

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

le funzioni di comandante di reparto dell'istituto penitenziario di massima sicurezza di Trani risultano scoperte dal gennaio 2002 e ciò a seguito della partecipazione al corso di commissario di polizia penitenziaria dell'allora ispettore comandante del reparto;

da quella data, si sono susseguiti nelle funzioni di comandante di reparto ben quattro ispettori del corpo di polizia penitenziaria, tutti appartenenti al gruppo operativo mobile ed in servizio in realtà carcerarie diverse da quella di Trani;

questa ripetuta precarietà nell'esercizio del delicatissimo ruolo di comandante di reparto sembra aver prodotto una pericolosa situazione di instabilità sia nell'organizzazione del servizio di Polizia penitenziaria sia nelle relazioni istituzionali e sindacali, in quella specifica realtà carceraria;

anche a seguito di questa insostenibile situazione di precarietà, il provveditore regionale dell'amministrazione penitenziaria della Puglia e, successivamente, il dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria, hanno provveduto a diramare un apposito interpello fra gli ispettori di Polizia penitenziaria, per l'affidamento, in forma stabile, di quelle funzioni;

le risultanze dei due interPELLI, diramati con disposizioni ufficiali dell'Amministrazione penitenziaria, hanno indicato quale ispettore in grado di svolgere le funzioni di comandante di reparto l'ispettore superiore del corpo di polizia penitenziaria Michele Casamassima;

lo stesso ispettore ha ripetutamente esercitato le funzioni di sostituto comandante di reparto nel carcere di Trani, con

eccellenti risultati operativi e nelle relazioni con gli altri settori operativi all'interno dell'istituto;

l'ispettore superiore Casamassima, inoltre, ha già svolto le funzioni di comandante di reparto presso il carcere di Brindisi dal 1995 al 1997 —:

se corrisponda al vero che l'ispettore superiore Casamassima Michele, nonostante la sua formale indicazione quale vincitore degli interPELLI diramati a riguardo, non sia ancora stato formalmente nominato comandante di reparto del carcere di Trani;

quali ragioni ostino alla formalizzazione della nomina. (5-03796)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

PERLINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

esiste una grave situazione riguardante il traffico di legname via ferroviaria dall'Austria, in particolare:

Trenitalia Spa ha di recente disposto le nuove condizioni per il traffico di legname Austria-Italia per il 2005 riducendo le stazioni italiane che godono di una scontistica tariffaria a 101, di cui n. 75 sono considerate principali e n. 26 sono le sussidiarie, cancellando quindi 46 stazioni e introducendone 18 nuove;

è stata soppressa la stazione sussidiaria di Morolo (Frosinone) che ha avuto per il 2004 circa mille vagoni di legname mentre è stata confermata e addirittura da stazione sussidiaria è stata elevata a stazione principale (*Gare de bois*) quella di Aprilia (Latina) che invece per il 2004 ha avuto un traffico di circa 100 vagoni di legname;

non può sfuggire da un canto che il maggior traffico di Morolo è dovuto alla circostanza che in Provincia di Frosinone e segnatamente vicino a Morolo ci sono importanti insediamenti industriali che operano nel settore del legno, cosa che non avviene vicino ad Aprilia;

non può sfuggire nemmeno che i gravosi e sproporzionati costi che dovranno subire le aziende del Frusinate porteranno alla chiusura delle stesse o nella migliore delle ipotesi alla riduzione della mano d'opera in un momento in cui la crisi industriale imperversa in provincia di Frosinone;

peraltro giova considerare che anche le aziende che gravitano intorno allo scalo di Priverno (Latina), ugualmente soppresso, hanno interesse alla riapertura di Morolo (Frosinone) come sede più vicina e meno onerosa per il ritiro del loro fabbisogno industriale di legname;

in sostanza il mantenimento della stazione di Morolo (Frosinone) servirebbe sia la provincia di Frosinone sia la zona Sud della provincia di Latina;

a giudizio dell'interrogante, appare incongrua e ingiusta la decisione di Trenitalia di procedere alla soppressione della stazione di Morolo che è quella di gran lunga con il maggior traffico di legname richiesto, tanto più che per gli altri prodotti quali ferro, eccetera, Morolo rimane come stazione sussidiaria, cosicché mantenerla anche per il legname non comporta alcun onere aggiuntivo stante comunque la necessità di rifornirla —:

quali iniziative si intendano porre in essere presso Ferrovie dello Stato Spa affinché anche esaminando i reali bisogni delle imprese e dei territori, sia conservato per l'anno 2005 la sede sussidiaria di Morolo (Frosinone) al fine di salvaguardare le aziende di legname operanti sul territorio e l'occupazione dei lavoratori interessati. (4-12217)

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

la rete stradale delle otto regioni settentrionali conosce oggi un traffico molto intenso, e per di più crescente. Se prendiamo in esame le statistiche dei flussi autostradali, osserviamo che sulle tratte più trafficate (le tangenziali e alcuni rami di adduzione ai grandi poli metropolitani) si superano ormai i 120 mila veicoli al giorno, con tassi di crescita che, anche in questi casi, possono superare il 3 per cento all'anno. Il traffico automobilistico è destinato ad aumentare ulteriormente;

si è ancora in attesa di risposta alle precedenti interrogazioni nelle quali si rammenta al Governo le gravi problematiche derivanti dalla non ancora conclusa vicenda del completamento del I lotto dell'Asse interurbano di Bergamo, collegamento Ponte San Pietro-Seriate. Il progetto prevede la realizzazione di una strada a due carreggiate separate, con due corsie per ogni senso di marcia;

l'intero intervento è finalizzato a rendere scorrevole il traffico nell'area periferica di Bergamo, ad Ovest, Sud ed Est della città, in quanto l'asse attraversa un'area densamente urbanizzata e caratterizzata dal passaggio di un numero molto elevato di veicoli leggeri e pesanti che rendono sovente la circolazione poco fluida. In particolare il completamento del I° lotto potrebbe sgravare parte del traffico oggi presente sulla strada statale 342, in entrata ed in uscita da Bergamo in direzione Ovest. I Comuni interessati sono Treviolo, Ponte S. Pietro e Mapello;

il completamento dell'opera è necessario quindi per realizzare un sistema viario che coniughi una mobilità più dinamica per decongestionare l'attuale pressione di traffico —:

quali siano le problematiche in essere che stanno determinando i ritardi nell'ultimazione del tratto di Asse inte-

rurbano richiamato in premessa, che all'interrogante appaiono inaccettabili e intollerabili. (4-12219)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

come è noto, la notte di sabato 18 dicembre 2004, il traghetto *Vincenzo Florio* di proprietà della Tirrenia Spa, poco più di due ore dopo essere salpato dal porto di Palermo, subiva inspiegabilmente un'avaria, rimanendo in balia del mare forza 7, con pesanti conseguenze fisiche e psicologiche per i circa quattrocentosettanta passeggeri e per i membri dell'equipaggio;

a prescindere dalle cause che hanno determinato l'incidente, rispetto alle quali è stata aperta una inchiesta dalla procura di Palermo, sembra essersi verificato anche un evidente mal funzionamento delle operazioni di soccorso, tanto nella tempistica quanto nelle modalità, così come testimoniato da diversi passeggeri e riportato da alcuni quotidiani;

in particolare, dalle pagine del quotidiano *La Repubblica* del 23 dicembre 2004, si apprende che i vigili del fuoco si sono ritrovati nell'impossibilità di lasciare il porto e procedere alle operazioni di soccorso a causa di una gravissima carenza e inadeguatezza di mezzi, lamentando, altresì, di non essere stati informati dell'sos dalla capitaneria di porto, la quale, a sua volta, sostiene di non averli allertati trovandosi il traghetto a venti miglia di distanza dalla costa, e non essendo i mezzi degli stessi in grado di arrivare così lontano, in quelle condizioni di mare;

i vigili del fuoco, inoltre, avrebbero presentato, sempre secondo il quotidiano, una formale lettera al Ministro interpel-

lato nella quale denunciano di non aver potuto prestare soccorso avendo a disposizione unicamente una imbarcazione « vecchia di venti anni » con la quale sarebbe possibile affrontare solo un mare forza 4, imbarcazione rivelatasi, peraltro, già inadeguata durante una esercitazione svoltasi alcuni giorni prima con un mare forza 3 —:

quale sia lo stato attuale della dotazione di mezzi e strumentazioni di soccorso, sia in termini di vetustà che di funzionalità, in uso ai vigili del fuoco e agli altri corpi dello Stato deputati a tutte le operazioni di soccorso, soprattutto con riferimento agli interventi in mare;

quali iniziative intenda assumere per scongiurare il ripetersi delle cause che hanno determinato l'inaccettabile mancanza di coordinamento tra vigili del fuoco e la capitaneria di porto;

quali iniziative e risorse finanziarie siano destinate al miglioramento della funzionalità operativa del corpo dei vigili del fuoco al fine di garantire la sicurezza dei cittadini soprattutto nelle situazioni di emergenza.

(2-01410) « Violante, Leoni, Amici, Bielli, Caldarola, Maran, Marone, Montecchi, Sabattini, Soda, Finocchiaro, Lumia, Roberto Barbieri, Cennamo, Chiaromonte, De Luca, Alberta De Simone, Diana, Petrella, Rannieri, Siniscalchi ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

LEONI, VIOLANTE, CARLI, STRAMACCONI e ABBONDANZIERI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'onorevole Flavio Tanzilli, Presidente della Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause dell'occultamento di fascicoli relativi a crimini nazifascisti, in