

allo scrivente risultano fondati dubbi sulle indagini in corso ed in particolare risulta che:

Da parte del PM siano stati adottati provvedimenti di custodia cautelare di una particolare durezza rispetto ai reati contestati (evasione di IVA);

i suddetti provvedimenti di custodia cautelare si siano sovrapposti a provvedimenti di sequestro di aziende e beni, sia mobili che immobili, quando la prassi vuole che vengano adottate misure o di custodia, o di sequestro, mai entrambe contemporaneamente;

stia proseguendo le indagini da ben tre anni senza approdare ad alcun elemento concreto, nonostante il periodo massimo per le indagini secondo il C.P.P. per questi reati sia di anni due;

Da parte del GIP l'ordinanza di custodia cautelare appaia come una fotocopia della richiesta del PM;

Da parte degli uomini della GDF di Forlì incaricati dal PM sia stata reiteratamente negata agli indagati la consultazione dei propri documenti contabili che, seppur acquisiti per le indagini, non erano sottoposti a sequestro, pertanto liberamente consultabili ed utilizzabili dagli indagati per l'ordinaria amministrazione delle società e per l'adempimento degli obblighi fiscali;

a sostegno della mancanza di elementi probatori certi e dell'eccessiva gravità delle misure di custodia cautelare, il Tribunale del riesame di Bologna, con sentenza del 16 aprile 2002 abbia annullato integralmente le misure cautelari per « assoluta carenza di motivazione » —:

se non intenda disporre un'ispezione presso l'ufficio delle procure citate in premessa, con riferimento all'eccessivo protrarsi delle indagini preliminari, considerato è stato di gran lunga superato il termine fissato in proposito dal codice di procedura penale. (4-07974)

DELMASTRO DELLE VEDOVE, ME-ROI, LA STARZA, GHIGLIA e GIANNI MANCUSO. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il Presidente del Consiglio Nazionale Forense, avvocato Remo Danovi, ha recentemente lamentato l'ingiustificato ritardo accusato dall'*iter* previsto per l'adeguamento delle tariffe professionali della categoria, ferme al 1994 (cfr. *Il Sole-24 Ore* di martedì 4 novembre 2003, alla pagina 27);

l'adeguamento richiesto, pari al 25 per cento, sconta una richiesta del Consiglio di Stato di un supplemento di informazioni relativo all'aggiornamento proposto dal Consiglio Nazionale Forense;

la richiesta è stata presentata nel mese di settembre 2002 ed ancora in data 18 giugno 2003 si è tenuto un incontro fra i vertici del Consiglio Nazionale Forense e l'ufficio legislativo del ministero della giustizia per avere idonee garanzie circa la tempistica dell'*iter* di approvazione;

i ripetuti reiterati e sacrosanti solleciti non hanno sortito l'effetto desiderato di avere una decisione in tempi ragionevoli —:

se non ritenga di dover personalmente intervenire per assicurare il Consiglio Nazionale Forense circa la celerità dell'approvazione della proposta di adeguamento delle tariffe professionali della categoria, ferme al 1994. (4-07979)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

continuano a non ricevere risposta atti di sindacato ispettivo indirizzati alla Presidenza del Consiglio dei ministri ed aventi ad oggetto le voci ricorrenti che

vorrebbero il rinnovo senza gara alla società Sorem srl per la gestione del servizio nazionale antincendio;

come è noto, la scadenza contrattuale è prossima e dunque la decisione è imminente;

le caratteristiche intrinseche del servizio — cospicuità del corrispettivo, problemi legati alla sicurezza del volo, necessità di garantire la massima efficienza del servizio medesimo e le opportune garanzie per una corretta e scrupolosa manutenzione dei velivoli — non possono che esigere l'indizione di una gara per consentire il dispiegarsi di una sana e doverosa concorrenza fra le molte società astrattamente interessate alla gestione;

pur senza ripercorrere le tappe della precedente gara e gli incidenti di percorso verificatisi durante la gestione del servizio, appare di tutta evidenza la opportunità di evitare una acritica e pigra riconferma del servizio —:

se, anche e soprattutto sotto il profilo degli elementi derivanti dalla sicurezza del volo e della manutenzione scrupolosa dei velivoli, oltre che per tutte le questioni sollevate in premessa, non ritenga di dover assumere le opportune iniziative perché sia garantita l'indizione di una gara per l'affidamento del servizio nazionale antincendio, che fra l'altro, potrebbe consentire anche la partecipazione della compagnia di bandiera che, oggi, sembra accusare, secondo quanto pubblicamente affermato dall'amministratore delegato, una seria crisi con probabili snellimenti occupazionali. (5-02575)

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

si apprende dagli organi di informazione che saranno soppresse le fermate di Novara e Vercelli sulla tratta ferroviaria Milano-Torino-Lione-Parigi;

tre dei quattro collegamenti ferroviari di tipo Eurocity non saranno più disponibili con la prossima entrata in vigore dell'orario invernale;

la posizione strategica di Novara sugli assi viari Torino-Venezia e Genova-Sempione; nonché l'estrema vicinanza all'aeroporto-*hub* di Malpensa e l'esistenza del Centro Intermodale Merci hanno determinato per Novara ed il Piemonte orientale una violazione trasportistico-logistica;

è comprensibile l'attività di razionalizzazione delle tratte ma non si possono dimenticare le ragioni dei numerosi viaggiatori pendolari che trovano in questi treni un'alternativa al traffico locale ed interregionale che si spostano verso Milano o verso Torino;

il raddoppio della linea con l'avvento dell'alta velocità nei prossimi anni risolverà molti problemi che, oggi, rimangono irrisolti —:

quali siano le motivazioni che hanno determinato scelte tanto gravose per i viaggiatori novaresi, adottate senza concertazione con le rappresentanze delle comunità locali, da Trenitalia;

se intenda intervenire su Trenitalia per una revisione del provvedimento.

(5-02580)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la lettera *a)* del secondo comma dell'articolo 158 del vigente codice della strada sancisce il divieto di sosta/parcheggio dei veicoli allo sbocco dei passi carrai e ciò evidentemente allo scopo di garantire il diritto di entrare/uscire in/dai locali adibiti a garage (o cancelli delimitanti spazi di accesso ai medesimi) ai titolari/fruitori degli stessi passi;

ora, si sono verificati casi (il più recente a conoscenza dell'interrogante

quello capitato alla signora Laura De Benedictis di Rimini, nell'estate 2003) in cui il divieto dell'articolo 158, a causa dell'assolutezza della sua previsione letterale, è stato ritenuto applicabile e quindi fatto valere anche contro il parcheggio della vettura effettuato sul passo carraio dal fruitore dello stesso;

il fatto che il titolare del passo carraio non possa parcheggiare sul suolo demaniale riservatogli per l'accesso al proprio immobile, sebbene in linea con l'interpretazione letterale della norma, appare tuttavia confliggente con la sua *ratio*, che è quella di vietare il parcheggio o sosta a tutti gli altri per garantire la fruibilità del diritto di accesso solo a quel titolare, il quale non può viceversa, stando sul proprio passo carraio, impedire a sé stesso l'esercizio del suo diritto, per l'appunto, di « passo » —:

quale sia l'opinione del Ministero in proposito;

nel caso sia condivisa l'argomentazione esposta in premessa, se si ritenga necessaria una specifica iniziativa normativa di modifica o integrazione della citata lettera *a*) del secondo comma dell'articolo 158 del codice della strada, o se invece si ritenga possibile e sufficiente intervenire, più semplicemente, con una precisazione interpretativa in sede di definizione del regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada, nell'ambito delle modifiche da apportare al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. (4-07977)

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

il 28 ottobre 2003 presso la stazione Tiburtina di Roma si è verificato un grave incidente che è costato la vita ad una donna inglese, mentre due persone risultano ferite, delle quali una gravemente;

la causa dell'incidente è stato il cedimento di due tavole della scala mobile che dal tunnel sotterraneo porta alla banchina n. 24;

la donna è precipitata nel vuoto ed è rimasta schiacciata dagli ingranaggi; un macchinista delle ferrovie ha tentato di salvare la donna ma è rimasto incastrato con le gambe nell'ingranaggio; un altro operaio è rimasto ferito ad una mano;

fatti come quello accaduto alla stazione Tiburtina sono gravissimi e richiedono accertamenti immediati sulle responsabilità;

il prefetto Mario Morcone, capo del dipartimento dei Vigili del Fuoco in una intervista rilasciata al *Corriere della Sera*, il 29 ottobre 2003 ha dichiarato: « Spesso si lascia passare qualche mese in più. Per distrazione, per risparmiare qualche euro, persino perché non si sa che quelle verifiche non sono *optional* ma un obbligo di legge. È un errore gravissimo è un episodio che non ha precedenti nel nostro Paese » —:

se e in quale modo era segnalato ai passeggeri che il *tapis roulant* era soggetto a manutenzione;

quale sia il motivo della mancanza di indicazioni ai passeggeri del pericolo rappresentato dal *tapis roulant* in manutenzione;

quali iniziative intenda avviare affinché fatti gravissimi come quelli accaduti alla stazione Tiburtina di Roma non accadano mai più. (4-07984)

LION. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la società Trenitalia ha annunciato al pubblico la soppressione di alcuni treni Eurostar, a partire dal 14 dicembre 2003, sulla linea Adriatica, giustificando questa decisione attraverso una nota, in cui si dichiara che le riduzioni del servizio operate sono la logica conseguenza di un'insufficiente domanda, per cui, secondo la Divisione Passeggeri, i collegamenti lungo la linea Adriatica risultano « non solo sufficienti, ma addirittura esuberanti »;

la società non ha pensato di informare preventivamente della soppressione di detti treni la Regione e le Autorità Locali coinvolte, facendo così mancare la possibilità di concordare soluzioni diverse, o alternative di trasporto valide;

la regione Marche ha più volte sollecitato Trenitalia al prolungamento fino a Pescara di due Treni *Intercity* da e per Milano, richiesta fino ad oggi nemmeno presa in considerazione;

in un incontro con i dirigenti di Trenitalia convocato dall'assessorato regionale ai trasporti delle Marche sarebbe inoltre emersa una serie di disservizi da parte di Trenitalia sulla tratta in questione, fra i quali: una sistematica variazione di composizione dei treni, persistenti chiusure di carrozze con conseguente innalzamento dell'indice di affollamento, una scarsa utilizzabilità di impianti accessori (servizi igienici, aria condizionata, servizio di ristorazione in carrozza), uno stato di degrado nella manutenzione delle carrozze, una frequente intemperività o assenza di informazioni ai passeggeri, soppressioni nelle stazioni delle biglietterie e dei centri di informazioni degli utenti (sta per chiudere la stazione di Fabriano), una carente manutenzione degli impianti accessori nelle stazioni quali ascensori e scale mobili —:

se risultino quali siano i parametri di valutazione per stabilire quali tratte presentino adeguate domande di trasporto e quali siano i criteri conseguenti per stabilire l'aumento o la diminuzione dei treni;

quali iniziative intenda assumere il Governo per sollecitare la società Trenitalia ad una più attenta politica della qualità del servizio e per sollecitarla ad una maggiore collaborazione e confronto con le amministrazioni locali;

considerate le peculiari condizioni socio-economiche della zona, in riferimento soprattutto alle potenzialità turistiche e quindi alla necessità di un efficiente rete di trasporto e di collegamento con il resto d'Italia e d'Europa, se non si ritenga

opportuno sollecitare la società Trenitalia ad una riconsiderazione delle annunciate soppressioni. (4-07985)

* * *

INTERNO

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

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

dal 1986 presso il *Residence Prealpino* sito nel comune di Bovezzo (Brescia) è andata sviluppandosi e consolidandosi una situazione di sovraffollamento di immigrati extracomunitari, in larga misura di nazionalità senegalese;

nel corso di questi anni si può affermare che il *Residence Prealpino* sia diventato il luogo di « prima accoglienza » per circa 20.000 immigrati senegalesi sia regolari che clandestini;

le dimensioni di questo fenomeno hanno raggiunto la insostenibile presenza attuale di circa 800 unità, dislocate in 100 appartamenti monolocali e 8 bilocali;

la capienza massima prevista per il *Residence* è di 200 unità;

la questione è stata più volte oggetto di approfondimento da parte del comune di Bovezzo e del Comitato per l'ordine pubblico e la sicurezza presso la Prefettura di Brescia;

tali riunioni non hanno prodotto né risolutive, né incisive soluzioni della drammatica situazione di sovraffollamento;

il comune di Bovezzo si è trovato costretto ad adottare ordinanza di sgombero dei locali sin dal 23 gennaio 1990, che non è stata tuttavia eseguita ed altre ordinanze miranti a salvaguardare l'incolumità degli ospiti e degli abitanti della zona e la legalità sul territorio;

il comune di Bovezzo dal 1998, in accordo con la regione Lombardia, ha