

quali iniziative nell'ambito delle proprie competenze intenda adottare al più presto il Ministro interrogato affinché si possa istituire un tavolo di lavoro con le istituzioni locali per il recupero della struttura dell'ex carcere minorile di Avigliano affinché sia destinata a finalità sociali di recupero e di promozione sociale. (3-03287)

*Interrogazione a risposta scritta:*

**BULGARELLI e CENTO.** — *Al Ministro della giustizia, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in data 1° aprile 2004 sono stati tratti agli arresti 3 aderenti all'organizzazione « Campo antimperialista » — il portavoce nazionale Moreno Pasquinelli, Alessia Monteverdi e Maria Grazia Ardizzone — e due esuli turchi presunti esponenti dell'organizzazione DHKP-C (Avni Er e Zeynep Kilic); i tre italiani sono accusati di essere aderenti all'organizzazione DHKP-C e, più precisamente, avrebbero posto in essere le condotte seguenti:

Maria Grazia Ardizzone, « contraendo matrimonio con Er Avni allo scopo di favorirne l'insediamento sul territorio italiano e sottraendolo al pericolo di espulsione dal territorio dello Stato, fissando la propria residenza presso quella di Er Avni; fornendo una scheda telefonica; fungendo da prestanome per ricevere denaro in Italia »;

Moreno Pasquinelli, « svolgendo assieme alla propria convivente, Alessia Monteverdi, funzione di testimone al matrimonio di Er Avni con la Ardizzone; fornendo schede telefoniche, agevolando l'utilizzazione da parte di Er Avni di un appartamento a Perugia; fungendo da prestanome per ricevere denaro in Italia;

Alessia Monteverdi, « procurando ad Er Avni un alloggio in Foligno; svolgendo insieme a Moreno Pasquinelli funzioni di testimone al matrimonio; fornendo una tessera telefonica; attivandosi concretamente onde cercare di far appa-

rire Er Avni come svolgente un'attività lavorativa al verosimile scopo di agevolarne la permanenza sul territorio nazionale, contribuendo a far ritenere il suo regime di vita apparentemente regolare »;

come si evince chiaramente dal tenore delle accuse, il reato ipotizzabile per il Pasquinelli e gli altri rientra semmai nel campo del favoreggiamento e — secondo quanto risulta all'interrogante — per le stesse accuse, altri inquisiti nella medesima inchiesta in Europa sarebbero già stati rilasciati; al contrario gli arrestati italiani risultano essere non solo ancora in condizioni di detenzione ma sottoposti a misure particolarmente severe: tutti sono stati destinatari del blocco dei colloqui con gli avvocati difensori per 5 giorni (misura revocata solo dopo uno sciopero della fame intrapreso dai detenuti), e il Pasquinelli è in condizione di isolamento totale (compreso il blocco della corrispondenza e quello dell'ora d'aria, sulla base di una disposizione dell'Autorità amministrativa del Ministero di Grazia e Giustizia) —:

se corrisponda al vero che altri inquisiti in paesi europei (Olanda, Belgio, Germania, Turchia), nell'ambito della stessa inchiesta che ha portato in Italia all'arresto del Pasquinelli e degli altri aderenti all'organizzazione « Campo antimperialista » e destinatari delle stesse accuse, sono stati scarcerati;

per quali ragioni i detenuti sono stati sottoposti alle limitazioni stabilite dall'autorità carceraria descritte in premessa.

(4-09832)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

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

il prossimo allargamento dell'Unione europea previsto il primo maggio compor-

terà per la Slovenia, Cipro e Malta la possibilità di eseguire da subito trasporti di cabotaggio in tutto il territorio dell'Unione previo possesso unicamente di licenza comunitaria;

i dati statistici europei hanno fino ad oggi dimostrato che ci sono state percentuali irrilevanti di trasporto di cabotaggio sul totale dei trasporti nazionali eseguiti all'interno degli Stati membri, questo per un differenziale di costi che essendo molto modesto non ha reso interessante e conveniente politiche aggressive da parte di nessuno, differenziale che invece esiste con i nuovi Paesi aderenti;

tra i tre Paesi per i quali vige da subito una liberalizzazione nell'operatività, preoccupa in particolare la concorrenza che potranno praticare i vettori sloveni, che potranno sfruttare una maggiore competitività;

secondo recenti dati del Comitato Albo dei Trasportatori, per un tir sloveno il costo chilometrico è inferiore del 20,5 per cento rispetto a un collega italiano, così come un conducente sloveno costa il 33 per cento in meno di un collega italiano; in generale il costo chilometrico di esercizio mette a raffronto un dato pari a 1,20 per Italia contro lo 0,99 per la Slovenia;

si evidenziano differenziali rilevanti anche nella normativa fiscale, in particolare le aliquote contributive per oneri sociali (Italia 33,78 per cento, Slovenia 15,90 per cento), le aliquote contributive per assicurazione infortuni (Italia 19,50 per cento, Slovenia 0,00 per cento), le aliquote fiscali per assicurazione veicoli (Italia 12,50 per cento, Slovenia 6,50 per cento), le aliquote accisa gasolio (Italia 47,2 per cento, Slovenia 38,1 per cento), le aliquote IRPEG (ordinaria Italia 36,00 per cento, ordinaria Slovenia 25,00 per cento), le aliquote IRAP (Italia 4,25 per cento, Slovenia 0,00 per cento);

la situazione potrebbe portare ad una grave perturbazione del mercato dei tra-

sporti nazionali che coinvolgerebbe negativamente molte imprese di autotrasporto del Triveneto, provocando un impatto disastroso soprattutto sulle imprese più esposte geograficamente a tale fenomeno, prime fra tutte quelle del Friuli Venezia Giulia;

inoltre per ora l'Unione europea ha concesso il via libera solo ai tre Paesi già citati, ma nell'arco di un quinquennio il cabotaggio libero sarà una realtà anche per gli altri 7 Paesi entranti, in cui i differenziali di costi sono ancora molto elevati con il resto dell'Unione;

il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi insediato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aveva già formalizzato durante la Presidenza italiana dell'Unione europea la necessità di giungere ad una revisione del regolamento comunitario 3118/93 relativo al cabotaggio, prevedendo degli strumenti che evitino queste situazioni di grave perturbazione del mercato dei trasporti nazionali, cosa che non è ancora avvenuta;

tra le iniziative legislative che l'Italia potrebbe adottare a tutela di un segmento importante dell'economia del Paese, suggerite anche dal mondo dell'artigianato e della cooperazione, mutuando politiche già attuate da Francia e Germania, ci potrebbe essere una leva fiscale volta a far pagare Iva e tasse alle imprese estere che fanno servizio di cabotaggio in Italia anche se non residenti, o un intervento che stabilisca il rilascio di « autorizzazioni a singhiozzo », alternando periodo di operatività con periodi di sosta obbligatoria, per consentire la verifica che tutti i parametri e le norme di sicurezza previste a livello comunitario vengano rispettate —:

quali iniziative il Governo intenda assumere per intervenire urgentemente in relazione alla problematica evidenziata in premessa. (3-03288)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

in data 20 aprile 2004, all'aeroporto di Ronchi dei Legionari — Trieste, un aereo MD80 dell'Alitalia, con 91 passeggeri e sei persone di equipaggio, dopo aver atterrato ha urtato con un'ala un autocarro;

lo scontro è avvenuto sulla bretella che collega la pista di atterraggio e decollo con il piazzale di sosta dell'aeroporto;

nell'incidente la punta dell'ala destra dell'aereo si è spezzata ed il carburante ha invaso la pista;

la Procura della Repubblica di Gorizia ha disposto il sequestro dell'aereo, dell'autocarro e il cantiere per l'allargamento del piazzale di sosta e la pista sulla quale è avvenuto l'incidente —:

se sia stata aperta sulla vicenda un'inchiesta amministrativa al fine di accertare precise responsabilità individuali o collettive e, in caso affermativo, se sia stata verificata la motivazione per cui l'autocarro si trovasse vicino alla pista occupata, in quel momento, dall'aereo proveniente da Roma e se sia stato appurato chi avesse autorizzato l'autocarro a transitare in quel tratto;

quali iniziative intenda adottare affinché siano introdotte nuove misure volte a rendere più sicura la movimentazione a terra dei velivoli negli aeroporti italiani.

(5-03131)

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

la città di Trieste, capoluogo di Regione, sede di prestigiose istituzioni internazionali, luogo scelto per incontri di capi di Stato e di Governo, candidata italiana all'Expo 2008, meta turistica sempre più apprezzata, sede della prossima adunata

nazionale degli Alpini e dei festeggiamenti per il cinquantesimo anniversario del ritorno di Trieste all'Italia, ha una stazione ferroviaria con alcuni servizi incredibilmente inadeguati anche per una piccola cittadina di periferia, pur in presenza di investimenti nella ristrutturazione degli spazi;

per le conseguenze dell'11 settembre 2001 il deposito bagagli *self service* della Stazione Centrale di Trieste è stato chiuso per i troppo elevati costi di acquisto e manutenzione di *metal detector* atti ad effettuare il controllo bagagli similmente agli aeroporti così come imposto dalle autorità competenti;

condizione imprescindibile per tenere aperti i depositi bagagli gestiti da personale veniva considerata quindi la presenza di un agente di polizia ferroviaria che controllasse borse e valigie ad una ad una, presenza negata a differenza di quanto accaduto in altre stazioni vicine a causa di carenza del personale Polfer;

in questo modo dal 1° aprile 2002 è stato chiuso anche il deposito bagagli a mano gestito dagli addetti della Cooperativa portabagagli;

nel marzo 2003 il deposito — che è comunque un servizio indispensabile per una stazione — era stato riaperto a completo rischio d'impresa dalla stessa Cooperativa, senza garanzia di nessuna copertura economica da parte delle Ferrovie;

all'inizio del mese di aprile di quest'anno una circolare del ministero dell'interno e delle stesse Ferrovie ha costretto la Cooperativa a chiudere nuovamente, lasciando la Stazione Centrale di Trieste senza alcun servizio di deposito bagagli e abbandonando i viaggiatori alla loro mercè, con evidenti disservizi continui;

la situazione è stata ristabilita da pochi giorni, grazie ad un accordo tra i dirigenti locali della Polizia Ferroviaria e i responsabili della cooperativa portabagagli, ma le condizioni generali continuano ad essere di forte precarietà, aggiun-

dosi un altro grave disservizio, causato sempre da una politica di risparmi, che nella logica di un costante taglio dei servizi ha condotto all'eliminazione dei carrelli *self service* per il trasporto bagagli —:

come il Ministro ritenga di intervenire per far ovviare ai disservizi segnalati presso la Stazione Centrale di Trieste;

se ritenga più in generale di attivarsi affinché siano previsti come indispensabili e quindi obbligatori, a tutela dell'utenza, sia la presenza di un deposito bagagli sia quella dei carrelli *self service* in tutte le stazioni di medie e grandi dimensioni;

se non ritenga utile che siano investite risorse pubbliche nell'acquisto di *metal detector* a servizio della sicurezza nelle stazioni italiane identificate in accordo con il ministero degli interni. (5-03134)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

all'imbocco della strada provinciale 26 che porta al comune di Ne (provincia di Genova), vi è una pericolosissima strettoia che crea gravi disagi agli automobilisti/viaggiatori/passanti, non solo in termini di viabilità, ma anche, e soprattutto, di sicurezza;

a causa della strettoia, infatti, sulla Sp 26 — strada percorsa quotidianamente anche da numerosi mezzi pesanti — si sono già verificati molti incidenti, rendendo ormai urgente e improcrastinabile un intervento di ristrutturazione della suddetta strada provinciale;

la viabilità della Sp 26, insieme a quella della Sp 33, è basilare, trattandosi delle due arterie che, partendo dal casello autostradale dell'A-12, portano all'entroterra e, in particolare, a Graveglia, Fontanabuona, Aveto;

peraltro, la Sp 26 viene percorsa molto spesso anche da autobus turistici

diretti alla Miniera di Gambatesa, attrazione della vallata che richiama ogni anno oltre 20 mila turisti;

i cittadini e le istituzioni locali attendono da circa venti anni un intervento per eliminare la pericolosa strettoia presente all'imbocco della Sp 26;

il primo progetto a riguardo risale ad alcuni anni fa; progetto mai decollato, in quanto le soluzioni tecniche non erano condivise da tutti gli enti territoriali coinvolti;

un sostanziale ed uniforme consenso, si registra invece attualmente sul progetto preliminare della cosiddetta « variante Settembrin », redatto dalla provincia di Genova e concordato dalle tre amministrazioni interessate in via principale (Cogorno, Ne e Carasco);

tale progetto, in particolare, prevede un nuovo tracciato di circa 1.100 metri che si snoderebbe, per due terzi sulla sponda destra del torrente Graveglia, con due rotatorie, una all'altezza del ristorante « Settembrin », l'altra in prossimità del ponte di Santa Lucia;

si prevede, inoltre, la costruzione di due ponti, il primo in prossimità della trattoria « Beppa », ed il secondo tra Cogorno e Carasco, oltre che la demolizione e ricostruzione del ponte di Santa Lucia;

sono altresì previsti due svincoli, tra Cogorno e Carasco, e sulla strada per il comune di Ne, per collegare il nuovo tracciato con la vecchia strada, che sarebbe comunque mantenuta per la viabilità locale;

le demolizioni di immobili connesse alla realizzazione di tale opera sarebbero assolutamente contenute, e già concordate con i proprietari;

nonostante l'unanime consenso sulla necessità di realizzare l'opera, i tempi previsti per il progetto (non prima del 2005) e l'indisponibilità dei finanziamenti necessari (circa nove milioni di euro) rischiano di svilire le esigenze, ormai improcrastinabili, rispetto ad un intervento

urgente per garantire la sicurezza dei passanti e automobilisti della Sp 26 —:

se il Ministro disponga di informazioni riguardo ai fatti esposti in premessa;

se, alla luce delle considerazioni riportate in premessa, il Ministro non condivide l'esigenza di un intervento urgente sulla strada provinciale 26;

se non ritenga indispensabile assicurare l'impegno concreto dello Stato nel finanziamento per la realizzazione della cosiddetta « variante Settembrin », opera che finalmente garantirebbe l'incolumità degli automobilisti, nonché dei passanti, della Sp 26;

come valuti la possibilità che il finanziamento per la realizzazione della cosiddetta « variante Settembrin » venga eseguito a stralci funzionali, modalità che assicurerebbe al più presto l'avvio dell'intervento. (4-09807)

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

risulta all'interrogante che, in relazione alla verifica degli autoveicoli provenienti dal mercato estero da sottoporre a collaudo presso gli uffici periferici del Dipartimento dei Trasporti della ex motorizzazione civile, collaudo strettamente legato alle verifiche di idoneità tecnica e sicurezza stradale, verrebbe parzialmente evitata tale forma ispettiva a seguito di autocertificazione del motore, concessa ad importatori o futuri proprietari del veicolo per analogia alle leggi « Bassanini »; infatti il previsto controllo del « tipo motore » per accertare la corrispondenza fra motore installato sul veicolo proveniente dall'estero e i dati tecnici allegati agli atti per l'immatricolazione, sarebbe stato sostituito da un'autocertificazione presentata da soggetti che non possono intervenire né in fase amministrativa né in fase tecnica per il collaudo previsto dall'articolo 75 del Nuovo Codice della strada;

la suddetta concessione sarebbe stata permessa dal Direttore dell'ufficio provinciale del Dipartimento dei Trasporti Terrestri della ex Motorizzazione Civile di Roma, con un ordine di servizio, estendendo peraltro i benefici delle su indicate leggi « Bassanini » previsti invece solo per stati, fatti e qualità personali;

risulta che già nel febbraio 2003 la rivista mensile *Quattroruote* aveva sollevato dubbi su tale disposizione in occasione del ritrovamento di autoveicoli rubati;

tale prassi appare pericolosa, poiché potrebbe favorire il riciclaggio di motori di provenienza furtiva e possibili truffe erariali per differente tassazione in relazione alla potenza del propulsore —:

se i fatti in premessa siano corrispondenti al vero e, in caso affermativo;

quali iniziative siano state poste in essere dalla Direzione Generale del Dipartimento dei Trasporti al fine di verificare la legittimità del suddetto ordine di servizio. (4-09811)

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

da molti lavoratori e delegati sindacali vengono messe in discussione i criteri adottati da Trenitalia Spa in materia di nuove assunzioni e assegnazioni degli appalti;

se non si ritenga opportuno, per quanto di propria competenza, verificare i criteri con i quali Trenitalia Spa è arrivata ad assumere nuovo personale nonché quali procedure siano state seguite per le assegnazioni degli appalti;

e qualora emergessero elementi di dubbio sulle procedure adottate, attivarsi per istituire una commissione che approfondisca le procedure adottate. (4-09831)