

il mantenimento del predetto ufficio del giudice di pace è indispensabile per assicurare la tutela dei cittadini della zona —:

se rispondano a verità le voci di una futura soppressione dell'ufficio del giudice di pace citato in premessa e, in caso affermativo, se non si ritenga opportuno rivedere tale decisione. (4-07558)

FRAGALÀ, ANTONIO LEONE e ORSINI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

è stato espresso un attacco polemico contenuto in una pronuncia giurisdizionale del Tribunale del riesame di Torino, che, occupandosi della posizione di certo Mares (mai sentito dalla Commissione bicamerale d'inchiesta Telekom Serbia !) si è spinto a denunciare dannose « interferenze della Commissione », così, ad avviso dell'interrogante, esercitando un potere censorio su organo istituzionale equiparato;

ad avviso dell'interrogante, al lavoro della Commissione di indagine si deve l'utile contributo che ha portato ai provvedimenti di custodia cautelare nei confronti di Marini, Paoletti, Mares e Zoran Persen (altro indiziato mai sentito in Commissione !), soggetti prima ignoti all'Autorità Giudiziaria ora procedente;

il clima, di rispetto instauratosi ad opera di tutti i commissari con detta autorità torinese, non meritava tale censura che si riflette in modo negativo ed ingiusto nei confronti dell'opinione pubblica;

troppo spesso, in questa vicenda processuale, vi sono state fughe di notizia circa le indagini in corso —:

se non intenda adottare iniziative normative volte a prevedere che i giudici che si occupano di un caso avvertano il dovere del rispetto istituzionale, senza protagonismi nervosi e nocivi;

se non ritenga attivare i propri uffici al fine di accertare responsabilità sulle troppe fughe di notizie coperte da segreto istruttorio dalla Procura di Torino, come quella riguardante la recente rogatoria presso la Banca Paribas di Montecarlo. (4-07565)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

PARISI, CASTAGNETTI, FRANCESCHINI, LUSETTI, MARCORA, PASETTO, PAPINI, PINZA e SANTAGATA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'incidente ferroviario avvenuto in data 30 settembre 2003 sulla linea ferroviaria Porrettana, nei pressi di Casalecchio di Reno, sulle cui cause e responsabilità dovranno indagare la magistratura e la commissione ministeriale istituita, ripropone con urgenza la centralità della sicurezza nel comparto ferroviario;

l'attuale fase di liberalizzazione del trasporto ferroviario deve necessariamente essere affiancata da un forte controllo di natura pubblicistica, affinché le riduzioni dei costi del servizio, imposte da logiche aziendalistiche, non ricadano negativamente sui livelli essenziali di sicurezza;

da quanto si apprende dagli organi di stampa, da tempo cittadini, comitati e amministrazioni comunali, segnalavano le disfunzioni, i ritardi e le inefficienze della linea Porrettana —:

quali atti abbia adottato o intenda adottare affinché ai vari livelli territoriali vengano rispettati gli *standard* di sicurezza previsti per il trasporto ferroviario e se non intenda il Governo tenere informato il Parlamento sullo stato di sicurezza delle ferrovie regionali. (3-02716)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

nell'ambito della nuova ridefinizione degli orari ferroviari (in vigore dal 15 dicembre 2003 società FS (Trenitalia) ha previsto la dismissione di 57 vetture letto; ciò ha comportato la soppressione nel nuovo orario di oltre 20 servizi e la riduzione ulteriore di circa 1.500 corse;

complessivamente la perdita totale è di circa 13.000 corse rispetto le 45.000 previste lo scorso anno sul territorio nazionale;

tale operazione provocherà un esubero di oltre 100 dipendenti della società Wagon Lits; attualmente non sussistono condizioni per l'attivazione di alcun ammortizzatore sociale;

la soppressione dei suddetti servizi comporterà conseguenze occupazionali anche nei comparti di manutenzione e pulizia dei treni;

forti sono dunque i rischi per l'occupazione oltre che i gravi disagi che si verranno a determinare per l'utenza ferroviaria —:

quali siano le ragioni di tale scelta effettuata dalla società FS (Trenitalia);

quali iniziative si intenda assumere per far fronte all'emergenza occupazionale che interesserà oltre 100 lavoratori dipendenti;

quali iniziative si intendano intraprendere per ridurre i disagi e attenuare l'impatto sociale per i lavoratori. (5-02416)

Interrogazioni a risposta scritta:

SEDIOLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

con decreto 3 giugno 2002 « Variante di programma ordinario di edilizia peni-

tenziaria », il Ministro della giustizia di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, stabilivano gli interventi, con carattere di urgenza, e le priorità di realizzazione degli istituti inseriti nel programma di edilizia penitenziaria, « fatta salva la possibilità di parziali deroghe in relazione a concrete prospettive di permuta e/o locazione finanziaria »;

nell'ordine di priorità di realizzazione degli istituti inseriti nel programma di edilizia penitenziaria il carcere di Forlì risulta al sesto posto, con un finanziamento di 38.767.000 euro nell'esercizio 2004;

si sono svolti più incontri fra il comune di Forlì e il ministero della giustizia, conclusi con l'individuazione dell'area idonea alla costruzione del nuovo carcere e interrotti da mesi, senza dar seguito agli adempimenti ministeriali per sostenere il cambio di destinazione d'uso d'area —:

quali siano le cause dell'interruzione delle procedure e quali iniziative si intendano assumere per accelerare i tempi di costruzione del carcere con il carattere di urgenza previsto dal decreto 3 giugno 2002. (4-07545)

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

nel mese di giugno 2003 la ITAL-FERR, società di ingegneria delle Ferrovie dello Stato, ha fatto pervenire ai comuni interessati lo stralcio del progetto preliminare relativo al quadruplicamento della linea ferroviaria Salerno-Battipaglia, affinché questi enti potessero effettuare le verifiche e gli adempimenti di cui al comma 5 dell'articolo 3 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 180, rientrando l'opera tra quelle individuate dal 1° programma delle infrastrutture strategiche, approvato con deliberazione C.I.P.E. del 21 dicembre 2001, n. 121;

l'esame del suddetto progetto ha evidenziato una serie di interventi che, così come previsti, inciderebbero in maniera devastante sull'intero territorio dell'Agro Nocerino-Sarnese;

nelle conclusioni della relazione tecnica predisposta dall'ingegner Luigi Canale, dirigente del settore tecnico del comune di Nocera inferiore, si legge quanto segue: « Senza ombra di dubbio, questa nuova linea ferroviaria va ad infliggere una nuova e più profonda ferita ad una delle zone più produttive di tutto l'Agro Nocerino-Sarnese, con evidenti riflessi drammatici dal punto di vista ambientale e paesaggistico con l'ulteriore taglio a fette del territorio e la creazione di barriere, oserei dire montagne, che di fatto mineranno la continuità originaria producendo danni irreversibili e conseguenze estremamente negative sui collegamenti, sulle infrastrutture esistenti e sull'economia della zona. L'opera, così come prevista, inciderà in maniera fortemente negativa sull'equilibrio idrogeologico di tutta l'area, già pesantemente compromesso dalla realizzazione della linea "A monte del Vesuvio" che, come è noto, ha modificato sostanzialmente i livelli delle falde acquifere della zona, interferendo col sistema originario con inquinamenti e collegamenti delle falde profonde e superficiali. Infine, appare del tutto evidente l'impatto estremamente negativo sia sull'assetto urbanistico dell'area sia sull'economia dell'intera zona, il cui volano, per una ripresa significativa, era stato individuato nella nascita dei due poli industriali di Fosso Imperatore e di Casarzano, la cui attuazione diventa, alla luce di quanto sopra, evidentemente impossibile »;

la viva preoccupazione determinata dalle gravi interferenze ambientali, idrogeologiche ed economiche emerse dall'esame del progetto preliminare, ha indotto una mobilitazione generale di amministratori, forze politiche, imprenditori e rappresentanze cittadine;

il Consiglio Comunale di Nocera Inferiore, riunito in sessione d'urgenza in

data 12 settembre 2003, ha espresso all'unanimità la propria ferma opposizione alla realizzazione di quest'opera, così come prevista. Altri comuni si apprestano ad adottare analogo provvedimento —

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti esposti;

se non ritenga di intervenire in questa vicenda, per quanto di sua competenza, al fine di evitare danni irreparabili ad un territorio costretto a pagare un tributo altissimo in termini ambientali ed economici, a fronte di un beneficio che sarà rivolto esclusivamente al rilancio di altre zone del paese, vanificando gli sforzi e le ingenti risorse impegnate in quest'area negli ultimi anni per lo sviluppo del suo tessuto produttivo, sociale ed occupazionale. (4-07547)

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

nella giornata del 29 settembre 2003 il treno locale proveniente da Porretta Terme con destinazione Stazione di Bologna è deragliato nelle vicinanze della Stazione di Casalecchio di Reno (Bologna) e, fortunatamente, dalle prime notizie risulterebbero esserci solamente alcune decine di feriti lievi;

la linea Porretta Terme-Bologna è di estrema importanza ed è notoriamente utilizzata da un forte e crescente pendolarismo studentesco e lavorativo da e per la città di Bologna;

da quest'ultimo fatto, cui si devono aggiungere, nel corso degli ultimi anni, ed in più occasioni, alcuni feriti a causa dell'improvvisa partenza del treno senza attendere la salita e/o la discesa dei passeggeri, si dimostra la totale incuranza delle linee ferroviarie più periferiche e di corto raggio;

la linea ferroviaria Bologna-Porretta risente della sua vetustà e come tale deve

fare riflettere sull'opportunità di una sua ristrutturazione e di un suo forte ripotenziamento;

è quindi urgente prevedere, oltre che una commissione di inchiesta per far luce sull'accaduto e sulle cause, sin da subito una possibile ristrutturazione ed un potenziamento della linea, anche in considerazione della grande utenza che tale linea sopporta ogni giorno —:

se sia a conoscenza delle situazioni sopra descritte e quali provvedimenti intenda intraprendere sia per l'instaurazione di una commissione ministeriale di inchiesta e sia per un maggior potenziamento e ringiovanimento della linea ferroviaria. (4-07553)

RUSSO SPENA. — *Al ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che nella tratta ferroviaria Caserta-Napoli, le biglietterie intermedie di Maddaloni, Canello Scalo e Acerra vivano seri problemi di sicurezza;

queste biglietterie quotidianamente fanno un discreto incasso;

in queste biglietterie non vi è un comparto di polizia adibito alla salvaguardia del personale ferroviario, il quale si trova da solo a dover affrontare problemi che quotidianamente sorgono nei rapporti con i viaggiatori (a volte degenerati in offese ed insulti);

nelle sale d'attesa (dove sono ubicate le biglietterie) vi è una presenza costante di cani randagi di ogni specie, mettendo a repentaglio l'incolumità non solo dei dipendenti ma anche dei viaggiatori;

la biglietteria di Maddaloni, oltre ai problemi di cui sopra, versa anche in gravi condizioni dal punto di vista igienico sanitario ed ha diverse rapine a fine turno lavoro;

inoltre, è stato chiuso il Posto Movimento e il dipendente PS presente è il

responsabile della biglietteria, per cui se vi sono malumori da parte dei viaggiatori — magari per mancato annuncio di ritardo o soppressione di treni — è l'unico esposto alla rabbia (e, a volte, anche alla violenza) dei viaggiatori;

la biglietteria di Canello Scalo è stata chiusa, creando notevoli disagi all'utenza. Eppure, sotto l'aspetto della sicurezza, era l'unica biglietteria a non avere problemi in quanto vi è il posto di polizia ferroviaria;

in un incontro con i politici della Valle di Suessola, la dirigenza regionale aveva assunto l'impegno che a settembre la biglietteria di Canello Scalo avrebbe ripreso la sua attività, ma, a tutt'oggi, la ripresa non c'è stata —:

quali iniziative intenda assumere presso Ferrovie dello Stato affinché nelle stazioni intermedie delle tratte ferroviarie venga garantita l'incolumità del personale ferroviario e dei viaggiatori e in particolare, venga portato ad almeno due unità l'organico di queste stazioni e siano assunte iniziative al fine di riaprire la biglietteria di Canello Scalo. (4-07559)

* * *

INTERNO

*Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

in data 1° ottobre 2002 è apparso sul quotidiano *Il Resto del Carlino*, nella cronaca di Bologna, un'intervista al dottor Alberto Palazzi Trivelli;

in particolare egli riferisce che il noto terrorista venezuelano Carlos avrebbe dimorato nella città di Bologna, e nello specifico «abitava in via del Pratello, l'ho visto qualche volta» ed avrebbe altresì frequentato «i circoli della sinistra»;