

nazionali di lavoro nonché risorse economiche certe e percentualmente omogenee per tutti i comparti contrattuali;

il mancato rispetto dell'accordo sul pubblico impiego del 4 febbraio 2002 rappresenta quindi una grave violazione degli impegni formalmente assunti dal Governo, nonché una palese violazione anche dell'accordo sulla politica dei redditi del luglio 1993, causando l'erosione del potere d'acquisto delle retribuzioni di oltre 1 milione e 500 mila lavoratori di strategici settori del mondo del lavoro pubblico i quali vedono i loro salari falcidiati dall'inflazione e senza adeguamenti contrattuali da oltre 18 mesi;

una tale grave situazione che vede il perdurante blocco dei rinnovi contrattuali nel pubblico impiego non si è mai riscontrata nella storia della nostra Repubblica —

quali siano le motivazioni che hanno causato tale situazione di grande danno per i predetti lavoratori del settore pubblico e quali provvedimenti intenda adottare il Governo per la rapida soluzione di tale grave problematica. (3-02386)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

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

il suicidio del detenuto Paride Cozza avvenuto il 14 giugno 2003 nel carcere di Bologna è, purtroppo, la conferma di una situazione penitenziaria ormai non più sostenibile;

nelle nostre carceri si registrano gravi inadempienze e violazioni dei diritti dei detenuti, mentre appaiono inaccettabili le pessime condizioni di lavoro del personale penitenziario che aumenta a causa del sovraffollamento e dei ritardi nell'ammissione alle misure alternative al carcere;

alla luce delle considerazioni esposte è necessario rilanciare nel Paese e in Parlamento la battaglia per l'indulto e l'amnistia come condizioni di intervento per far fronte all'emergenza carceraria, non solo a Bologna, ma in tutto il Paese;

rimane gravissima anche l'emergenza sanitaria nelle carceri, a causa della diminuzione dei finanziamenti previsti dal ministero della sanità e dal ministero della giustizia —

se il Ministro interrogato intenda accertare le responsabilità di quanto avvenuto e garantire interventi immediati a tutela della salute e dell'integrità fisica dei detenuti. (4-06619)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

PANATTONI, DUCA, RAFFALDINI, ALBONETTI, ADDUCE, TIDEI, ROGNONI, DE LUCA, SUSINI e MAZZARELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

una rete europea dei trasporti è la garanzia di una reale libertà di circolazione delle merci e delle persone; di feconde relazioni con l'est e il Mediterraneo; di coesione economica, sociale e territoriale; di sviluppo sostenibile e di tutela ambientale;

l'idea della rete transeuropea risale al 1990 e diventa titolo specifico del trattato di Maastricht;

il Consiglio Europeo di Essen (9-10 dicembre 1994) seleziona e adotta 14 progetti prioritari nell'ambito dei 26 grandi progetti identificati dal Gruppo « Christophersen »;

tra questi sono tre le reti transeuropee che coinvolgono l'Italia: a) l'Asse del

Brennero (Verona-Monaco-Berlino); *b*) l'aeroporto di Malpensa; *c*) il collegamento ovest/est Lisbona-Barcellona-Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste. Quest'ultimo collegamento è, quindi, previsto a sud delle Alpi. Ad esso sono interconnessi la rete ferroviaria, i porti italiani, i corridoi adriatico e tirrenico e con esso si incrocia l'asse del Brennero;

le reti transeuropee non sono soltanto una indicazione trasportistica ma corridoi di crescita economica, linee di sviluppo di relazioni e di scambi economici, sociali, culturali e di pace;

per realizzare questi progetti è stato previsto un bilancio specifico, interventi della Banca Europea per gli Investimenti, strumenti finanziari a livello comunitario coordinati con i fondi strutturali, gli investimenti degli Stati membri e dei privati;

i corridoi pan-europei di trasporto intermodale sono 10 e coprono da ovest a est e da nord a sud tutta l'Europa orientale e balcanica, prospettandosi come il prolungamento delle esistenti reti di trasporto dell'Europa occidentale (Trans European Network-TEN);

la realizzazione del Corridoio n. 5 (Trieste-Lubiana-Budapest-Leopoli-Kiev), che prolunga la Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste, e del Corridoio n. 8 (Bari-Brindisi-Durazzo-Tirana-Skopje-Burgas-Varna) corrispondono ai nostri interessi nazionali e permetterebbero un vero e proprio asse di sviluppo tra l'Europa a Sud delle Alpi, i Paesi dell'Est e quelli del Mediterraneo;

ad una prima verifica la Commissione ha constatato evidenti ritardi nella realizzazione delle infrastrutture previste e in particolare per i progetti transfrontalieri che prevedono la costruzione di tunnel di notevole lunghezza (come la Lione-Torino);

in quell'occasione la commissione ha proposto di confermare, nonostante i ritardi di alcuni progetti, le decisioni as-

sunte a Essen. Contemporaneamente ha proposto due tappe per la revisione degli orientamenti sulle reti transeuropee;

la prima tappa, nel 2001, prevede una ridotta modifica degli orientamenti esistenti. Non identifica nuove infrastrutture ma si concentra sulla eliminazione delle strozzature esistenti lungo i grandi assi già individuati;

la seconda tappa, nel 2004, prevede una revisione più approfondita volta ad adottare concetti quali quello delle « autostrade del mare » e ad integrare i tratti dei corridoi paneuropei che si trovano nei paesi candidati all'adesione;

il Libro Bianco della Commissione Europea « La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte » del dicembre 2001, individua alcune proposte di revisione partendo dalla constatazione che dei 14 progetti di Essen 3 sono stati completati (l'aeroporto di Malpensa-il ponte/galleria dell'Oresund-il collegamento ferroviario tra Cork e Belfast) e che altri 6 progetti, tuttora in costruzione, saranno prevedibilmente terminati entro il 2005;

secondo anticipazioni di stampa il « Gruppo Van Miert » ha individuato 19 progetti infrastrutturali prioritari della nuova Europa allargata a Est. In questo documento è formalizzato l'allargamento a ovest del Corridoio 5 Lubiana-Kiev lungo la linea Trieste-Venezia-Milano-Torino-Lione e la riconferma di massima priorità per l'asse ferroviario del Brennero (Berlino-Monaco-Verona-Roma-Napoli). È previsto il Ponte di Messina e l'asse ferroviario Genova-Basilea-Rotterdam. Vengono, infine inseriti quattro progetti per il potenziamento delle Autostrade del Mare, due dei quali, quello « sudorientale » compreso Cipro e quello « sudoccidentale » riguardano direttamente l'Italia, rispettivamente con i collegamenti Adriatico-Ionio e all'interno del Mar Tirreno. L'autostrada del mare « sudorientale » rafforzerà anche il Corridoio 8 che collega l'Italia con i Paesi dei Balcani e della Grecia;

questo documento Van Miert dovrà essere la priorità politica del semestre di presidenza italiana dell'Unione Europea a partire dall'incontro di tutti i Ministri dei trasporti e delle infrastrutture europei che si terrà a Napoli il 4-5 luglio prossimo;

l'Italia, nella sua qualità di paese guida (*leading country*) per i corridoi n. 5 e n. 8 deve moltiplicare le azioni sia a livelli bilaterale, nei confronti dei Paesi dell'area, sia a livello multilaterale e delle cooperazioni regionali, in primo luogo nel quadro dell'iniziativa Centroeuropea (InCe), dell'Iniziativa Adriatico-Ionica e della Quadrilaterale (Italia, Slovenia, Croazia e Ungheria);

l'intesa sul tracciato principale del Corridoio 5 venne sancita nel 1996 con il *Memorandum of understanding* tra Italia, Slovenia, Ungheria e Ucraina. Fra Italia e Slovenia seguì poi, il 23 febbraio 2001, un accordo bilaterale;

da allora si sono manifestate ripetute resistenze sia da parte della Francia che della Slovenia che ipotizzavano un Corridoio al di sopra della Alpi e il Governo Italiano ha seguito, purtroppo in modo sussultorio tale importantissimo problema, che invece meritava relazioni strette, continuative e amichevoli con questi Paesi;

sono preoccupanti le dichiarazioni del Ministro Tremonti che ha affermato che se i friulani avessero votato Illy non avrebbero più avuto il corridoio 5, ma il corridoio 0 o 2, 5 o 3, in quanto ci si chiede se l'impegno resti ugualmente confermato alla luce dei risultati elettorali —:

se il Governo non consideri assolutamente necessario un salto di qualità negli impegni e nelle capacità di realizzazione, concordato in modo formale in sede europea, in particolare per la definitiva programmazione esecutiva dei corridoi 5 e 8 e delle autostrade del mare, tenendo costantemente informato il Parlamento sulle linee che intende seguire. (5-02106)

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

l'allargamento dell'Unione europea e l'estensione del Mercato Comune ai paesi

l'allargamento dell'Unione europea e l'estensione del Mercato Comune ai paesi dell'Europa Centro Orientale rappresenta un punto cruciale della storia del nostro continente e una grande opportunità economica. L'integrazione tra paesi con gradi di sviluppo e potenzialità di crescita eterogenei offre, infatti, grandi possibilità sia per i paesi economicamente più avanzati sia per quelli più arretrati di realizzare un incremento degli scambi promuovendo, in tal modo, lo sviluppo economico, territoriale e l'armonizzazione dei modelli sociali;

uno dei principali presupposti per cui tale processo d'integrazione possa realizzarsi con reciproche ricadute positive è sicuramente lo sviluppo di una efficace rete di trasporto. Per tale fine nelle conferenze Pan-Europee di Praga (1991), Creta (1994) e di Helsinki (1997) sono stati individuati 10 corridoi paneuropei di interesse strategico che dovranno collegare in modo stabile ed efficace l'Europa comunitaria ai paesi dell'Est europeo, e questi alla rete di Trasporto Transeuropea (TEN). Il corridoio n. 5 e il corridoio n. 8 risultano di particolare interesse strategico per il nostro paese e per l'intera area mediterranea —:

quali interventi verranno realizzati prioritariamente e quali invece avranno tempi di realizzazione più lunghi, se si stia valutando la possibilità di istituire rispettivamente a Trieste e a Bari i segretariati del Corridoio 5 e del Corridoio 8 e se siano stati già presentati i progetti di riconversione delle strutture come, ad esempio, il complesso autoportuale di Gorizia S. Andrea, che, dal momento in cui si realizzerà l'auspicato allargamento europeo, perderanno la funzione di punti di frontiera e quindi punti di dogana per i traffici delle merci in entrata e in uscita dell'Europa Comunitaria. (5-02107)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

uno dei consiglieri dell'Ente nazionale dell'assistenza al volo (Enav), Testa, ha recentemente lanciato una interessante proposta, consistente nel progetto di una *joint-venture* con la regione Lazio per la nascita di un'agenzia regionale di meteorologia, utilizzando e mettendo a frutto la professionalità e le strumentazioni dell'Enav, insieme alle risorse ed alle strutture messe a disposizione della regione Lazio;

fermo restando che il gestore deve restare l'Enav e che non deve venir meno il carattere pubblico (proprio in quanto l'ente deve « produrre sicurezza »), è evidente che meritano di essere esaminate le possibilità di sfruttare più intensamente le potenzialità di un servizio che può essere svolto anche per altre realtà;

in particolare tutte le realtà interessate alla meteorologia ed alle radiomisure potrebbero utilizzare il lavoro, la professionalità e le strutture dell'Enav —:

se non ritenga, per quanto di propria competenza, di dover esaminare la possibilità di organizzare con tutte le regioni italiane veri e propri momenti di collaborazione con l'Enav, con le forme che saranno ritenute opportune, per offrire servizi che sono certamente non secondi ad altri enti per professionalità e competenza. (4-06620)

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

nel quadro della semplificazione delle burocrazie e dei servizi, merita particolare attenzione Eurocontrol, nato negli

anni sessanta su iniziativa di alcuni Paesi che ritennero di dover dar vita ad un ente per tentare di gestire in comune un determinato spazio aereo;

con il passare degli anni, Eurocontrol ha mutato la propria fisionomia trasformandosi nel gestore di tutte le problematiche del controllo del traffico aereo in Europa, ma al tempo stesso generando una struttura elefantica appesantita da una euroburocrazia autoreferenziale;

in realtà si ha la sensazione che Eurocontrol sia semplicemente un duplicato delle strutture nazionali di controllo del traffico aereo senza alcun potere effettivo e dunque senza una razionalità di fondo che non sia quella, insufficiente, di uno scambio di esperienze professionali;

all'interno di Eurocontrol tutti gli Stati, tutte le agenzie discutono i problemi del controllo del traffico aereo, ma le decisioni assunte non sempre vengono ratificate dai singoli Stati, vanificando in tal modo il significato stesso di Eurocontrol che dovrebbe favorire il processo di omogeneizzazione di tutto il settore europeo del controllo del traffico aereo —:

se non ritenga di dover intervenire al fine di verificare, in sintonia con altri Paesi europei, l'opportunità di conferire maggiori poteri ad Eurocontrol o quanto meno di raggiungere intese precise con altri Stati affinché le decisioni assunte da Eurocontrol vengano recepite immediatamente dai singoli Stati, atteso che, in caso contrario, viene meno il significato medesimo dell'esistenza di un organismo europeo per il controllo del traffico aereo.

(4-06621)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

da alcuni colloqui con esponenti delle organizzazioni sindacali della provincia di