

l'amministrazione penitenziaria riconoscendo le condizioni di gravità della domanda di trasferimento, concedeva l'assegnazione temporanea ai sensi dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 254, ma non prorogava la domanda d'assegnazione temporanea, come invece permetteva ad altri con condizioni meno gravi —:

se e quali iniziative intenda adottare al fine di ristabilire la certezza del diritto, in relazione ai benefici e alle agevolazioni previste dalla citata legge n. 104 del 1992, per tutti gli appartenenti alla polizia penitenziaria che, come il signor Perna Giovanni, prestano costante ed encomiabile assistenza verso i propri familiari, supplendo alle mancanze ed inefficienze delle strutture assistenziali pubbliche. (4-09628)

GIACCO e BATTAGLIA. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

il 24 marzo 2004, nel carcere di Opera Milano si è tolto la vita un detenuto paraplegico, Andrea Mazzariello e costretto su una sedia a rotelle;

da informazioni assunte dalla stampa, il Mazzariello, pochi giorni prima, aveva manifestato al suo legale la sua disperazione per l'abbandono in una cella e per non essere curato adeguatamente per la malattia di cui soffriva, una stenosi del canale midollare che gli procurava forti dolori;

non gli veniva somministrata la morfina si cercava di sostituirla con altri farmaci contro il dolore che gli provocava ulteriori forti sofferenze;

il Mazzariello, prima di rientrare in carcere per la condanna definitiva, aveva chiesto gli arresti domiciliari per motivi di salute, ma gli erano stati negati;

quando il Mazzariello già si trovava ad Opera aveva presentato, tramite i suoi avvocati, un'istanza di differimento della pena per motivi di salute —:

se i fatti corrispondano al vero e se siano state avviate le indagini amministrative e giudiziarie sul caso;

se le autorità fossero a conoscenza del disagio psicologico con una conseguente depressione acuta e se fossero state avviate tutte le procedure di precauzione per prevenire l'atto suicidale e per quale motivo il detenuto non era stato trasferito in ricovero esterno;

quanti siano i detenuti in condizione di disabilità ed in quali condizioni vengano garantiti i trattamenti necessari per la loro salute. (4-09632)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

con la cancellazione del volo Roma-Crotone del 24 febbraio e del volo Crotone-Roma del 25 febbraio 2004 la compagnia Alitalia ha utilizzato la dote di cancellazioni per motivi ascrivibili alla stessa, così come previsto dal regolamento degli oneri di servizio pubblico;

tale cancellazione, che rientra quindi nei motivi tecnici e non in quelli meteoro come addotti dalla compagnia di bandiera, va ad aggiungersi alla soppressione di una serie di voli in partenza e in arrivo presso l'aeroporto Sant'Anna di Crotone, creando allarme e forti disagi nell'utenza del trasporto aereo;

l'appalto per gli oneri di servizio pubblico prevede che per motivi ascrivibili alla compagnia non possa essere cancellato più dell'1 per cento dei voli previsti, aliquota già consumata dall'Alitalia e

quindi ulteriori cancellazioni di tale tipo comporterebbero l'applicazione della penale stabilita dall'Enac;

l'Alitalia ha già inserito nei piani operativi, a partire dal 28 febbraio e fino ad aprile, l'applicazione di tariffe scontate, addirittura più vantaggiose, per un numero limitato di posti « non onerati » (41 da Crotone per Milano e 70 da Crotone per Roma);

se da un lato la compagnia di bandiera applica tariffe promozionali per i posti « non onerati », dall'altro continua ad utilizzare le condizioni meteo come strumento per cancellare voli, riducendo il traffico sull'aeroporto Sant'Anna e trasferendo i passeggeri sullo scalo lamentino dove due collegamenti sono accorpati in un solo volo;

mentre l'aeroporto « Sant'Anna » sembra essere un « peso » per la compagnia di bandiera Alitalia che ha appaltato i collegamenti sovvenzionati con gli oneri di servizio pubblico, altrettanto non può dirsi per le compagnie aeree che effettuano voli charter, dal momento che la società di gestione dello scalo aereo crotone ha raggiunto accordi per non meno di 200 voli charter che opereranno sul Sant'Anna da aprile a settembre;

si tratta di una cifra considerevole che, spalmata su tutto il periodo, rappresenta quasi un altro collegamento al giorno e contribuisce a trasferire nel territorio qualche migliaio di turisti per trascorrervi le vacanze, allungando la stagione estiva e favorendo il coefficiente di riempimento delle strutture alberghiere abituate a lavorare con i turisti in periodo di solo cento giorni scarsi;

l'aeroporto « Sant'Anna » (al di là della strada statale 106 che versa in condizioni disastrose ed è ad alto rischio di incidenti stradali), rappresenta l'unica possibilità di collegamento tra la fascia jonica e il resto d'Italia —:

quali iniziative si intenda adottare affinché, nonostante la precaria situazione in cui versa la compagnia di bandiera, non

sia proprio l'aeroporto Sant'Anna a dover scontare le conseguenze della crisi dell'Alitalia che per tale scalo riceve dallo Stato il contributo per gli oneri di servizio;

quali interventi intenda intraprendere per evitare che la continua soppressione di voli da e per l'aeroporto di Crotone possa arrecare forti disagi agli utenti e faccia ricadere lo scalo nella precarietà dalla quale si pensava di uscire con collegamenti stabili e senza oneri per la società di gestione.

(2-01146) « Dorina Bianchi, Baiamonte, Emerenzio Barbieri, Brusco, Buontempo, Caligiuri, Caminiti, Caruso, Giulio Conti, Riccardo Conti, Cuccu, De Laurentiis, Degennaro, Di Virgilio, Fallica, Grimaldi, Anna Maria Leone, Lisi, Loiero, Maninetti, Massidda, Meduri, Mereu, Mondello, Mormino, Parodi, Ranieli, Ricciotti, Stagno d'Alcontres, Camo ».

Interrogazioni a risposta in Commissione:

CHIANALE, VIGNI, BUGLIO e SANDRI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i gravi tagli alle risorse assegnate ai fondi sociali per il sostegno alle locazioni previste dalla legge n. 431 del 1998 costituiscono pregiudizio alla attuazione della stessa legge citata;

come noto ad oggi le città ed i comuni hanno erogato solo il 18 per cento del contributo spettante alle famiglie per l'anno 2002;

le notizie contrastanti che appaiono dai giornali comportano incertezze tanto che alcune regioni hanno annunciato addirittura di non avviare neppure la raccolta delle domande di contributo « per non creare inutili attese che non potranno essere soddisfatte »;

gli annunciati 120 milioni di euro aggiuntivi al fondo sociale, da parte del governo, contrastano palesemente con le dichiarazioni dei rappresentanti del ministero delle infrastrutture nell'incontro a Torino del 22 marzo 2004 tra la regione Piemonte, la città di Torino, i comuni dell'area metropolitana, presenti il Prefetto e le organizzazioni sindacali e sindacati degli inquilini dalle quali non risulterebbe, che questi fondi siano appunto aggiuntivi, ma che è stato previsto l'utilizzo di fondi stanziati sull'esercizio dell'anno 2003 spostati per l'esigenze di copertura di tale contribuzione per l'anno 2002 —:

le reali disponibilità assegnate a tale fondo sociale e se quanto dichiarato dai rappresentanti del ministero in sede locale corrisponda al vero e non sarebbe stato integrato il citato fondo, ma vi sarebbe stato il mero spostamento delle disponibilità dall'esercizio finanziario del 2003 all'anno 2002. (5-03059)

ROSATO, DAMIANI e MARAN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il nuovo piano voli annunciato da Alitalia, nell'intensificazione delle rotte intercontinentali e nell'apertura di 12 nuove destinazioni — tutte da Roma e Milano — continua a trascurare e penalizza ulteriormente, oggi più che mai, lo scalo del Friuli-Venezia Giulia di Ronchi dei Legionari, in particolare:

non sono stati riattivati collegamenti di grande importanza da sempre richiesti dagli Enti locali e della Regione Friuli-Venezia Giulia, in primis quelli con le città di Napoli e Genova e neanche ipotizzati voli diretti con la Puglia, la Sicilia o Torino;

non è stato ripristinato l'atteso collegamento pomeridiano con la Capitale;

gli orari dei voli sono notevolmente peggiorati, con considerevoli e penalizzanti anticipi dei decolli, molto frequentati, del

primo mattino (verso Malpensa alle ore 6.50 anziché le 7.10, verso Fiumicino addirittura alle 6.35 anziché le 7.05);

le tariffe applicate da Alitalia non risultano giustificate che dall'assoluta mancanza di concorrenza;

nel corso dell'audizione del 25 marzo, davanti alla competente commissione del Consiglio Regionale del Friuli-Venezia Giulia, i responsabili Alitalia hanno annunciato alcuni miglioramenti (introduzione di un quarto volo da e per la Capitale, alcune modifiche tariffarie, introduzione dei nuovi velivoli « regional » sul volo delle 12.10 per Malpensa) che potrebbero entrare in esercizio dai prossimi mesi, che comunque riguardano soltanto i collegamenti con Milano e Roma e che ad oggi — seppur in maniera autorevole — risultano solo annunciati;

contrariamente a tutto ciò la Regione Friuli-Venezia Giulia e in particolare Trieste, città più volte teatro di vertici nazionali e internazionali, sede di importanti imprese internazionali come le Assicurazioni Generali o la Fincantieri, ma anche di Istituzioni scientifiche dove si incontrano continuamente scienziati di tutto il mondo, candidata all'Expo 2008, dovrebbe godere di un potenziamento del ruolo dell'Aeroporto di Ronchi dei Legionari all'interno del *network* del trasporto aereo per assicurare collegamenti in funzione delle molteplici esigenze del territorio, anche in vista dell'entrata della Slovenia nell'Unione europea e quindi dell'allargamento di un potenziale mercato —:

se ritiene di intervenire presso l'Alitalia al fine di richiedere una formalizzazione immediata delle anticipazioni fornite e soluzioni per le richieste relative agli altri collegamenti, allo scopo di garantire ai cittadini un servizio pubblico di grande importanza come quello aereo con qualità e costi almeno accettabili. (5-03062)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

le ferrovie versano in un grave dissesto organizzativo;

sono continue le polemiche sulla gestione dell'attuale amministratore delegato e dei restanti vertici;

ad opinione dell'interrogante, l'azienda versa in regime, praticamente, commissariale;

è di questi giorni la notizia del rinnovo dei vertici di alcuni enti del gruppo FS —:

se il Ministro intenda verificare i criteri con i quali si addivenga alle nomine anzidette;

se sia vero che saranno nominati molti degli stretti collaboratori del dottor Cimoli. (4-09599)

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

l'amministrazione comunale di Padova è stata destinataria di un contributo dello Stato per la realizzazione di una linea tranviaria, denominata dall'Amministrazione stessa « metrobus »;

il capitolato per il metrobus stabiliva, come condizione fondamentale, che il mezzo avrebbe dovuto possedere « organi di sterzata manuale delle ruote » che consentono la loro marcia anche fuori dalla via guidata (guida manuale). Con tali veicoli, pertanto, dovrà essere possibile effettuare il servizio sia in sede attrezzata (via guidata) sia in sede non attrezzata. Inoltre sempre nel Capitolato della Giunta Comunale, si stabiliva: « quale che sia la tipologia di via guidata prescelta ne deve essere omessa obbligatoriamente l'installa-

zione sulla tratta compresa tra le fermate Santo e Cavalletto (tratta di attraversamento del Prato della Valle) »;

il veicolo avrebbe dovuto possedere autonomi organi di sterzata delle ruote e poter indifferentemente correre sia su sede guidata, sia su sede stradale ordinaria;

le due condizioni fondamentali sopra richiamate, hanno portato all'esclusione preventiva di tutte le società europee fornitrici di mezzi a via guidata;

una prima grave violazione del capitolato è stata messa in atto consentendo la posa della rotaia nella tratta compresa fra le fermate di via Riviera del Businello e via Cavalletto, armatura tassativamente esclusa dalla Giunta Comunale sia prima delle elezioni che successivamente, come ribadito nel capitolato;

l'Amministrazione era a conoscenza fin dall'inizio che la società vincitrice della gara non avrebbe potuto fornire i mezzi con le caratteristiche indicate, in quanto l'unico mezzo con le proprietà indicate dal bando di gara non ha mai superato l'omologazione prevista, è stato realizzato soltanto a fini sperimentali e può circolare all'interno del circuito di prova;

il fornitore del mezzo avrebbe fatto più volte presente all'Amministrazione, che come oralmente pattuito, non sarebbe stato nelle condizioni di fornire il mezzo previsto in via ufficiale dal bando ma solo quello privo di organi di sterzata, previsto, fin dall'inizio, in via ufficiosa;

sulla base del capitolato proposto tutte le imprese fornitrici di mezzi a guida vincolata, privi di organi di sterzata manuale hanno dovuto rinunciare alla presentazione di offerte;

con delibera della Giunta Municipale dell'11 febbraio 2004 si stabilisce « guida manuale — in relazione alla questione della guida manuale, e conformemente al

parere favorevole rilasciato dal responsabile USTIF Veneto in data 12 febbraio 2004, l'Amministrazione Comunale recepisce quanto evidenziato dal RUP nella sua relazione e quanto ulteriormente specificato dallo stesso RUP e dal Direttore di APS Mobilità nella nota n. 1011 del 5 febbraio 2004. Prende inoltre atto della valutazione positiva circa la soluzione prospettata e quindi autorizza APS, a norma dell'articolo 2 dell'Accordo procedimentale, approvato con delibera di GC n. 510/2003 (dove viene stabilito che la titolarità del materiale rotabile è di APS) abbia pieno titolo per verificare, e se del caso attuare, la soluzione in argomento e fermo restando che qualora sotto l'aspetto economico tale soluzione comporti oneri questi, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 3 lettera *d*), dell'Accordo procedimentale, saranno a carico di APS, mentre qualora ne derivino economie queste saranno impiegate secondo successivi indirizzi »;

nella fumosa e apparentemente incomprendibile formulazione della delibera il dispositivo comunica agli addetti ai lavori l'autorizzazione a stravolgere le previsioni di gara, consentendo di eliminare il requisito fondamentale, ovvero l'eliminazione degli « organi di sterzata manuale delle ruote » — previsti a pag. 56 del capitolato — che consentono la loro marcia anche al di fuori della via guidata (guida manuale). Con tali veicoli, pertanto, dovrà essere possibile effettuare il servizio sia in sede attrezzata (via guidata) sia in sede non attrezzata;

nella seduta del Consiglio d'amministrazione di APS Holding del 16 febbraio gli stessi consiglieri nominati dalla maggioranza hanno ritenuto che questa modifica sostanziale del capitolato di gara, stravolga il bando e pertanto lo stesso esito della gara;

per queste ragioni, gli stessi consiglieri nominati dalla maggioranza hanno ritenuto di bloccare l'approvazione di un dispositivo palesemente contro la legge, al fine di evitare di diventare responsabile di

una grave violazione dei più elementari principi e disposizioni normative in materia di appalti pubblici e di norme che governano il corretto funzionamento della Pubblica Amministrazione;

è indispensabile, a questo punto, che l'Amministrazione ritiri l'invito rivolto al consiglio di amministrazione di APS Holding a violare le previsioni di gara e le norme contrattuali;

secondo l'interrogante il capitolato di gara è stato stravolto dall'Amministrazione comunale di Padova che inizialmente ha escluso la possibilità di concorrere ad una platea più ampia di aziende con la fissazione di condizioni restrittive, condizioni che poi ha eliminato con gli ultimi atti rendendo così fasulla tutta la procedura competitiva —:

se intenda vigilare sulla corretta destinazione dei fondi messi a disposizione dello Stato. (4-09604)

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

sono attualmente in corso d'opera i lavori per la costruzione del collegamento autostradale Lacotisce-Valico di Rabuiese mediante raccordo con la Grande Viabilità Triestina, alla cui realizzazione il soggetto deputato è l'Anas;

il progetto di realizzazione originario necessita di un adeguamento alla nuova normativa, secondo la quale, visti i volumi di traffico attuali e quelli che si presumono deriveranno dall'allargamento dell'Unione europea, l'unica tipologia di strada conforme è una moderna autostrada in ambito extraurbano corrispondente alla categoria A del decreto ministeriale 5 novembre 2001;

i lavori in oggetto interessano un'area che comprende al suo interno il sito inquinato denominato « Trieste » così

come da decreto del ministero del 23 febbraio 2003, per il quale sono necessarie opere di bonifica —:

se il ministero intenda attivarsi affinché siano apportate le modifiche necessarie con gli adeguati strumenti finanziari;

quale tipologia di strada si intenda realizzare, e quali siano i tempi di realizzazione;

a che punto sono le intese tra il ministero per le infrastrutture e trasporti e il ministero dell'ambiente per risolvere le problematiche concernenti l'attraversamento del sito inquinato da parte della nuova viabilità. (4-09608)

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

il settimanale *Diario* del 23 maggio 2003, ha dedicato un approfondito articolo sui poco chiari intrecci tra interessi pubblici e privati che sembrano contraddistinguere la gestione della società « Ferrovie del Gargano S.r.L. »;

nell'articolo del settimanale si evidenzia quanto segue:

le Ferrovie del Gargano sono una delle oltre 41 ferrovie private che ricevono dallo Stato la concessione per gestire trasporti pubblici locali sia su gomma che su rotaia;

la divisione automobilistica privata (soprattutto pullman) della società, non dispone di autofficine e autorimesse proprie, con la conseguenza che le riparazioni dei pullman privati vengono effettuate presso autofficine della divisione pubblica della stessa società pugliese, con il risultato che gli operai pagati con soldi pubblici lavorano per riparare automezzi privati;

le Ferrovie del Gargano S.r.L. possiedono una società collegata che si chiama « Lavori ferroviari e civili S.r.L. », una società priva di attività autonoma.

Anche in questo caso la società « Lavori ferroviari » non dispone di attrezzature e officine proprie e per svolgere i lavori di ordinaria manutenzione, si serve delle attrezzature e delle officine delle Ferrovie del Gargano sovvenzionate con soldi pubblici;

il Presidente della società controllata « Lavori ferroviari e civili S.r.L. » è il figlio del Presidente della società Ferrovie del Gargano oltre che nipote del proprietario sempre delle Ferrovie signor Vincenzo Scarcia, e fa anche parte del Consiglio di Amministrazione di quest'ultima;

sempre la società « Lavori ferroviari e civili S.r.L. » sta eseguendo attraverso un contratto quinquennale da oltre un miliardo e mezzo di vecchie lire l'anno, lavori di manutenzione delle linee ferroviarie, lavori che la Regione Puglia attribuisce alle Ferrovie del Gargano. Oltre a ciò, sempre la « Lavori ferroviari » sta partecipando anche ai lavori di ristrutturazione della San Severo-Peschici, lavori che prevedono lo sventramento di 15 chilometri di penisola garganica e 38 miliardi di vecchie lire di spesa (si tratta di fondi europei). Una linea, questa di San Severo-Peschici in cui ogni passeggero trasportato costa alla collettività 48,42 euro a viaggio, e che non appare nemmeno nel nuovo Piano regionale dei Trasporti;

chi dovrebbe controllare la legittimità di tali comportamenti sono l'Ustif — ossia l'organo decentrato del ministero dei Trasporti —, l'assessorato ai Trasporti della provincia di Foggia, e la regione Puglia. Accade però che la sede di Bari dell'Ustif, si trovi in un palazzo di proprietà di Vincenzo Scarcia, proprietario delle Ferrovie del Gargano. Come se non bastasse, un dirigente dell'Ustif, Donato Laurino, è stato collocato alla guida della Molisana Trasporti, una società che fa capo sempre alle Ferrovie del Gargano;

alla fine degli anni '80, due « sottostazioni » una a Rodi Garganico, l'altra a San Nicandro Garganico, ossia caselli fer-

roviari sottoutilizzati, vengono venduti alla « Finanziaria Commerciale s.p.a. », che a mezzo di licitazione privata (e non pubblico incanto) si aggiudica i fabbricati e i relativi terreni. La « Finanziaria Commerciale s.p.a. » altro non è che la società controllante le Ferrovie del Gargano, e la sua sede coincide con la sede delle Ferrovie del Gargano a Bari, e addirittura con l'abitazione privata del proprietario delle Ferrovie, Scarcia. In sostanza senza nemmeno una gara pubblica, le Ferrovie del Gargano hanno venduto a loro stesse dei beni affidatigli dallo Stato —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali siano le loro valutazioni;

se le Ferrovie del Gargano abbiano indetto una regolare gara d'appalto per attribuire i lavori di ristrutturazione — lavori che la Regione Puglia attribuisce alle Ferrovie del Gargano — della linea ferroviaria San Severo-Peschici, ai quali lavori partecipa la Società « Lavori ferroviari e civili S.r.L. »;

se non si intenda avviare una indagine interna per verificare l'operato e se vi siano state eventuali omissioni nell'attività di controllo da parte dell'Ustif nei confronti dell'operato delle Ferrovie del Gargano;

se corrisponda al vero che un dirigente dell'Ustif sia a capo della società « Molisana Trasporti », società che fa capo alla « Ferrovie del Gargano », e se in questo caso non si prefigurino una evidente incompatibilità tra le diverse funzioni;

quale ruolo abbia avuto il demanio dello Stato, nell'ambito della vendita delle due « sottostazioni » — a Rodi Garganico, e a San Nicandro Garganico —, alla « Finanziaria Commerciale s.p.a. », società che altro non è che la società controllante le Ferrovie del Gargano. (4-09631)

* * *

INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

Interrogazioni a risposta scritta:

RUZZANTE. — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro delle attività produttive, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

il 3 marzo 2004 è stato pubblicato il rapporto annuale dell'Assinform sul mercato dell'informatica e delle telecomunicazioni in cui viene evidenziato che, in un contesto complessivo di « crescita zero » nel settore dei servizi informatici (il rapporto rileva un calo di oltre tre punti tra il 2002 e il 2003), si registra un calo preoccupante nelle aree a più elevato valore aggiunto: sviluppo e manutenzione (−6,8 per cento); consulenza (−4,2 per cento); system integration (5,0 per cento); education e training (−10,4 per cento);

come prima causa di questa preoccupante situazione, Assinform individua la mancanza di un ruolo di spinta delle istituzioni;

questo contesto determina gravi ripercussioni sul piano dell'occupazione e pone le premesse per un futuro del paese in cui la carenza di investimenti in innovazione porterà a un peggioramento strutturale e non congiunturale della situazione dell'economia —:

se il Governo, a fronte di questo quadro delineato da Assinform, sia in grado di indicare quali siano i valori complessivi della spesa per i servizi informatici della pubblica amministrazione centrale (PAC) e quale sia l'articolazione della spesa nei diversi settori; quale sia l'andamento di questa spesa negli ultimi anni (2001, 2002 e 2003) e quali siano le previsioni per il 2004 conseguenti alla legge finanziaria; quale parte di questa spesa sia rivolta all'innovazione;