

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

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

secondo quanto emerge da un articolo del quotidiano *Il Tirreno* dei primi giorni di settembre 2004, un ex detenuto del carcere Sughere di Livorno avrebbe dichiarato di essere stato anche lui come altri in una particolare cella detta cella « liscia »;

in detta cella si sconterebbe un'ulteriore punizione poiché i detenuti verrebbero denudati e lasciati in un materasso senza poter uscire o parlare con qualcuno e addirittura ad ogni tentativo di reclamo verrebbero malmenati dalle guardie —:

se il ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti e se questi corrispondano al vero;

quali provvedimenti intenda intraprendere per verificare l'esistenza di questa particolare cella di isolamento e se non ritenga che questo tipo di carcere punitivo violi l'integrità fisica e i diritti dei detenuti stessi. (4-10946)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

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

il collegamento stradale Salerno-Avellino, nel tratto fra Mercato San Severino-Salerno, svolge una funzione di assoluta valenza nazionale;

infatti tale arteria assicura il collegamento fra l'autostrada A30 Caserta-

Roma e l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, fungendo, quindi, da raccordo autostradale;

di conseguenza, questa rete stradale è interessata da un enorme volume di traffico che, assai spesso e non solo in occasione delle festività natalizie e pasquali e delle ferie estive, determina veri e propri ingorghi con code chilometriche di veicoli che paralizzano per ore la circolazione;

il potenziamento e l'adeguamento di tale strada sono considerati da anni necessari per alleggerire e per rendere scorrevoli il traffico e le comunicazioni verso il Sud e dal Sud, attraverso il collegamento fra le autostrade A30 ed A3;

fra l'altro, il raccordo Salerno-Avellino, allo stato, presenta condizioni di sicurezza completamente inadeguate, proprio per la ristrettezza e la inadeguatezza della sede stradale — due sole corsie per ogni senso di marcia — e per l'elevato livello del traffico;

d'altronde, il potenziamento del raccordo in discorso costituisce una priorità nella politica infrastrutturale del Paese, essendo parte integrante dell'asse autostradale Roma-Caserta-Salerno-Reggio Calabria;

dopo anni di confronti e di discussioni in merito alla soluzione progettuale più idonea, l'ANAS ha indetto nel 2002 una gara pubblica per la progettazione, al fine di adeguare l'attuale tracciato stradale, ampliandolo da due a tre corsie per ogni direzione di marcia, oltre alla striscia dell'emergenza ed alla messa in sicurezza complessiva del raccordo;

l'incarico di progettazione è stato così aggiudicato alla Società Bonifica Core di Roma, per il tratto da Salerno fino alla galleria di Solofra, ed ad un libero professionista per il tratto residuale fino ad Avellino;

nelle scorse settimane la Società Bonifica ha consegnato gli elaborati del progetto preliminare, unitamente alla valutazione di impatto ambientale, dopo una

serie di incontri preliminari con i Comuni e gli altri Enti pubblici territorialmente interessati all'opera, opportunamente promossi dall'ANAS;

l'accelerazione dell'iter progettuale è indispensabile, attesa la rilevanza straordinaria dell'opera;

a tal fine il progetto va sottoposto alla rapida approvazione del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS e, poi, del CIPE, secondo la procedura prevista dalla legge « obiettivo »;

il finanziamento di tale intervento — che è parte integrante del sistema autostradale meridionale — può essere realizzato anche in fasi ed in stadi diversi e graduali, iniziando, ovviamente, dal tratto di massima rilevanza nazionale Mercato San Severino-Salerno, la cosiddetta « barriera » —;

quali tempi siano previsti per l'esame del progetto da parte del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS e da parte del CIPE, e per la elaborazione del progetto definitivo ed esecutivo, nonché quale sia l'effettiva volontà del Governo in ordine ai tempi ed alle modalità di finanziamento di questa infrastruttura decisiva per il sistema di mobilità e dei collegamenti autostradali dell'intero Paese. (5-03452)

RAFFAELLA MARIANI, VIGNI, CARLI e FILIPPESCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con la legge delega 21 dicembre 2001, n. 443 il Governo ha inteso individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del paese;

nell'aprile del 2003 è stato sottoscritto un accordo di programma tra Governo e Regione Toscana nel quale si prevede il finanziamento di importanti infrastrutture e tra cui:

a) il potenziamento della rete ferroviaria della Toscana centrale, con particolare riferimento alla linea Pistoia-Montecatini-Lucca-Viareggio;

b) l'adeguamento del sistema autostradale e stradale del corridoio longitudinale tirrenico nel tratto nord della Toscana;

c) il potenziamento della tratta autostradale Firenze-Mare;

d) l'asse nord-sud di viabilità nella Piana di Lucca;

e) il potenziamento dei collegamenti transappenninici tra la Garfagnana, la Lunigiana e la costa tirrenica; nonché dei collegamenti dell'intera fascia subappenninica centrale;

nel documento allegato al DPEF 2005-2008, contenente il programma delle infrastrutture strategiche, non veniva proposto un quadro dettagliato, completo delle opere sopra citate particolarmente in relazione alle disponibilità finanziarie e ai tempi di realizzazione;

nello stesso documento si prevede inoltre una « verifica disponibilità residue dell'ANAS » destinata a finanziare una tratta denominata « Asse Tangenziale Lucca » del quale non si intravede alcuna traccia nei documenti precedenti né è nota agli interroganti l'esistenza di progetti relativi a tale opera;

appare assolutamente necessario ed ineludibile il rispetto di quanto previsto nell'accordo di programma Governo Regione Toscana —:

quale sia ad oggi lo stato dettagliato di attuazione degli impegni per l'ammmodernamento della rete viaria sottoscritti nell'aprile 2003 con la regione Toscana, indicando in particolare quale sia lo stato delle procedure di finanziamento, progettazione ed appalto degli interventi infrastrutturali di carattere viario che riguardano il territorio lucchese e quali tempi siano previsti per la loro esecuzione, anche ai fini dell'indicazione di risorse necessarie nell'anno 2005. (5-03453)

DELL'ANNA e LUPI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il versante ionico della penisola salentina non è dotato di rete ferroviaria;

l'ex strada statale 174 è l'unica strada che collega le importanti cittadine di Nardò, Galatone, Copertino, Gallipoli, Casarano, Porto Cesareo, Leverano, Avetrana, Manduria, Sava e l'intero territorio circostante a Taranto;

l'arteria stradale attraversa all'interno dell'abitato i numerosi centri situati lungo la traiettoria, in quanto essi sono tutti sprovvisti di circonvallazione;

l'intensità del flusso di traffico, fatto di veicoli leggeri, pesanti, veloci, lenti, che ogni giorno si registra è tale da non poter essere sostenuto dalle due uniche strette corsie esistenti (una in andata ed una in ritorno);

la ex strada statale 174 per i numerosi incidenti stradali, alcuni, dei quali mortali, che ogni giorno si verificano, è stata denominata la strada della morte;

nonostante l'importanza strategica della strada la sua sezione stradale è rimasta quella originaria, gli incroci sono tutti a raso, le banchine sono quasi sempre sottoposte rispetto al livello stradale ed in alcuni tratti inesistenti, inoltre la segnaletica stradale è del tutto inefficiente;

con precedente atto di sindacato ispettivo era stata già sollecitato un impegno del Governo sulla soluzione del problema;

il rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella seduta del 4 maggio 2004 presso l'VIII Commissione, aveva dichiarato che a tal fine era necessaria una proposta, da parte della Regione Puglia, di ritrasferimento di detta arteria allo Stato;

a tutt'oggi tale proposta non è stata ancora formalizzata e perdurano le condizioni di disagio e di forte pericolo per tutti gli automobilisti che ogni giorno percorrono la strada statale 174;

l'unica possibile soluzione di tale grave disagio è quella di una autonoma ed immediata riassunzione da parte dello Stato della titolarità della strada in questione —:

quali iniziative il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda adottare perché siano attivate le procedure di riassunzione nel patrimonio statale della ex strada statale 174 e siano avviati con sollecitudine i necessari lavori di ammodernamento e potenziamento della stessa, al fine di renderla sicura e compatibile con le necessità e le esigenze dell'intenso e caotico traffico che ogni giorno si registra. (5-03454)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro della giustizia, per sapere — premesso che:

in data 6 febbraio 2004 il Consiglio provinciale di Trapani, in ordine alla nota « vertenza-mobilità Agenti di Polizia Penitenziaria », ebbe ad approvare un documento con il quale, fra, l'altro, si programmava un'apposita seduta aperta del Consiglio medesimo, al fine di meglio approfondire e dibattere sulle cause e conseguenze che danno origine alle precarie condizioni in cui versa il « Sistema Giustizia » in provincia di Trapani;

in data 11 febbraio 2004 il Consiglio provinciale di Trapani, in ordine alla carenza di magistrati presso l'ufficio di Sorveglianza del Tribunale di Trapani, ebbe ad approvare un documento con il quale si sollecitava le competenti Autorità ad intervenire per il superamento di tale incresciosa situazione;