

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

il 1° agosto 2003 il sottoscritto deputato presentava al Ministro della giustizia n. 4-07245 relativa all'elevata percentuale di suicidi verificatesi nelle carceri della Sardegna;

nell'interrogazione si chiedeva di assumere sollecite, mirate ed efficaci iniziative, anche a seguito di immediate verifiche ispettive *in loco*, volte a ripristinare condizioni minime di vivibilità, accelerando la realizzazione di nuove strutture carcerarie, ampliando la dotazione del personale di polizia penitenziaria e di quello addetto ai servizi e risolvendo, secondo criteri di stabilità, esperienza e competenza, i delicati problemi relativi alla dirigenza;

all'interrogazione non è stata data ad oggi nessuna risposta né si è appreso di iniziative assunte dal Governo per tentare di risolvere o solo attenuare le gravi problematiche evidenziate con l'atto di sindacato ispettivo;

la gravissima, allarmante, incivile emergenza dei suicidi in carcere è stata di nuovo denunciata — ed il fatto ha opportunamente avuto risvolto sulla stampa nazionale — dal dossier « Morire di carcere », presentato a Roma nei giorni scorsi e realizzato dai detenuti e dai volontari della redazione della rivista « Ristretti orizzonti »;

è emerso dal citato documento che i detenuti si tolgono la vita con una frequenza diciannove volte maggiore rispetto alle persone libere;

tale dato, di per sé agghiacciante, si carica di implicazioni che sgomentano e avviliscono con riferimento al sud, alle isole e, segnatamente, alla Sardegna, dove la percentuale dei suicidi dei detenuti è la più alta d'Italia;

questi numeri, anche per la ripetitività negli anni, non possono non essere il sintomo e l'effetto di una sempre più inaccettabile invivibilità delle carceri, ge-

stite con metodi che vanno corretti e con carenze e responsabilità che vanno ovviate, scoperte e sanzionate;

ancora nella notte tra venerdì e sabato 29 novembre 2003, un suicido ha segnato la vita carceraria della tetra casa di reclusione di Buoncammino, a Cagliari;

il povero Gabriele Pusceddu, 35 anni, pregiudicato per non gravi precedenti penali, ha ritenuto di risolvere il suo dramma impiccandosi con un lenzuolo;

il carcere di Cagliari è sempre più sovraffollato, mancano gli agenti e servizi sociali adeguati, i detenuti non hanno spazi, né per l'« aria » né per fare attività fisica o socializzare;

lo Stato ha il dovere istituzionale, politico, morale e cristiano di non lasciare nulla di intentato per salvare anche una sola vita umana ed anche la vita di chi, per i propri errori, ha perso la libertà —:

se non ritenga, assumendo senza ulteriori indugi le iniziative sollecitate fino ad oggi inutilmente con l'interrogazione del 1° agosto 2003, di intervenire concretamente perché, anche nelle carceri della Sardegna, il livello e la qualità della detenzione siano quelli degni di uno Stato civile e democratico. (4-08257)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

i « Nuovi Cantieri Apuania » (Nca) di Carrara rappresentano un patrimonio industriale che occupa direttamente circa 250 addetti, con un indotto intorno alle 1.000 unità. Si tratta di un polo produttivo di eccellenza della navalmeccanica: qui

sono stati costruiti i due *cruise ferry* Grimaldi che risultano essere i più grandi al mondo; attualmente è in costruzione una nave chemichiera;

come già il Cantiere Navale Fratelli Orlando di Livorno e tutta la cantieristica europea, i Nca su cono la concorrenza dell'Estremo Oriente, in particolare quella coreana che detiene il 6 per cento del mercato mondiale. Tale concorrenza si spinge sino ai limiti del *dumping*. Lo scenario globale si presenta in ogni caso articolato, tenendo conto che il doc. Leadership 2015 prevede per il decennio 2005-2015 una ripresa consistente della cantieristica dovuta all'applicazione delle nuove normative in materia di sicurezza della navigazione e protezione ambientale;

attualmente la crisi viene aggravata dal fatto che negli ultimi due anni e mezzo le società armatoriali italiane, o facenti capo a interessi nazionali, hanno commissionato all'estero oltre 200 navi per un valore di circa 10 mila miliardi di vecchie lire;

non può essere sottovalutato il fatto che la crisi di Nca si inserisce in un contesto provinciale particolarmente segnato da pluridecennali processi di deindustrializzazione;

una delle prospettive che si aprono oggi davanti a Nca comporta la riconversione alla produzione nautica da diporto. Ciò provocherebbe un declassamento qualitativo e quantitativo di Nca, con un prevedibile e insopportabile ridimensionamento occupazionale a poco più di 50 dipendenti diretti e circa 200-300 addetti nell'indotto;

un'altra ipotesi consiste nell'ingresso di Nca in Fincantieri: ciò avverrebbe tuttavia nell'attuale situazione di incertezza, contrassegnata inoltre dal rischio dello scorporo e del frazionamento delle varie produzioni di Fincantieri (largamente in attivo);

se il Governo abbia elaborato un Piano nazionale della cantieristica e della

nautica che tenga conto dei fattori di crisi e delle potenziali opportunità;

se il Governo consideri la natura strategica di tale settore in un quadro nazionale e internazionale (si pensi al previsto sviluppo delle autostrade del mare), e in questo quadro quale sia l'indirizzo che il Governo esprime nei confronti del futuro di Nca, nel quale è impegnato direttamente il capitale pubblico di Sviluppo Italia;

se il Governo intenda reperire, con tempi celeri, risorse economiche quantificate con almeno 3/5 mila milioni di euro attuare il Regolamento Comunitario del 2002, il quale consente un sostegno pari al 6 per cento del prezzo per determinate tipologie di navi, più esposte al rischio *dumping*;

quale futuro per Nca il Governo intenda perseguire, per quanto di competenza, in termini di ricerca di commesse e di assetti societari, impegnando in tal senso Sviluppo Italia, da cui sono venuti invece segnali di disimpegno nei confronti del polo navalmeccanico apuano;

se non ritiene, così come più volte hanno affermato e ribadito le Rsu Nca di Carrara, di escludere ogni forma di abbandono della grande navalmeccanica e tutte le ipotesi di privatizzazione di Nca. Tale ipotesi di privatizzazione infatti (si parla del gruppo francobritannico Rodriguez) contribuirebbe negativamente a mettere in discussione le garanzie bancarie operanti, ma soprattutto metterebbe a rischio un patrimonio industriale e professionale di qualità, indispensabile a rilanciare e qualificare il futuro industriale del Paese;

se non ritenga opportuno intervenire affinché venga aperto un tavolo di trattativa per poter affrontare le tematiche esposte.

(2-00996)

« Giordano ».

*Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:*

IX Commissione:

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

gli incidenti nella circolazione stradale provocano ogni anno un numero altissimo di morti, feriti ed invalidi;

l'Unione europea si è data l'obiettivo di ridurre del 40 per cento gli incidenti entro il 2010;

il Parlamento italiano ha approvato importanti leggi di riforma del codice della strada che hanno avuto un effetto positivo sulla diminuzione degli incidenti;

occorre tenere sempre viva l'attenzione a partire dall'aumento dei controlli da parte delle forze dell'ordine;

va potenziato il Piano nazionale della sicurezza stradale;

vanno rafforzati il ruolo, i compiti e le funzioni della Consulta per la sicurezza stradale presso il CNEL;

vanno costituite ai Comuni, alle Province ed alle Regioni specifiche consulte per la sicurezza stradale;

il prossimo 7 aprile 2004 è stata dichiarata « Giornata mondiale della salute dedicata alla sicurezza stradale » dalla Organizzazione mondiale della sanità —

quali iniziative il Governo intenda assumere perché il prossimo 7 aprile 2004, « Giornata mondiale della salute dedicata alla sicurezza stradale », sia organizzata in una grande città italiana una iniziativa nazionale ed internazionale sulla sicurezza stradale. (5-02649)

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

la riduzione delle vittime sulle strade italiane, che è stata registrata nei primi due mesi di applicazione della patente a punti, aveva fatto ben sperare sul debutto di tale strumento volto al miglioramento della sicurezza sulle nostre strade;

da una indagine svolta recentemente sull'applicazione del nuovo codice della strada si apprende che un cittadino su quattro ogni giorno viaggia senza cintura di sicurezza, che il 22,7 per cento dei motociclisti non usa il casco e circa un milione di automobilisti ogni giorno utilizza il cellulare durante la guida. Se questi dati vengono comparati con quelli relativi alle sanzioni si apprende che solo un cittadino su 10.000 viene multato per il mancato rispetto dell'obbligo della cintura, che solo un cittadino su 10.000 paga la multa per l'utilizzo del cellulare senza auricolare e che solo 5 motociclisti su 10.000 vengono multati per il mancato uso del casco;

la legge finanziaria in discussione limita la possibilità di assumere per le forze di polizia e che durante i lavori parlamentari relativi alla conversione in legge del decreto sul codice della strada era emersa in tutta la sua gravità la carenza di personale della polizia stradale :—

se ritenga che l'organico della polizia stradale sia sufficiente ai maggiori impegni che gli sono stati affidati dal nuovo codice della strada e quali misure straordinarie s'intendano assumere per il prossimo esodo natalizio. (5-02650)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

il 26 ottobre 2003 la Minerva Airlines, compagnia aerea con quasi 250 dipendenti che operava su tutto il territorio nazionale con otto Dornier 328 e con base

operativa all'aeroporto di Ronchi dei Legionari (Gorizia), ha sospeso tutti i voli di linea;

a seguito dell'ultimo incontro tra la società e le organizzazioni sindacali — svoltosi a Catanzaro il 24 novembre 2003 presso la sede legale della Minerva Airlines — è stato raggiunto un accordo per cui i lavoratori, dal 25 novembre 2003, rimangono a disposizione dell'azienda maturando tutti i diritti societari;

il 28 ottobre 2003 il personale tecnico di Minerva Airlines ha presentato all'ENAC la domanda di conversione del certificato di idoneità tecnica in licenza di manutentore aeronautico;

data la delicata situazione aziendale, una rapida definizione di questa richiesta risulta indispensabile per la professionalità dei tecnici in questione, considerato la breve validità dei CIT rapportata all'ultima manutenzione eseguita;

la Minerva Airlines denuncia di non aver ancora incassato da Alitalia quanto dovuto per le attività svolte fino alla fine di ottobre 2003 e che, per questo, la compagnia asserisce di non essere nella condizione di provvedere al pagamento di dipendenti e collaboratori;

l'amministratore delegato della Minerva Airlines ha attribuito la responsabilità della crisi in cui versa la società a sette anni di « contratti capestro » tra Alitalia e la sua compagnia e ha formalizzato un'azione legale sostenendo da parte di Alitalia un abuso della relazione di controllo ed un abuso dello stato di dipendenza economica in cui Minerva versava, avanzando una richiesta di risarcimento valutato allo stato attuale in 55 milioni di euro;

il 26 novembre 2003 l'Assemblea di Minerva Airlines ha deliberato di delegare agli amministratori la presentazione della domanda di ammissione all'amministrazione straordinaria ex decreto legislativo n. 270 del 1999 con l'obiettivo di salvaguardare l'integrità del compendio aziendale;

la crisi della Minerva ha ulteriormente aggravato la situazione di difficoltà degli utenti dello scalo di Ronchi dei Legionari, già penalizzato dalla politica tariffaria e di tagli di collegamenti praticati da Alitalia —:

quali azioni il Governo abbia deciso o ritenga di intraprendere per salvaguardare i posti di lavoro all'interno della necessaria integrità aziendale. (5-02647)

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

dal prossimo 14 dicembre 2003 con l'entrata in vigore dell'orario invernale delle Ferrovie dello Stato l'*Intercity* Reggio Calabria-Bari verrà soppresso;

si tratta dell'ennesimo atto di penalizzazione ai danni dell'utenza Calabrese e in maniera più ampia di tutto il sud considerato che il treno interessa fermate anche in Basilicata e in Puglia;

il taglio non è assolutamente giustificato da motivazione di ordine di costi in quanto il treno in oggetto è assiduamente e massicciamente frequentato da pendolari e viaggiatori;

il mantenimento della decisione della soppressione dell'*intercity* in oggetto rappresenterebbe un ulteriore aggravio della condizione di isolamento ai danni del comprensorio interregionale;

evidenziamo la pubblicità ingannevole predisposta da Trenitalia sulla efficacia dei collegamenti su strada ferrata trasmessi in questi giorni su tutti i *network* nazionali;

cittadini, sindacati, associazioni di consumatori istituzioni locali e diocesi hanno manifestato la loro più ferma contrarietà a tale decisione —:

quali iniziative il Governo intende adottare presso Trenitalia Spa affinché sia scongiurato dal prossimo 14 dicembre tale soppressione assicurando invece il prosieguo di tale servizio e soprattutto il poten-

ziamento dell'intera rete di trasporti ferroviari in Calabria e nel Mezzogiorno.  
(5-02648)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

notoriamente nell'area attorno alla provincia di Napoli, il traffico incide in modo pesante sulla qualità della vita di tutti i cittadini e la strada statale 162 Nc, il cosiddetto « asse mediano », concepita per migliorare la viabilità, resta ancora oggi una delle grandi opere incompiute di questo Paese;

infatti, i forti ritardi in ordine alla definitiva apertura della bretella che dallo svincolo di Frattamaggiore dovrebbe condurre a Cardito, Caivano, Frattaminore e Crispano, da anni provocano pesanti disagi a tutti i comuni situati a nord del capoluogo campano, penalizzati dalla mancata agibilità delle due corsie di marcia della bretella frattese dell'asse mediano;

dunque, la superstrada, denominata asse mediano, iniziata da oltre vent'anni e gestita successivamente dall'Anas, presenta a tutt'oggi ancora molti tratti incompleti causando enormi danni agli oltre centomila lavoratori che quotidianamente la percorrono —:

quali misure urgenti, nell'ambito delle proprie competenze, ritenga necessario adottare per garantire un immediato miglioramento della mobilità sul territorio dell'area frattese, a nord di Napoli, con particolare riferimento alla completa e definitiva realizzazione della superstrada 162 Nc, denominata asse mediano.

(4-08187)

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

il primo agosto 2003 il Parlamento ha approvato il disegno di legge di conversione del decreto legge di riforma del codice della strada (legge n. 214 del 12 agosto 2003);

le nuove disposizioni previste dalla riforma prevedono, tra l'altro, l'obbligo — per i veicoli lunghi e pesanti immatricolati in Italia — di dotarsi di bande rifrangenti al fine di rendere visibile la sagoma a partire dal 1° luglio 2004;

il testo del decreto ministeriale è stato inviato, alla Commissione Europea al fine di verificarne la compatibilità con il principio di libera circolazione delle merci e dei servizi;

la Commissione europea, trascorso il periodo di osservazione, ha dato via libera alla disposizione;

le modalità di applicazione e le caratteristiche tecniche di tali bande nonché la relativa entrata in vigore risultano da tempo già concordate con le parti;

con l'approssimarsi dell'inverno e l'aggravarsi delle condizioni meteorologiche le probabilità di incidenti che vedano coinvolti mezzi lunghi e pesanti dovuti a scarsa visibilità e nebbia aumenteranno sensibilmente —:

per quali ragioni il Governo non intenda procedere il più speditamente possibile all'emanazione del decreto ministeriale, anche per consentire alle categorie interessate di poter provvedere il prima possibile al rispetto della disposizione;

se intenda promuovere tale misura anche a livello europeo così come pubblicamente dichiarato dal Ministro Lunardi in occasione della conferenza stampa di presentazione del decreto legge di riforma del codice della strada. (4-08224)

\* \* \*

*INTERNO*

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

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

il Corpo nazionale dei vigili del fuoco lamenta da anni una grave carenza di personale;