

simulacro di motivazione: un richiamo al telex che comunica l'esistenza di un ordine di arresto marocchino »;

la Costituzione italiana stabilisce che nessuno può perdere la libertà se non « per atto motivato dell'autorità giudiziaria »;

il difensore di Raouiane, l'avvocato Massimo Natali, che non ha potuto ancora conoscere gli elementi di prova raccolti a Casablanca, ha dichiarato tra l'altro « la Digos di Varese lo aveva controllato e pedinato per mesi, senza trovare nulla: in Italia Raouiane non è indagato. Il telex del 20 ottobre accenna a presunte confessioni di alcuni arrestati a Casablanca, che peraltro sembrano riferirsi solo a un reato associativo: c'è da chiedersi con che metodi e garanzie siano state raccolte queste dichiarazioni nelle carceri marocchine »;

il pubblico ministero milanese, dottor Stefano Dambruoso, nello stesso articolo ha dichiarato che « è il momento di chiedersi se non sia necessario cercare un nuovo equilibrio tra esigenze di sicurezza e diritti di difesa » prefigurando un conflitto tra garanzie dell'imputato e tutela della collettività, che determinerebbe la sospensione di interi segmenti dell'ordinamento giuridico —:

se sia stata avanzata una richiesta di estradizione;

quali siano gli atti trasmessi a sostegno della richiesta di estradizione; e quale sia lo stato della procedura al momento. (4-08474)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta immediata:*

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

da circa 5 anni è attivo l'*Eurostar pendolino* della Trenitalia, che collega Vicenza-Mantova-Roma, ES9477 e ES9478;

in maniera improvvisa, il 14 dicembre 2003 Trenitalia ha deciso di escludere la tratta Verona-Mantova-Modena, in modo che l'*Eurostar* non transiti più per Mantova, Carpi e Modena, perché ci sarebbero pochi utenti;

presso la sede dell'amministrazione provinciale di Mantova il 20 ottobre 2003 è stato firmato un protocollo, che ribadisce l'interesse strategico che riveste il collegamento diretto di Verona, Mantova e Modena, fra le amministrazioni regionali (Emilia Romagna, Lombardia e Veneto), provinciali (Verona, Mantova e Modena) e comunali (Verona, Mantova, Carpi e Mantova);

tale decisione risulta infondata, arbitraria, inaccettabile ed assurda per la mobilità e l'economia del territorio coinvolto, con gravissimi danni che ricadono su un'area già gravemente disconnessa, con l'ulteriore pesante privazione di servizi nazionali ed internazionali, ora realizzati dall'unica coppia di collegamenti di qualità coi centri del Centro-Nord Italia;

sono prive di ogni fondamento le ragioni aziendali della non utenza mantovana. Infatti, i flussi turistici di Mantova, realizzati in questi ultimi anni, grazie alle iniziative culturali e alle mostre internazionali e mondiali, dimostrano il contrario. Isolare la città di Mantova è un delitto culturale e non solo economico, per il ruolo che Mantova riveste come grande storica capitale europea e città d'arte. Si rompono i collegamenti e i circuiti culturali ed artistici nazionali ed internazionali, che in questi anni si sono realizzati con grandi sforzi da parte di molti enti, compreso questo Governo. Non a caso le città di Mantova, Ferrara e Ravenna hanno stipulato un protocollo di coordinamento dei rispettivi programmi culturali e di promozione turistica, che prevede anche l'istituzione, a partire dall'anno 2006, di un treno speciale denominato « Treno della cultura »;

si sta ingigantendo a macchia d'olio l'apprensione e la mobilitazione di cittadini, utenti, forze sociali, economiche e della cultura, che sfociano e sfoceranno in manifestazioni di protesta, con difficoltà, già prevedibili, di ordine pubblico per la reazione al sopruso subito e alla vera interruzione di servizio pubblico, operati da Trenitalia;

si respinge, in nome del buon senso e della democrazia, questa azione, secondo gli interroganti, violenta di Trenitalia nel metodo e nel merito. Nel metodo, perché non c'è stata alcuna consultazione preventiva con gli enti territoriali, che oltre ad essere titolari di funzioni di regolazione del trasporto pubblico locale, rappresentano l'interfaccia più diretta ed immediata a cui si rivolgono gli utenti. Nel merito, perché qualsiasi intervento su una situazione ormai consolidata ed apprezzata deve essere suffragato da parametri oggettivi e riscontri attendibili, che riguardano l'intera tratta da Vicenza a Roma e che, a tutt'oggi, non sono mai stati portati a conoscenza di alcuno —:

se il Governo non intenda intervenire in modo determinante affinché Trenitalia riveda con urgenza la propria decisione di tagliare la tratta Verona-Mantova-Modena, senza interrompere l'attuale servizio.

(3-02931)

*Interrogazione a risposta orale:*

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

la Società Autostrada Milano Torino S.p.A. ha dal giorno 6 gennaio 2004 applicato un aumento sui pedaggi autostradali di circa il 4,65 per cento;

il Ministro dell'economia e delle finanze ha manifestato una intelligente attenzione volta a frenare la richiesta di inopportuni aumenti tariffari in merito ai pedaggi autostradali;

le ripetute chiusure di alcuni tratti della stessa Autostrada Mi-To a causa delle cattive condizioni del manto stradale, le limitazioni di velocità a fronte dei numerosi concomitanti e scarsamente segnalati cantieri connessi alla realizzazione di TAV, le condizioni di precaria sicurezza pregresse e contingenti della stessa autostrada ed il mancato adeguamento delle corsie a criteri di dinamicità, modernità e sicurezza hanno interessato le istituzioni a vari livelli, tanto che in data 25 settembre 2003 venne presentata dai Deputati Galli e Tarditi una interrogazione in merito alla gestione di Autostrada Mi-To, in data 4 dicembre 2003 venne presentata una interrogazione del Deputato Galli in merito alla riduzione dei pedaggi in oggetto a fronte del persistente disservizio nei confronti degli utenti, e che tale riduzione venne sollecitata anche dalla Regione Piemonte ad Autostrada Mi-To S.p.A.;

i disagi subiti dagli utenti sono esprimibili in termini sia di perdita di tempo che in effettivi danni, e non pare che essi siano in via di remissione;

le numerose convenzioni che assicurano la gestione di tale tratta autostradale alla società in oggetto hanno reiterato il principio che a fronte di un rinnovo di concessione o di aumenti delle tariffe sarebbero dovuti corrispondere migliorie e opere viarie collaterali che di fatto non sussistono ad oggi —:

se non intendano adottare un solerte intervento, per quanto di loro competenza, volto ad ottenere da parte della società che gestisce il tratto autostradale l'immediata riduzione dei pedaggi inopportunamente corretti al rialzo;

se non intendano valutare l'opportunità di istituire una pluralità di azioni di controllo sia in merito all'effettiva osservanza di quanto stipulato in sede di convenzioni che datano da un trentennio, sia riguardo la necessità degli aumenti, quest'ultima di concerto con le rappresentanze dell'utenza. (3-02941)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

nei giorni scorsi si è assistito alla campagna pubblicitaria delle Ferrovie dello Stato Spa, propagandata mediante intere pagine dei maggiori quotidiani italiani o mediante intermezzi pubblicitari su televisioni pubbliche e private;

in tali servizi pubblicitari nulla si accenna a Trenitalia Spa, la società che vende i biglietti e fa viaggiare i treni, a rapporto diretto con gli utenti, per cui tali *spot* di fatto pubblicizzano la *holding* che controlla la proprietà « dimenticando » il marchio commerciale della compagnia fruito dall'utente;

in base ad un articolo di stampa del quotidiano « Roma » dell'11 dicembre 2003, tali *spot* sembrerebbero più che altro finalizzati all'attuazione di una sorta di « campagna elettorale » a favore dei vertici delle Fs, scaduti il 16 dicembre scorso —:

se il Ministro interrogato, nella sua qualità di azionista, non ritenga opportuno appurare la veridicità dei fatti esposti, ed eventualmente dare indicazioni affinché FS individui modalità di promozione dei propri servizi tali da evitare gli incresciosi dubbi posti dalla stampa circa l'utilizzo della campagna pubblicitaria a sottintesi fini propagandistici. (5-02725)

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

l'Alitalia, usufruendo della particolare condizione di compagnia aerea dominante presso lo scalo aeroportuale di Reggio Calabria « Tito Minniti », non ha esteso al citato scalo le tariffe promozionali applicate in tutti gli altri aeroporti italiani dalla medesima compagnia aerea;

in base a questa mancata applicazione da Reggio Calabria è economica-

mente più vantaggioso raggiungere Roma via Milano e non con volo diretto Reggio Calabria-Roma;

la tariffa promozionale Reggio Calabria-Milano (con ritorno) è pari a 134 euro che unite ai 139 euro della tratta Milano-Roma fanno complessivamente 273 euro;

si fa presente che la tariffa diretta del volo Reggio Calabria-Roma e ritorno è pari a 362 euro;

in base a questa sperequazione tariffaria l'utente di Reggio Calabria si troverà a risparmiare 90 euro solo se andrà prima a Milano e poi a Roma;

è evidente la penalizzazione dell'utenza reggina considerata l'impossibilità di usufruire di altre possibilità di trasporto aereo e più in generale di altra offerta di trasporti ferroviarie stradali —:

se il Governo non intenda intervenire in qualità di principale azionista dell'Alitalia affinché possano essere applicate anche a Reggio Calabria le tariffe promozionali esistenti negli altri aeroporti senza limitazioni e oneri aggiuntivi consentendo agli stessi la piena integrazione e facoltà di mobilità consentita agli altri cittadini italiani. (5-02729)

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

un gruppo di società concessionarie della gestione delle autostrade, rappresentante circa il 40 per cento del sistema, ha aumentato le tariffe a partire dal 1° gennaio 2004;

tali aumenti variano da un minimo del 6,5 per cento, (Torino-Aosta), ad un massimo del 21,7 per cento, (Roma-Pescara);

un secondo gruppo di società concessionarie, rappresentante circa il 60 per cento del sistema, ha già annunciato la sua intenzione di applicare, nel prossimo futuro, aumenti di tariffe in misura per ora non conosciuta —:

se sia a conoscenza di tali decisioni;

se, in caso affermativo, esse siano previste dalla convenzione che regola il rapporto di concessione tra lo Stato e le singole società;

quali controlli eserciti il Governo al fine di impedire che tali aumenti servano unicamente ad aumentare i già cospicui profitti delle società concessionarie. (5-02730)

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

da diverso tempo, gli utenti dei treni « pendolari » in servizio in Liguria e più in particolare a Genova, lamentano gravi carenze in termini di orari, di pulizia delle carrozze, di vetustà del materiale rotabile a disposizione;

diverse associazioni di consumatori, giustamente, stanno organizzando una protesta diffusa che può portare anche allo « sciopero del biglietto »;

a quanto risulta all'interrogante, la regione Liguria, cui è delegata anche la verifica delle condizioni del servizio, risulterebbe incapace di intervenire —:

quali iniziative intenda assumere il Ministro affinché la situazione possa migliorare e corrispondere alle esigenze di un servizio fondamentale per i pendolari liguri e genovesi. (5-02731)

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

in data 24 dicembre 2003 per ben due giorni è rimasto bloccato per neve nei pressi della stazione ferroviaria di Rionero in Vulture il treno Foggia-Potenza;

i passeggeri, circa 200, molti dei quali di ritorno in Basilicata per trascorrere le vacanze natalizie per due giorni, sono rimasti bloccati in condizioni disagiate fino a quando con autobus sono stati portati a Potenza;

il paradosso è che per Trenitalia il treno risultava partito in orario nonostante fosse bloccato da ore presso la stazione di Rionero in Vulture;

quanto è accaduto è la riprova di una marginalizzazione del settore ferroviario in Basilicata aggravata dal fatto che si è proceduto negli anni scorsi alla soppressione dei centri decisionali regionali dell'azienda che ora dipendono da Campania e Puglia;

non è la prima volta che viaggiatori da e per la Basilicata subiscono gravi disagi lungo la rete ferroviaria Potenza-Foggia e Battipaglia-Potenza-Taranto —:

quali iniziative intenda adottare, alla luce del contratto di servizio, per accertare quanto accaduto ai danni dei viaggiatori del treno Foggia-Potenza la vigilia di Natale e per rilanciare gli investimenti sulla rete ferroviaria lucana ripristinando centri decisionali autonomi dell'azienda sul territorio. (5-02736)

**CARBONI, MAURANDI e TONINO LODDO.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 1° gennaio 2004, alle ore 11,15 nel porto industriale di Porto Torres ha preso fuoco, per cause in corso di accertamento, una nave che completava lo scarico di migliaia di tonnellate di benzene negli impianti della società Syndial (ex Eni-chem) che collegano il porto industriale agli impianti petrolchimici;

l'incendio dopo ventiquattro ore non è stato ancora spento, pur essendo scoppiato quando erano quasi concluse le operazioni di scarico del materiale negli impianti;

il porto industriale viene utilizzato da diverso tempo anche dalle navi di trasporto di persone e merci poiché lo scalo commerciale è inagibile da diverso tempo;

le squadre antincendio e di soccorso, intervenute con tempestività, non hanno

potuto domare l'incendio e vi è tuttora il rischio che la nave possa affondare all'interno dell'area portuale;

l'evento pur nella sua imprevedibile gravità, poiché la nave era entrata in esercizio nel corso dell'anno 2003, ha denotato la carenza di strutture di contrasto ai fini della sicurezza per le attività industriali e commerciali che si svolgono nel porto industriale per la inagibilità del porto commerciale —:

se non ritiene l'onorevole Ministro che anche alla luce dell'incidente verificatosi i lavori di ristrutturazione del porto commerciale di Porto Torres assumano carattere di priorità e di urgenza;

quali iniziative intende assumere l'onorevole Ministro affinché siano avviati e conclusi i lavori e sia riportato il traffico passeggeri e merci all'interno del porto commerciale di Porto Torres. (5-02738)

CRISCI, BORRELLI, CIALENTE, LOLLI e MARIOTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la Società « Strada dei Parchi S.p.A. », a seguito di gara bandita ed espletata dall'ANAS, è subentrata dal 1° gennaio 2003 alla « SARA S.p.A. » nella gestione delle Autostrade A24 ed A25;

la Società concessionaria ha applicato un aumento dei pedaggi autostradali pari al 40 per cento delle precedenti tariffe (20 per cento nel 2003 e 20 per cento dal 1° gennaio 2004) a cui seguirà nel 2005 un annuncio ulteriore aggravio del 10 per cento;

non sono state realizzate opere di riqualificazione ed ammodernamento tali da determinare un miglioramento della sicurezza stradale e della qualità dei servizi offerti all'utenza, né sono stati avviati e forse neanche progettati i lavori previsti nelle tratte « Basciano-Teramo » e « Lun-

ghezza-periferia di Roma », da completarsi entro cinque anni dalla stipula della convenzione;

i rincari dei pedaggi, pesantissimi e non in linea con il « patto di stabilità », hanno provocato la preoccupazione del mondo della produzione e del lavoro e delle Istituzioni abruzzesi nonché la protesta spontanea, forte e giustificata dei cittadini, sfociata anche in episodi di disobbedienza civile;

gli aumenti praticati penalizzano l'intera economia abruzzese e colpiscono soprattutto le già debolissime zone interne e montane che hanno nelle Autostrade A24 ed A25 le uniche reali vie di collegamento con il Tirreno e l'Adriatico e con le fondamentali direttrici di traffico Nord/Sud;

il Ministero dell'Economia, dal gennaio 2003, applica sulle tariffe autostradali un prelievo di circa il 6 per cento destinato al Fondo Centrale di Garanzia —:

se non ritengano di dover assumere con urgenza ogni utile iniziativa, anche nei confronti del concedente ANAS, per verificare la compatibilità degli aumenti praticati dalla Società « Strada dei Parchi S.p.A. » con le altre condizioni previste dalla convenzione;

se non ritengano di condividere le preoccupazioni e le proteste manifestate da tanta parte della società abruzzese e predisporre, quindi, le misure idonee a ridurre il peso dei rincari anche attraverso la non applicazione da parte del Ministero dell'Economia del prelievo sulle tariffe autostradali, come avviene per le regioni Campania e Sicilia. (5-02739)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

qualche giorno di mareggiate impetuose ha creato un problema di autentica

sopravvivenza per gli abitanti dell'isola di Pantelleria;

in particolare gli Italiani hanno avuto modo di sapere che da decenni è in corso la costruzione del porto, che da decenni si dilapidano soldi pubblici, che da decenni è impossibile, per le navi, attraccare quando le condizioni del mare non sono ideali, che ultimamente le condizioni del molo sono addirittura peggiorate;

la rivolta dei commercianti dell'isola di Pantelleria, che hanno rifiutato il cargo della protezione civile, è la testimonianza più eloquente dell'ira sacrosanta di isolani che hanno visto succedersi un numero impressionante di governi, tutti incapaci di risolvere un problema tecnico certamente non insormontabile, ma nel contempo tutti capaci di sprecare ingenti risorse finanziarie;

nel porto vecchio manca un'illuminazione adeguata ma soprattutto manca la diga foranea che consente di mettere il porto in sicurezza e soprattutto di consentire l'attracco delle navi anche in condizioni di « mare grosso »;

è ben vero che nel prossimo mese di febbraio dovrebbero essere avviati i lavori per la costruzione della prima parte del porto, ma le pregresse esperienze, tutte (nessuna esclusa) ampiamente negative, inducono a seguire con particolare attenzione i lavori —:

se sia confermato l'avvio dei lavori di costruzione della prima parte del porto nel prossimo mese di febbraio;

quali siano le caratteristiche del progetto;

quali siano i tempi tecnici previsti per il completamento dei lavori di adeguamento del porto;

se l'intero progetto sia finanziato.

(4-08451)

LUCCHESI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

l'aeroporto di Fiumicino è in continuo degrado da quando è stato privatizzato ed i servizi sono in costante peggioramento, in particolare l'attesa per il ritiro dei bagagli crea forti disagi nei viaggiatori con rilevante perdita di tempo;

malgrado le interpellanze e le interrogazioni parlamentari già presentate non è stata modificata l'incresciosa situazione —:

quali iniziative il Governo abbia adottato presso l'ente competente affinché questo provveda a far sì che la società che gestisce lo scalo aeroportuale di Roma venga a svolgere un servizio decoroso.

(4-08454)

FILIPPO MARIA DRAGO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

pochi giorni fa, lungo l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, si è verificato l'ennesimo incidente stradale mortale;

nell'evento hanno perso la vita due autotrasportatori di Adrano (Catania);

l'autostrada Salerno-Reggio Calabria rappresenta un passaggio obbligato per migliaia di autotrasportatori siciliani, il quale non può tuttavia trasformarsi in una trappola mortale a causa dei perenni lavori in corso che rendono le corsie un vero e proprio rompicapo;

è un fatto grave che l'esecuzione dei lavori finisca con l'aumentare in maniera preoccupante il livello di pericolosità di un'autostrada, considerata a rischio dagli addetti ai lavori —:

quali iniziative intenda adottare per assicurare la conclusione dei suddetti lavori con la maggior celerità possibile o, almeno, garantire maggiore sicurezza nei tratti più rischiosi della trafficata autostrada Salerno-Reggio Calabria. (4-08460)

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

la stazione ferroviaria Vasto-San Salvo sulla linea adriatica è tra le più importanti e con maggiore volume di traffico nella tratta compresa tra Ancona e Foggia, perché serve un'area vasta tra le due regioni Abruzzo e Molise caratterizzata da un forte sviluppo intersettoriale incentrato sulla mobilità delle persone e delle merci. Infatti: la presenza di grandi imprese multinazionali come la Denso e la Pilkington; lo sviluppo costiero che registra diverse centinaia di migliaia di presenze giornaliere nel periodo estivo; un forte pendolarismo verso le città di Pescara, Ancona e Bologna sia per ragioni di studio che di lavoro, attribuiscono al trasporto ferroviario una importanza strategica per l'intero comprensorio;

da oltre un anno presso la stazione Vasto-San Salvo, è stato abolito il servizio di Polizia Ferroviaria nelle ore notturne che ha determinato un'insostenibile condizione di ordine pubblico e diminuzione della sicurezza dei viaggiatori e quindi di disagio ed insoddisfazione;

la stessa struttura, seppure di recente costruzione, è in uno stato di abbandono e degrado, tanto che da diversi mesi non funzionano più nemmeno i monitor informativi per i viaggiatori, senza che vi siano motivazioni che giustificano lo stato delle cose;

in questi giorni circolano voci rispetto all'intenzione di Trenitalia di chiudere perfino il servizio di biglietteria per sostituirlo con distributori automatici;

in questo modo si darebbe il colpo finale ad un'infrastruttura che non avrebbe più nessun presidio, per cui sarebbe in balia di balordi e malintenzionati che scoraggerebbero ulteriormente l'uso, da parte delle persone per bene, di questo vitale servizio per lo sviluppo e la crescita delle città di Vasto e San Salvo e di tutto il territorio;

il buon senso, prima del buon governo, dovrebbe consigliare un'azione volta allo sviluppo del trasporto ferroviario attraverso il riequilibrio rispetto al vantaggio acquisito dal trasporto su gomma di tipo pubblico ma soprattutto di tipo privato a svantaggio della sicurezza delle persone e dello stato dell'ambiente —:

quali iniziative il Governo intenda adottare in relazione alla finalità del servizio di trasporto ferroviario e quindi della sopravvivenza e potenziamento della stazione Vasto-San Salvo;

se e quando verrà ripristinato il servizio di Polizia ferroviaria nelle ore notturne per garantire sicurezza ai viaggiatori ed agli stessi lavoratori ed operatori presenti in questa stazione;

quali azioni urgenti intenda esercitare nei confronti di Trenitalia per scongiurare la chiusura del servizio di biglietteria e per assicurare all'utenza un minimo di decoro da paese civile. (4-08473)

PEZZELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

nel corso dell'anno 2003 l'aeroporto di Napoli-Capodichino è stato affidato alla società italo-britannica «GESAC S.p.A.» per quarant'anni, e che secondo la convenzione di affidamento la GESAC è tenuta ad assicurare ogni attività di supporto necessaria all'espletamento dei servizi di soccorso in ambito aeroportuale. Servizi che, naturalmente, hanno un costo per la GESAC che per questo motivo incamera una serie di diritti e tasse aeroportuali pagate dai viaggiatori e dalle compagnie aeree;

a fine anno 2003 la GESAC non ha rinnovato l'accordo in vigore con la Croce Rossa Italiana che da anni prestava il servizio, sottoscrivendo, invece, un nuovo accordo con la struttura sanitaria «ASL

Napoli 1», i cui termini economici sono particolarmente vantaggiosi per il gestore aeroportuale;

desterebbe perplessità e sconcerto che un servizio per il quale un gestore aeroportuale percepisce un introito economico, fosse posto, totalmente o in parte, a carico di una struttura pubblica, quale una ASL, che è tenuta in vita con le risorse dei contribuenti —:

se, nella sostanza, sarà la Regione Campania, totalmente o in parte, a pagare per un servizio di competenza della società di gestione dell'aeroporto di Capodichino;

se è ammissibile (per ovvii motivi di sicurezza aeroportuale) che, come si apprende da notizie di stampa, presso l'aeroporto di Capodichino verrà instaurato un servizio di 118 aperto non solo alla utenza aeroportuale, ma anche, in generale, a tutta la cittadinanza napoletana;

cosa si è previsto per le maestranze mediche e paramediche che da anni lavorano presso l'aeroporto di Capodichino per conto della CRI, con significativa esperienza in questo settore, che hanno brutalmente perso il loro posto di lavoro senza alcun preavviso;

quali misure si intenda prendere per affrontare il problema non solo per l'aeroporto di Capodichino, ma in termini nazionali per tutti gli aeroporti con gestione totale che si trovano nelle medesime condizioni. (4-08488)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazioni a risposta orale:*

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

il *forum antiracket* del Cnel ha espresso il suo disappunto per il mancato rifinanziamento delle leggi contro l'usura ed il *racket* nonché per la mancata ri-

apertura dei termini per la presentazione delle domande di ammissione ai benefici previsti dalla legge per le vittime; si tratta di una denuncia grave in quanto la piaga dell'usura e delle estorsioni attanaglia interi territori e intere categorie in particolare modo nelle regioni meridionali;

numerose indagini statistiche sulla fenomenologia in oggetto mostrano una recrudescenza del fenomeno e un aumento in termini percentuali della sua incidenza a danno di famiglie e operatori economici nel sud ponendo un grosso freno alla crescita economica del territorio meridionale;

in base ad una indagine demoscopica oltre il 70 per cento dei commercianti è costretto a pagare il pizzo;

questa disattenzione rischia di gettare nella disperazione migliaia di persone che vedono nello Stato la loro garanzia della legalità —:

quali iniziative intenda adottare il Governo anche con un provvedimento d'urgenza affinché vengano rifinanziate le leggi contro l'usura e il *racket* e venga disposta la riapertura dei termini per la presentazione delle domande da parte delle vittime dell'usura per usufruire dei benefici previsti dalla normativa vigente. (3-02917)

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

i dati sulla criminalità relativi al 2002 e al primo semestre del 2003, dimostrano che la situazione dell'ordine pubblico a Padova e Provincia è preoccupante e che vi è un grave deficit negli organici delle forze di polizia, che non permette di fronteggiare efficacemente l'emergenza criminalità;

nelle scorse settimane sui giornali locali era stato annunciato l'invio a Padova da parte del Ministero dell'interno di 50 nuovi agenti di polizia, selezionati tra i 1.000 attualmente in fase di formazione;

in questi giorni alcune associazioni sindacali delle forze di polizia hanno