

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

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

in un articolo pubblicato sul quotidiano *il Mattino* del 22 ottobre 2004, radazione di Salerno, si riferisce in merito al programma di finanziamenti destinati allo sviluppo dell'edilizia carceraria meridionale da parte del Ministero della giustizia e in particolare si parla della costruzione del nuovo penitenziario di Sala Consilina, in provincia di Salerno;

nel programma operativo della Dike Aedifica, la società controllata da Patrimonio spa cui è affidata la realizzazione delle nuove carceri, è prevista la costruzione del nuovo istituto penitenziario di Sala Consilina nell'anno 2006 ed il relativo progetto sarà realizzato entro il tempo massimo di quattro anni:

un decreto del Ministero della giustizia prevede la soppressione del vecchio carcere di Sala Consilina;

il suddetto istituto penitenziario è di vitale importanza per la città di Sala Consilina;

fino all'anno della realizzazione del nuovo carcere, la soppressione dell'attuale penitenziario sarebbe causa di notevoli disagi per la città di Sala Consilina dovendo quest'ultima restare senza penitenziario per alcuni anni in attesa dell'ultimazione dei lavori —:

se le notizie apparse sul quotidiano *il Mattino* corrispondano al vero e, in caso affermativo, quali iniziative di propria competenza intenda adottare per porre un definitivo rimedio al problema indicato, considerata l'importanza della presenza di un istituto penitenziario a Sala Consilina. (4-11391)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

dal 2003 è stato introdotto l'obbligo di viaggiare con i fari accesi su strade extraurbane e autostrade; questa decisione non sembra aver aumentato la sicurezza, né aver diminuito il numero di incidenti ma, ha prodotto grandi effetti negativi per i cittadini-automobilisti e per l'ambiente;

da un'indagine condotta dal quotidiano *l'Adige* di Trento risulta che in Trentino sono aumentate a dismisura le vendite di lampadine per fari-auto che « si fulminano con una frequenza superiore dal 30 per cento all'80 per cento rispetto a prima »;

secondo alcuni operatori del settore, anche alternatori e batterie sono soggetti a questo superconsumo;

non ultimo il danno ambientale poiché il lavoro aggiuntivo del motore porta ad un aumento del consumo di combustibile, benzina, gasolio e gpl, di conseguenza l'introduzione della riforma che ha modificato il codice della strada avrebbe come effetto anche l'incremento dell'inquinamento atmosferico;

l'obbligo di tenere accesi i fari dell'automobile ogni volta che si esce da un centro abitato, soprattutto in un territorio di montagna — qual è il Trentino — con centri abitati di modeste dimensioni ha portato all'abitudine che, per evitare sanzioni amministrative e diminuzione dei punti sulla patente, gli automobilisti tengono i fari sempre accesi per evitare di dimenticarsene;

secondo quanto sostenuto da elettrauti e meccanici tenere le lampadine auto sempre accese « porta alla loro morte

prematura » poiché l'uso surriscalda la lampadina e, in coincidenza con una buca o un sobbalzo del mezzo il filamento tende a rompersi ed è necessario sostituire prontamente la lampadina ed il costo varia — a seconda del modello — da 4 ai 30 euro fino a 250 euro per i modelli allo xeno;

i produttori di lampadine-auto hanno immesso sul mercato nuovi modelli, più costosi ma che non migliorano la durata e la resistenza del filamento;

molti sono concordi nell'affermare che i fari accesi di giorno non servono a nulla ed anche le forze dell'ordine interpellate ammettono che « con il sole ed in piena estate, probabilmente le luci servono a poco. Specie poi se l'automobilista viaggia contro sole: non noterà certo le luci della macchina che gli viene incontro o di quella che lo segue »;

l'obbligo di viaggiare con i fari accesi anche di giorno appare assurda in quanto ha come effetto lo sproporzionato consumo di lampadine, alternatori e batterie e, come unico vantaggio l'incremento del fatturato delle aziende produttrici di tali elettroaccessori a discapito degli automobilisti;

l'interrogante preannuncia la presentazione di una proposta di legge per modificare l'attuale codice della strada, tenendo conto anche queste incongruenze —:

se nell'introdurre quest'obbligo nel decreto-legge di modifica del codice della strada si è tenuto presente l'incremento dell'inquinamento atmosferico originato dal maggior sforzo del motore di qualsiasi veicolo, con il conseguente peggioramento della qualità dell'aria che in molti casi sfocia nel divieto di circolazione dei mezzi;

se non ritenga di adottare le opportune iniziative tese a modificare il codice della strada imponendo l'uso dei fari anche di giorno ai soli veicoli che transitano in autostrade o superstrade a scorrimento veloce — quelle dotate di barriere tra le carreggiate — e non alle arterie extraurbane.

(5-03617)

Interrogazione a risposta scritta:

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

il 19 ottobre 2004, un treno della metropolitana di Palermo, nei pressi della stazione cittadina « D'Orleans », ha finito la sua corsa su un binario morto, urtando il paraurti di contenimento messo sui binari;

a seguito dell'incidente, sono state aperte due inchieste, una della procura e l'altra di Trenitalia, per accertare le ragioni del « dirottamento » del convoglio;

da notizie provenienti dalla Filt Cgil locale si apprende che, non è la prima volta che si verificano incidenti di questo genere e che un analogo episodio è avvenuto circa tre anni fa, quando un treno andò a sbattere sul paracarro della stazione in direzione di Trapani;

la stessa organizzazione sindacale di categoria ha denunciato che « la stazione D'Orleans risulta incompleta, perché manca la figura del capostazione », e che « se la stazione fosse stata dotata di tale figura, l'incidente sarebbe stato, quasi certamente, evitato »;

a parere dell'interrogante, il suddetto incidente è legato alla carenza di personale di movimento nelle ferrovie italiane —:

quali provvedimenti siano stati assunti o si intendano assumere per chiarire l'accaduto e quali misure saranno messe in atto per mettere in sicurezza la suddetta stazione ferroviaria;

se non ritenga opportuno intervenire presso i soggetti interessati per accertare se siano state rispettate tutte le norme per la sicurezza sul lavoro da parte di Rete Ferroviaria Italiana e delle ditte che effettuano i lavori e se non ritenga indispensabile promuovere un attento moni-

toraggio della rete ferroviaria nazionale e locale sugli *standard* di sicurezza che riguardano i lavoratori delle ferrovie e i passeggeri. (4-11380)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la violenza all'interno degli stadi, da parte di singoli o di gruppi organizzati, è certamente uno dei fenomeni più diffusi, inquietanti e sconcertanti del nostro tempo, atteso che si rischia di trasformare un momento ludico in una autentica esplosione di guerriglia urbana, che spesso prosegue anche al di fuori degli stadi, con feriti fra i protagonisti della violenza, fra le forze di polizia, fra spettatori innocenti ed estranei, e con gravi danni alle attrezzature sportive, e, fuori dagli stadi, con danni ai beni pubblici e privati;

il fenomeno appare difficilmente contenibile ed anche di difficile decifrazione, atteso che, spesso, monta la tendenza a ritenere colpevoli i cosiddetti « ultras », che, a loro volta, obiettano di essere, al contrario, contenitori all'interno dei quali la violenza è bandita in quanto incanalata in una modalità di tifo che esclude comportamenti che non siano men che corretti;

il Consiglio dei Ministri dell'interno e della giustizia dell'Unione europea, nel corso della seduta del 6 novembre 2003, ha, sul tema, approvato una risoluzione che richiede l'impegno, da parte degli Stati membri, ad introdurre nei loro ordinamenti nazionali una vera e propria disciplina organica prevedente il divieto di accesso agli impianti sportivi attraverso l'adozione di strumenti normativi interni che riescano ad escludere i violenti dalle competizioni calcistiche;

la citata risoluzione prevede altresì l'obbligo, per gli Stati membri, di utilizzare le normative interna per estendere l'efficacia dei provvedimenti di accesso irrogati negli Stati che già dispongono di una normativa *ad hoc*, agli incontri di calcio che si svolgono in altri Paesi;

la risoluzione esprime una particolarissima esigenza, che nasce dalla constatazione delle vere e proprie « migrazioni » dei violenti da uno Stato all'altro in occasioni di partite di calcio, come purtroppo è già avvenuto in passato in numerose circostanze;

a differenza di quanto avvenuto nel recente passato, in cui erano stati approvati documenti generici raccomandando l'adozione di tali normative, oggi, per la prima volta è stata formulata una disciplina per la concreta operatività a livello comunitario —:

quali siano, attraverso la comparazione della vigente legislazione italiana con la disciplina proposta dall'Unione europea, le differenze più significative e come si intendano colmare tali differenze;

quali siano gli strumenti che evitano di mettere sullo stesso piano dei gruppi di violenti le organizzazioni di « ultras » che invece, pur nell'ambito di iniziative pittoresche, tuttavia escludono la violenza dai loro comportamenti;

quali siano le condizioni normative degli altri Paesi europei e quanto tempo si presume che debba trascorrere per l'adozione della normativa comune prevista dalla risoluzione dell'Unione europea.

(3-03855)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

risulta all'interrogante che nel pomeriggio di domenica 17 ottobre 2004 alcuni funzionari della Digos di Brindisi si sarebbero presentati presso il dipartimento provinciale dell'ARPA di Brindisi;