambini, di cui una in modo grave;

sono ben quattro le procure che se ne stanno occupando, addirittura sette i pubblici ministeri che coordinano le indagini sui suoi delitti e decine i poliziotti e i carabinieri (quattro squadre mobili, Digos e altrettanti reparti operativi dell'Arma) che stanno cercando di individuare l'Unabomber di casa nostra;

il coordinamento tra procura e forze dell'ordine c'è stato solo in parte: solo a Treviso per due anni e mezzo due diversi pubblici ministeri hanno indagato su al-