

scorso dal loro primo ingresso in carcere (quelli appena entrati potrebbero portare notizie da fuori);

quali cautele vengono adottate per i soggetti che, all'esito del ricorso vengono riassegnati nelle sezioni detentive di altro circuito, anche per quanto riguarda i contatti con altri esponenti;

se non ritenga opportuno intraprendere iniziative di controllo e monitoraggio per evitare che i provvedimenti di applicazione del regime vengano puntualmente smentiti in caso di ricorso. (3-03036)

*Interrogazione a risposta scritta:*

CRISTALDI, FRAGALÀ, CARRARA, CANNELLA, SCALIA e LA GRUA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere:

se sia a conoscenza della particolare situazione in cui versa il Consiglio di giustizia amministrativa della Sicilia che non riesce a riunirsi da molti mesi a causa della mancanza del numero legale e di una disputa circa un'eccezione di costituzionalità che riguarda la stessa composizione dell'organismo;

se il Governo sia a conoscenza dei particolari che bloccano l'attività dello stesso Consiglio di giustizia amministrativa che, tra l'altro, paralizza numerosi provvedimenti amministrativi della pubblica amministrazione della Sicilia. A causa dello stallo dell'organismo la regione siciliana non può dare attuazione a provvedimenti che necessitano del parere del Cga e che sbloccherebbero ingenti risorse finanziarie;

se il Governo sia nelle condizioni di confermare la posizione del presidente del Consiglio di giustizia amministrativa che contesterebbe i titoli ed i requisiti dei componenti nominati dalla stessa regione e per tale contestazione sarebbe stata chiamata al pronunciamento la Corte costituzionale. (4-08762)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

la compagnia aerea *Air One* che gestisce le tratte Alghero-Roma, Alghero-Milano e Cagliari-Milano, in regime di continuità territoriale, ha deciso di applicare una penale corrispondente al 33 per cento sul costo del biglietto sulle richieste di modifica sull'ora e sulla data dei voli già prenotati e per i quali è stata effettuata l'operazione di emissione del relativo biglietto;

la decisione assunta dalla compagnia *Air One* è illegittima, poiché contrasta con la normativa vigente ed in modo particolare ad opinione dell'interrogante con il contratto di concessione —:

se il Ministro sia a conoscenza del fatto esposto in premessa;

quali atti intenda assumere per impedire l'ennesimo ed ingiustificato rincaro sulle tariffe stabilite per legge sui collegamenti in continuità territoriale con la Sardegna. (5-02838)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

il 21 novembre 2003 funzionari di Trenitalia e della Regione Piemonte hanno presentato nella sala consiliare del Comune di Susa il nuovo orario ferroviario cadenzato nell'area sud-ovest del Piemonte « Memorario — Piemonte in movimento »;

secondo il Presidente della Comunità Montana Bassa Valle, Antonio Fermentino, con il nuovo orario i valsusini non riusciranno più né ad andare a lavorare né a scuola a Torino;

secondo quanto riportato dagli organi di stampa, Silvano Ruggero, direttore Trenitalia Piemonte avrebbe affermato « siamo aperti ad ogni confronto, il mondo del lavoro e scuola dovranno cercare di adattarsi a questo orario cadenzato destinato a condizionare la vita dei pendolari per almeno i prossimi cinque anni »;

appare palese l'impossibilità di una modifica tempestiva degli orari scolastici e lavorativi adatta alle modifiche imposte da Trenitalia;

inoltre la linea storica Torino-Bardonecchia verrà del tutto modificata in quanto Susa, stazione ferroviaria terminale di secondaria importanza fino ad oggi, dal prossimo 14 dicembre diventerà il punto centrale della linea da dove partiranno i treni regionali diretti a Torino: il treno navetta si sposterà invece sulla tratta Bussoleno-Bardonecchia;

tale modifica potrebbe creare disagio agli sciatori diretti da Torino a Bardonecchia con il rischio di danneggiamento per il turismo —:

quali iniziative di propria competenza nell'ambito del contratto di servizio, intenda assumere presso Trenitalia spa, affinché:

siano precisate le modifiche esatte imposte da Trenitalia in relazione al nuovo orario ferroviario cadenzato nell'area sud-ovest del Piemonte « Memorario-Piemonte in movimento »;

sia chiarito in che termini Trenitalia intenda sollecitamente confrontarsi con i pendolari e con le comunità montane per adeguare le modifiche imposte alle loro esigenze;

siano individuati gli appositi provvedimenti da adottare sollecitamente affinché Bardonecchia non venga penalizzata, anche sul profilo economico e turistico, dalle suddette modifiche. (4-08765)

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

non esiste più un collegamento ferroviario diretto tra Cosenza e Roma. Attualmente è, infatti, in vigore una sola linea, cosiddetta a lunga percorrenza, che nasce a Crotone, ferma a Cosenza e, dopo un viaggio di sei ore e ventiquattro minuti (a fronte di una media per gli *Intercity* di circa cinque ore), raggiunge Roma fermandosi, però, alla stazione Tiburtina, e non a Termini, prima di proseguire il suo viaggio per Torino. I disagi per i passeggeri, è evidente, sono notevoli. Ed aumentano se si pone mente al fatto che, spesso, il numero dei viaggiatori è maggiore rispetto al posti a sedere del treno;

per i cosentini che vogliono raggiungere la capitale, le alternative al treno Crotone-Torino sono i cosiddetti *Eurostar* che fermano nella stazione di Paola dove, però, i passeggeri sono costretti a sostare in attesa della coincidenza da e per Cosenza per più di cinquanta minuti, a fronte di un tempo di percorrenza di venticinque minuti;

il numero degli *Eurostar* è anche esiguo se si pensa che quelli da Roma per la Calabria sono solo quattro ogni giorno mentre quelli da Roma per Milano sono quattordici —:

se non ritenga di dover adottare iniziative affinché venga ripristinato un collegamento ferroviario diretto e più rapido tra Cosenza e Roma e se, più in generale, non intenda potenziare e migliorare i collegamenti tra la Calabria ed il resto del Paese. (4-08768)

REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

la tragedia avvenuta nel porto industriale di Porto Torres, il primo gennaio 2004, con lo scoppio e il violento incendio di una nave gasiera « Panama Serena », battente bandiera di Nassau, durante lo scarico di benzene nello stabilimento petrolchimico dell'Enichem, ripropone con drammaticità il problema della sicurezza

nelle operazioni di carico e scarico delle sostanze chimiche, non solo a Porto Torres, ma in tutta Italia;

ogni giorno, nei porti italiani, vengono movimentate migliaia di tonnellate di sostanze pericolose e facilmente infiammabili per cui si richiede un altissimo livello di sicurezza;

ancora oggi, come evidenziato anche da un articolo del quotidiano nazionale *il Sole 24 ore*, non è stato ancora ritrovato uno dei due corpi dei marittimi deceduti;

lo scoppio e l'incendio della nave gasiera solo per semplici coincidenze non ha avuto più gravi conseguenze visto che le operazioni di scarico del benzene sono realizzate in una zona portuale, dove attraccano regolarmente anche le navi passeggeri;

la diffusa pratica dell'uso di bandiere di comodo, come nel caso della « Panama Serena », pone il problema dell'individuazione del responsabile in caso di incidente, in quanto le società armatrici, spesso proprietarie di una sola nave e quindi in situazione economiche disagiate, non sono in grado di garantire la copertura economica dei danni;

la legislazione del nostro Paese, a differenza di quella statunitense, non prevede la corresponsabilità, né la partecipazione al risarcimento dell'eventuale danno ambientale, a carico dei noleggiatori dei carichi pericolosi —:

se i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio intendano intervenire affinché la società Enichem compartecipi alle spese causate dal disastro;

se intendano intervenire affinché vengano rafforzati i dispositivi di sicurezza nel trasferimento di sostanze pericolose in tutti i porti italiani ove siano previste tali operazioni;

se intendano realizzare immediatamente, come annunciato dal Governo e riportato il 10 gennaio 2004 dal quotidiano nazionale *Il Sole 24 ore*, le operazioni di

bonifica dell'area interessata anche a tutela del vicino golfo dell'Asinara uno dei più importante ecosistema marini della Sardegna;

se non si ritenga opportuno intervenire sulla normativa vigente in senso più restrittivo e, in particolare individuando responsabilità e conseguente compartecipazione al risarcimento dell'eventuale danno ambientale per i noleggiatori dei carichi pericolosi. (4-08776)

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

con l'approvazione della convenzione fra il ministero delle infrastrutture e la società Stretto di Messina, per la realizzazione del ponte sullo stretto, è stato approvato anche il Piano economico-finanziario dell'opera, contenuto nell'allegato F della convenzione medesima;

tale documento prevede, fra l'altro, a carico delle Ferrovie dello Stato, il versamento di un canone di 100,6 milioni a decorrere dal 2012, anno di apertura dell'opera, fino ad arrivare a 142,9 milioni di euro al 2041. Tale canone risulta assolutamente sproporzionato all'entità del traffico ferroviario che interesserà il ponte. Risulta all'interrogante, infatti, che i trasporti di merci fra la Sicilia e il continente vedano una progressiva diminuzione del volume di traffico ferroviario a vantaggio del trasporto aereo o via mare;

tale sproporzione sembra determinata dalla necessità di garantire prestiti sul mercato e le obbligazioni che saranno emesse per coprire il 60 per cento delle risorse indispensabili per realizzare l'opera;

l'entità del canone e la sua durata avranno pesanti ripercussioni sul futuro delle Ferrovie dello Stato che, prescindendo dall'incertezza determinata dal processo di liberalizzazione in atto, saranno costrette, per onorare l'oneroso impegno

di cui trattasi, ad aumentare le tariffe per i cittadini e le merci e ad effettuare minori investimenti sulla rete. Tale previsione appare ancor più triste, se si pensa che con l'importo dei canoni che le Ferrovie verseranno per utilizzare il Ponte, si potrebbe elettrificare e raddoppiare l'intera rete ferroviaria siciliana:

non reputino i Ministri interrogati che il canone previsto nella convenzione per il Ponte sullo stretto a carico delle Ferrovie, sia un peso troppo rilevante per un ente che già deve garantire l'aumento di capitale della società Stretto di Messina e progettare e realizzare i collegamenti ferroviari —:

quale conseguenza avrà un onere finanziario così ingente sul processo di liberalizzazione in corso, in particolare con riferimento alla separazione tra RFI e Trenitalia;

se non ritengono che il canone previsto nella citata convenzione inciderà negativamente sul volume degli investimenti per l'ammodernamento della rete ferroviaria al Sud, oppure provocherà un insostenibile aumento delle tariffe;

se non condividano l'opinione dell'interrogante che tale operazione più che un *project-financing* sia il solito stratagemma per far pagare ai cittadini il rischio d'impresa. (4-08779)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta scritta:*

PECORARO SCANIO e LION. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

in data 31 gennaio 2004 si è svolta una manifestazione a Civitavecchia contro la costruzione della centrale a carbone da parte dell'ENEL, che ha visto la presenza non solo di migliaia di cittadini del com-

prensorio, ma anche del mondo delle associazioni e di diversi esponenti politici;

come forma di protesta, i manifestanti in modo pacifico hanno occupato in senso di protesta i binari della stazione di Civitavecchia per circa una mezzora;

sembra, come apparso da un articolo comparso sul *Messaggero*, che siano state denunciate per interruzione di pubblico servizio 14 persone;

a quanto risulta, in seguito a ciò, la cittadinanza avrebbe occupato simbolicamente l'aula consiliare del comune di Civitavecchia;

la costruzione di future centrali a carbone rappresenterebbe un serio pericolo per la salute dei cittadini e per l'ambiente, a causa della loro tecnologia non solo obsoleta, ma anche inadeguata rispetto agli accordi internazionali in materia di emissione dei gas climalteranti —:

se il Governo non abbia intenzione di tranquillizzare la cittadinanza di Civitavecchia, e non solo, rinunciando ad una politica energetica basata sulla costruzione di nuove centrali a carbone;

se il Governo non intenda procedere alla definizione di un serio Piano Energetico Nazionale che tenga conto delle fonti di energia alternativa e rinnovabile e del risparmio energetico;

se il Governo non intenda revocare l'accordo di programma che ha autorizzato la realizzazione della centrale a carbone di Civitavecchia. (4-08763)

\* \* \*

#### ISTRUZIONE, UNIVERSITÀ E RICERCA

*Interrogazione a risposta immediata in Commissione:*

VII Commissione:

GRIGNAFFINI, CAPITELLI, CARLI, CHIAROMONTE, LOLLI, MARTELLA,