

per far fronte alle esigenze di capienza, divenute ormai drammatiche, vengono stabilmente utilizzati tra i 40 e i 50 materassi a terra;

non è stato ancora assegnato al carcere un direttore. L'attuale facenti funzioni, il Dottor Ansidei Reginaldo, risulta essere in missione, dividendo i propri impegni con la contemporanea direzione di due altri istituti in Piemonte;

non è stato, al contempo, ancora nominato un comandante degli Agenti di Polizia Penitenziaria;

l'organico in forza al personale di Polizia Penitenziaria è attualmente di 380 unità rispetto le 450 previste dall'organico;

all'interno dell'istituto opera un solo educatore sui tre previsti;

il budget stabilito per l'acquisto dei farmaci è sceso nel 2002 da 500 a 250 milioni di lire, quando ancora la popolazione detenuta nella casa circondariale era composta di 600 unità circa;

risulta inoltre che per l'anno 2003 il budget sia stato ulteriormente diminuito del 20 per cento;

in un documento collettivo dell'aprile scorso, sottoscritto da tutte le detenute della sezione femminile e trasmesso alla stampa cittadina, oltre a ribadire questa stessa mancanza di farmaci, si è anche denunciata l'assenza di assistenza medica e infermieristica durante la notte;

la situazione sanitaria come riscontrato nel corso di due visite all'interno dell'istituto da parte del consigliere regionale della Lombardia, Giovanni Martina (il 26 marzo ed il 23 aprile scorsi), sarebbe drammatica —:

quali siano le ragioni e le cause dello stato di assoluto abbandono della Casa circondariale di Monza;

se intenda prendere immediate iniziative al fine di garantire le cure mediche più opportune ai detenuti e alle detenute del carcere di Monza.

(2-00783)

« Mascia, Pisapia ».

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

la situazione del carcere di Pordenone che l'interrogante ha avuto modo di visitare nelle scorse settimane presenta gravi problemi sia dal punto di vista edilizio, sanitario, trattamentale e una insufficiente presenza di personale nei vari servizi e in modo particolare nel turno notturno per quanto concerne gli agenti di custodia ad esso dedicati, che ammontano a sole tre unità;

l'ASL competente ha più volte, nelle sue relazioni periodiche, richiamato le cattive condizioni igienico-sanitarie, definendole sotto il minimo necessario senza che tutto ciò sortisse alcun concreto provvedimento, tranne una normale e difficoltosa manutenzione date le caratteristiche del manufatto edilizio —:

se non ritenga urgente individuare un'area e approvare il progetto per la costruzione di un nuovo carcere a Pordenone;

se a questo fine siano già previste risorse e da quando saranno disponibili concretamente i fondi eventualmente stanziati;

se non valuti urgente rafforzare da subito il numero degli agenti impegnati nel turno notturno, o trasferire un certo numero di detenuti al fine di evitare un eccessivo affollamento e tutti i conseguenti disagi. (4-06497)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta orale:*

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

così come attualmente previsto, il tracciato dell'alta velocità nel comune di

Belfiore in provincia di Verona va ad attraversare il paese, dividendo in due parti il comune veronese;

il percorso previsto, isolando di fatto una parte di Belfiore dall'altra, andrebbe a provocare gravi disagi per i cittadini e per le attività che insistono sul comune;

il consiglio comunale, comprensibilmente allarmato, ha proposto un'alternativa al passaggio del supertreno che, senza compromettere l'opera in progetto, andrebbe comunque a preservare l'integrità del paese, spostando di pochi chilometri il tracciato;

la proposta del consiglio comunale di Belfiore è stata accolta favorevolmente anche dai comuni limitrofi interessati dal progetto Tav —:

quali provvedimenti urgenti intenda il Ministro adottare per verificare la fattibilità di una variante in corso d'opera, così da evitare la spaccatura del paese che avrebbe effetti devastanti sulla vivibilità stessa del comune; quali azioni per valutare fin da ora, anche con il contributo di tecnici locali, una concreta alternativa che renda realmente attuabile il progetto evitando scempi paesaggistici e irrimediabili errori di natura infrastrutturale a tutela dei cittadini di Belfiore e di tutto il comprensorio. (3-02344)

RONCHI, GAMBA, AIRAGHI, ALBONI, GARNERO SANTANCHÈ e LANDI di CHIAVENNA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'ennesimo incidente aereo di Milano, causato dall'impatto di uno stormo di volatili con un *Jet* privato, getta ulteriore allarme e preoccupazione nella pubblica opinione in ordine alla questione sicurezza negli aeroporti italiani —:

se l'aeroporto di Linate domenica 1° giugno 2003, nel pomeriggio, abbia attivato tutte le procedure in merito al pericolo *birdstrike* e se gli enti preposti per la sicurezza del volo abbiano verificato l'efficienza delle procedure previste

per una condizione di pericolo come la presenza di volatili nelle vicinanze dell'aeroporto. (3-02345)

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

la strada statale n. 237 nel tratto che collega Vobarno e Ponte Re (Barghe), in provincia di Brescia, è interessata da lavori da parte dell'Anas di Milano;

i lavori risultano essere divisi in due lotti: Vobarno-Sabbio Chiese e Sabbio Chiese località Ponte Re in comune di Barghe;

per il progetto nel tratto Vobarno-Sabbio Chiese, in base a una perizia, si è preventivata la spesa di circa 55 milioni di Euro. L'apposita conferenza dei servizi ha approvata il completamento delle gallerie artificiali e altri lavori. Sulla vicenda sono sorti problemi tecnici tra l'Anas e le imprese esecutrici;

per il secondo lotto Sabbio Chiese-Barghe, l'importo delle opere approvate dalla conferenza dei servizi è di 34 milioni di euro. La strada, una volta ultimati i lavori, sarà presa in carico dalla provincia di Brescia. Questa strada, da anni attesa dall'intera comunità Valsabbina, è una struttura fondamentale per la mobilità di persone e merci lungo tutta la Valle Sabbia (rimane per altro irrisolto il nodo dell'adeguamento del collegamento con la provincia autonoma di Trento per il quale l'amministrazione provinciale e le amministrazioni comunali interessate, unitamente alla comunità montana stanno predisponendo la progettazione);

un'indagine ambientale promossa dalla comunità montana e dai comuni della Valle Sabbia evidenzia serie preoccupazioni in ordine alla concentrazione di PM10 in prossimità dell'asta di fondo valle;

in una lettera all'Anas, al prefetto e all'amministrazione provinciale di Brescia il presidente della comunità montana di Vallesabbia Gian Antonio Girelli lamenta il venir meno degli impegni presi in più occasioni ed incontri da parte dell'Anas (direttore Cioli) e la insostenibilità della situazione, che offende la dignità istituzionale degli enti Valsabbini —:

quale sia il quadro effettivo della situazione, quali i motivi degli ulteriori ritardi e a chi vadano ricondotti in termini di responsabilità;

se gli atti relativi alla perizia, riguardanti il tratto Vobarno-Sabbio Chiese, siano stati tutti approvati e finanziati e, in caso affermativo, se l'impresa esecutrice abbia sottoscritto e accettato i lavori e se ad essa gli stessi siano già stati consegnati. (5-02055)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se corrisponda al vero che sui treni della linea ferroviaria Roma-Avezzano, e specificatamente lungo la tratta Roma-Tivoli, il personale delle FS non proceda a verificare se i numerosi nomadi che affollano le carrozze siano in possesso del prescritto titolo di viaggio;

in caso di risposta affermativa, se non ritenga quanto sopra penalizzante per la società e discriminatorio nei confronti degli altri viaggiatori soggetti, invece, ai prescritti controlli. (4-06488)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se corrisponda al vero che si potrebbero limitare gli incidenti stradali provocati dalla nebbia utilizzando una nuova tecnologia che impiega una miscela di laser e azoto;

se corrisponda al vero che questa tecnica, chiamata *light detection and ranging* (LIDAR), abbia dato risultati apprezzabili dove sperimentata;

se sia possibile adottarla nei tratti stradali ed autostradali maggiormente interessati dalla presenza di banchi di nebbia. (4-06489)

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

il decreto legislativo n. 271 del 27 luglio 1999 detta le norme per l'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, come previsto dalla legge 31 dicembre 1998, n. 485;

il decreto si applica ai « lavoratori marittimi imbarcati a bordo di tutte le navi da pesca » (articolo 2) ove per lavoratore marittimo si intende « qualsiasi persona facente parte dell'equipaggio che svolge, a qualsiasi titolo, servizio o attività lavorativa a bordo di una nave da pesca »;

dall'interpretazione letterale sembrerebbe dunque che il decreto in parola sia applicabile a tutte le unità da pesca comprese quelle con un membro di equipaggio come da tabella di armamento;

l'armatore dell'unità da pesca deve designare, tra il personale di bordo, il « responsabile del servizio di prevenzione e protezione », sentito il « rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro », anche quest'ultimo nominato dal personale di bordo (articolo 6, comma 5) e che tale disposizione appare di difficile applicazione per le unità con un solo membro di equipaggio, anche perché la persona imbarcata, nella maggior parte dei casi, è anche proprietario ed armatore e l'unità è generalmente inferiore alle cinque tonnellate di Tsl;

all'articolo 34 viene stabilito che la normativa tecnica per la costruzione e le sistemazioni relative all'ambiente di lavoro

a bordo delle navi da pesca nazionali, in conformità alle norme Ilo n. 109, 134, 92 e 133 doveva essere emanata, con un apposito regolamento, entro 90 giorni dalla pubblicazione del decreto, ma questo regolamento ancora non è stato emanato;

detto regolamento appare di fondamentale importanza sia per le unità da pesca nuove che per quelle esistenti, così come per le Commissioni territoriali (articolo 18) che non hanno lo strumento necessario per verificare la conformità del piano di sicurezza;

al comma 3 dell'articolo 28 viene stabilito che con atto di indirizzo e coordinamento, su proposta di alcuni ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, entro un anno dalla data di entrata in vigore del predetto decreto, sono individuati i criteri per assicurare unitarietà ed omogeneità di comportamento in tutto il territorio nazionale nell'applicazione delle disposizioni in materia di sicurezza e salute dei lavoratori e che anche tale atto di indirizzo non è stato ancora emanato, con pregiudizio per l'operato degli organi di vigilanza (autorità marittima, le aziende sanitarie locali e gli uffici di sanità marittima) che non vengono messi nelle condizioni di svolgere le funzioni a loro delegate dal presente decreto;

il problema della sicurezza e della salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi in genere e in particolare delle navi da pesca è un problema importante, ma probabilmente, a similitudine della legge n. 626 del 1994 sui luoghi di lavoro a terra, andrebbe individuata una linea di demarcazione al di sotto della quale la materia della sicurezza è da applicarsi in minima parte o addirittura inapplicabile soprattutto in considerazione del ristretto ambiente di lavoro —:

se non sia il caso di provvedere all'emanazione dei regolamenti di attuazione, per non rendere difficoltosa l'applicazione delle norme a livello locale e per chi opera nel settore;

se non si ritenga opportuno definire un limite minimo di imbarcati al di sotto del quale non operano gli obblighi formali del decreto legislativo n. 271 del 1999;

se non sia il caso di valutare la possibilità che il piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro di cui all'articolo 6 possa essere redatto dal personale degli enti di classifica riconosciuti e non dal personale tecnico delle costruzioni navali, di cui all'articolo 117 del Codice della navigazione e articolo 275 del relativo Regolamento di attuazione, in quanto l'ente di classifica segue l'unità da pesca dalla sua nascita e per tutto il resto del suo esercizio;

se non sia il caso di emanare i nuovi titoli professionali per il personale marittimo destinato alla pesca (attesi già dal 1999) indicando, in applicazione dei decreti sopra richiamati (decreto legislativo n. 271 del 1999 e decreto legislativo n. 298 del 1999), i corsi minimi che il personale marittimo è chiamato ad effettuare, consentendo a questi di praticare l'attività di pesca con un minimo di sicurezza, al pari di quanto già fatto per il personale marittimo navigante sulle unità mercantili e da passeggeri (Certificazione Stcw 78/95). (4-06496)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

quanti siano i contratti di consulenza posti in essere, attualmente, dall'Anas;

quali siano i costi annuali, con riferimento al 2000, 2001 e 2002, del ricorso a professionisti esterni alla società;

quale sia l'importo mensile minimo e massimo delle consulenze. (4-06500)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se non ritenga il provvedimento riguardante l'ipotizzato scorporo della rete ferroviaria dalla *holding*, lasciando a que-

st'ultima soltanto il trasporto merci e la logistica, particolarmente dispendioso e penalizzante;

se corrisponda al vero che la normativa europea non preveda tale eventualità. (4-06501)

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

in questi giorni si stanno verificando numerosi scioperi nel settore Alitalia che mostrano la evidente crisi industriale (di progetto, non finanziaria) del vettore di bandiera del nostro paese e i gravi disagi che l'utenza è costretta nuovamente a subire;

la vertenza generale coinvolge tutti i lavoratori Alitalia, non solo gli Assistenti di volo, poiché questi percepiscono il grave rischio di smobilitazione dell'Azienda stessa con effetti devastanti sull'occupazione, forse molto più pesanti di quelli prodotti dalla crisi Fiat;

ad avviso dell'interrogante l'Alitalia infatti decide unilateralmente di disattendere impegni contrattuali, vessa i propri dipendenti, azzerà il modello delle relazioni industriali, disattende l'impegno sottoscritto alla Presidenza del Consiglio da azienda, sindacati, Governo sullo sviluppo della compagnia. Lascia quote importanti di mercato e ridimensiona il fatturato. Negli ultimi dieci anni il costo del lavoro di Alitalia è sensibilmente diminuito grazie al ruolo responsabile delle organizzazioni sindacali, esso è oggi più basso rispetto a tutti i competitori internazionali, ma a causa del ridimensionamento scelto dall'azienda stessa il rapporto tra costo lavoro e fatturato continua a peggiorare, destinando l'Alitalia alla chiusura;

grazie ad un recente protocollo d'intesa firmato a Palazzo Chigi il Tesoro ha ricapitalizzato ancora una volta Alitalia, ma l'azienda invece continua a ridurre

l'attività, non sviluppa, non ha un piano industriale e continua ad attaccare unilateralmente i diritti dei lavoratori;

l'oggettiva esasperazione dei lavoratori sta determinando le numerose proteste spontanee che sorgono giorno dopo giorno a sostegno del diritto al lavoro in condizioni più che rispettabili e dignitose poiché l'azienda ha già alle spalle il licenziamento di una intera categoria, quella appunto dei tecnici di volo, malgrado l'esistenza di più accordi sottoscritti per la riqualificazione della stessa —:

quali provvedimenti urgenti intendano intraprendere per aprire, nuovamente, un tavolo di trattative tra l'Azienda, i sindacati e il Governo stesso affinché si trovi una soluzione adeguata per il rilancio di questo importante vettore nel nostro paese e soprattutto per garantire il diritto al lavoro di tutti i suoi dipendenti che giorno dopo giorno e da anni si vedono calpestare il rispetto del loro contratto. (4-06511)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se non ritenga insufficiente l'attività di sorveglianza svolta dall'ANAS nei confronti delle concessionarie autostradali;

se le concessionarie, nel corso degli anni, abbiano effettivamente effettuato gli investimenti programmati e concordati con l'ANAS;

se corrisponda al vero (*L'espresso* del 28 febbraio 2003) che il precedente amministratore dell'ANAS, Giuseppe D'Angiolino, « scrisse alle autostrade diverse lettere nel 2001. A marzo invitò a non distribuire agli azionisti i dividendi eccessivi derivanti da tariffe riscosse per lavori non fatti »;

se corrisponda al vero che « poco dopo D'Angiolino fu convinto a dimettersi dal Ministro Pietro Lunardi, con un assegno di liquidazione che non si poteva rifiutare »;

quali iniziative siano state assunte, a tal proposito, dall'attuale amministratore dell'ANAS, Vincenzo Pozzi;

quali iniziative intenda assumere affinché vengano ridotti gli importi dei pedaggi. (4-06513)

\* \* \*

### INTERNO

*Interrogazione a risposta orale:*

TITTI DE SIMONE, BULGARELLI, CENTO, GRANDI, GRIGNAFFINI e ZANOTTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

stamattina, a Bologna, alle 8.00 due blindati della polizia e una ventina di poliziotti hanno sgomberato uno spazio occupato, denominato *Chourmo*, in via Mazzini 174;

l'immobile è una ex officina motociclistica abbandonata da anni, di proprietà prima di una grande impresa edile alla quale due volte il comune ha bocciato il piano di recupero urbano presentato;

successivamente acquistato da una piccola impresa edile non risultano essere stati presentati in comune progetti edilizi relativi all'immobile né di recupero edilizio, né di ristrutturazione né di cambio destinazione, né richieste di inizio cantiere;

attualmente l'immobile risulta essere classificato come industria;

era stato occupato da studenti medi e universitari circa un mese fa e in questo periodo sono state organizzate numerose iniziative di carattere culturale, storico e musicale indirizzate soprattutto, ma non solo, ad un pubblico giovanile;

in merito all'occupazione si è formato un comitato di garanti costituito da parlamentari della zona e da avvocati per

poter avviare un confronto con la proprietà e con la prefettura e trovare una soluzione;

alla luce di questi fatti appare agli interroganti estremamente grave il fatto che la questura abbia comunque proceduto alla sgombero, proprio nel momento in cui era stato avviato un percorso di dialogo e considerando che non sembrano esserci urgenze di natura edilizia data l'assenza di progetti depositati in comune —:

quali siano i motivi per cui la Questura ha deciso di agire in maniera così sollecita, nonostante la presenza di un comitato dei garanti, costituito anche da parlamentari locali, con un atteggiamento di totale indifferenza. (3-02347)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

nella sua visita elettorale del 3 giugno scorso a Gorizia assieme ai parlamentari di Forza Italia, parlando nel corso di una conferenza stampa in Prefettura di lotta all'immigrazione clandestina il Ministro Pisanu si è soffermato sul centro di Gradisca (Gorizia);

come hanno riportato i giornali « il titolare degli interni, ha fatto capire che un ulteriore tassello in grado di completare l'attività delle Forze dell'ordine in tema di immigrazione è rappresentato dall'apertura di un centro di permanenza temporanea proprio nell'Isontino » e il Prefetto di Gorizia ha voluto puntualizzare che « il progetto esecutivo è quasi pronto »;

ad avviso dell'interrogante, non sarebbe male se anziché parlarne ai giornali in modo allusivo ed estemporaneo il Ministro trovasse il tempo di riferirne in Parlamento nei termini appropriati, posto che non ha ancora risposto all'interrogazione n. 4-05654 del 6 marzo 2003 —:

che cosa intenda davvero fare il Governo a Gradisca e se non ritenga necessario, proprio al fine di determinare le