

se non ritenga che togliere ai detenuti la possibilità di leggere liberamente e studiare sia un provvedimento negativo per il loro percorso di reinserimento sociale;

se risulta vero che l'amministrazione del carcere di Biella abbia tenuto in isolamento per quattro giorni un detenuto che si è rifiutato di spogliarsi completamente durante la perquisizione, nonostante egli avesse segnalato la sua indisposizione e avesse fatto richiesta di visita medica. (4-12407)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta orale:*

ZANOTTI, CENTO, GRANDI, GRILLINI, PAPINI, PARISI, SABATTINI, GUERZONI, MANZINI, DUCA, RAFFALDINI, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il dolore per i morti, i feriti e i loro familiari del tremendo incidente ferroviario di Crevalcore deve, secondo gli interroganti, unirsi ad un esame rigoroso delle sue cause più profonde e strutturali e a decisioni straordinarie per garantire la sicurezza sui treni, evitando ogni ipocrisia e ogni polemica strumentale;

a questo fine saranno molto importanti i risultati delle commissioni d'inchiesta disposte dal Ministero e da FS insieme alle conclusioni cui perverrà l'indagine avviata dalla Magistratura;

la linea Bologna-Verona ha ancora ben 72 km sui complessivi 114 di lunghezza a binario unico nonostante faccia parte della direttrice strategica del Brennero che unisce l'Italia al centro e al nord Europa, sia in attesa da decenni del raddoppio completo della linea e si preveda che solo a fine 2008 ciò possa essere realizzato;

la sicurezza su questa linea è interamente affidata all'attenzione del macchinista secondo il sistema più arretrato in uso sulla rete ferroviaria nazionale;

anche in base alle prime ricostruzioni sulle cause del disastro, se la linea fosse stata dotata quantomeno del sistema di sicurezza con il richiamo del segnale in cabina attualmente in uso sulle altre tratte più importanti del Paese probabilmente la tragedia poteva essere evitata;

con le ultime quattro « leggi finanziarie » sono state drasticamente tagliate le risorse a disposizione di FS per gli interventi sulla sicurezza e delle Regioni per il trasporto ferroviario locale e regionale, mentre si stanno indirizzando gli investimenti unicamente sulle tratte ad Alta Velocità che coprono una parte ridotta della rete ferroviaria nazionale;

secondo gli interroganti per raggiungere l'obiettivo della sicurezza sui treni non è assolutamente possibile affidarsi al completamento del piano di RFI che prevede di dotare le tratte più importanti della rete ferroviaria italiana del sistema SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno), in quanto come dimostra l'incidente di Crevalcore è indispensabile che intanto su tutte le linee siano installati quantomeno sistemi intermedi del tipo di quello che consente il richiamo del segnale in cabina;

il potenziamento dei sistemi ferroviari locali e regionali è essenziale per dare risposta alla domanda crescente di mobilità in modo ambientalmente sostenibile, come dimostrano i dati relativi al Sistema ferroviario regionale e al Sistema ferroviario metropolitano di Bologna —:

quali siano le cause strutturali del tremendo incidente ferroviario di Crevalcore, le tratte che presentano caratteristiche analoghe a quella in cui si è verificato il disastro, le iniziative adottate per evitare il ripetersi di incidenti simili;

se non consideri necessario che RFI predisponga un Piano straordinario per la sicurezza sulla rete ferroviaria italiana con l'obiettivo di dotare tutte le tratte in tempi

brevi di sistemi moderni che non affidino la sicurezza esclusivamente all'attenzione del ferroviere;

se non consideri altresì indispensabile che RFI si doti di un Piano serio e credibile per il raddoppio in tempi ravvicinati di tutte le tratte più importanti a binario unico, per l'ammodernamento di tutta la rete ferroviaria nazionale e non solo delle tratte ad Alta Velocità, come già previsto dal Piano Nazionale dei Trasporti del 2001 per l'adeguato finanziamento dei sistemi ferroviari regionali e locali;

se non ritenga di dover adottare iniziative, anche normative, affinché siano assegnate adeguate risorse a FS e alle Regioni, ripristinando i tagli operati dalle Finanziarie di questi ultimi anni, e vengano ribaltate le priorità attuali di investimento, puntando su un potenziamento equilibrato di tutta la rete ferroviaria nazionale e sulla sicurezza come obiettivo primario. (3-04043)

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

la tragedia di Crevalcore (Bologna), avvenuta venerdì 7 gennaio 2005 sulla linea ferroviaria Bologna-Verona, con le sue 17 vittime, ha portato alla ribalta l'annoso problema della sicurezza e del potenziamento della rete ferroviaria italiana;

le Ferrovie dello Stato, dopo la tragedia sulla linea ferroviaria Bologna-Verona hanno condiviso la denuncia dei Sindacati che evidenzia il peggioramento delle condizioni di lavoro di macchinisti e capotreno con i risvolti negativi in termini di sicurezza;

anche in Trentino i toni della questione sono allarmanti: Sergio Mattivi, esponente del Sindacato Filt Cgil dalle colonne del Corriere del Trentino dell'11 gennaio 2005 denuncia una situazione « disastrosa » ed aggiunge « le conseguenze si vedono sia in termini di sicurezza, sia in

termini di servizi. Il personale delle Ferrovie è insufficiente, i turni sono massacranti e le ore di straordinario sono superiori a qualsiasi altro posto di lavoro »;

a questa denuncia si unisce il collega Paolo Sboner che afferma « sulla linea della Valsugana, da Trento a Venezia, la sicurezza è delegata all'attenzione del macchinista e del capotreno ed è così, anche in alcuni tratti della linea del Brennero »;

a Trento come in altre parti del Paese, è stato smantellato tutto e, dai dati forniti da Sergio Mattivi si apprende che « negli ultimi dieci anni, il personale è stato ridotto da oltre 400 unità a meno di 200 », costringendolo così a « lavorare oltre il limite »;

il sindacato è critico anche sul progetto alta capacità Verona-Fortezza « la linea del Brennero è penalizzata dalla strozzatura tra Verona e Bologna. E con 230 treni al giorno è già saturata. È ridicolo realizzare nuovi binari solo per l'alta velocità »;

per quanto riguarda la sicurezza sulla linea del Brennero, per ora il sistema automatico che prevede il blocco immediato del treno quando viene ignorato un semaforo rosso, è presente da Verona a Trento, da Bolzano a Ponte Gardena e da Bressanone in poi. Nei tratti rimanenti da Trento a Bolzano, come sulla linea della Valsugana, la sicurezza è delegata solo all'attenzione del macchinista, spesso costretto a lavorare per giorni interi —:

se il Ministro sia a conoscenza del grave allarme lanciato dalla Cgil del Trentino sia in merito alla sicurezza della linea Verona-Brennero e della Valsugana (Trento-Venezia), sia per quanto riguarda i turni massacranti cui sono sottoposti macchinisti e capotreno;

se non intenda attivarsi affinché sia nominata, anche per il Trentino, una specifica Commissione, o un Comitato paritetico per la sicurezza come previsto dal contratto;

come intenda attivarsi perché sia garantita la sicurezza su tutta la linea ferroviaria nazionale alla luce del riconoscimento che, alcune innovazioni introdotte di recente, come il macchinista unico o il venir meno del presidio delle stazioni, hanno generato un minor livello di sicurezza;

se non intenda adottare iniziative perché siano garantite le necessarie risorse finanziarie per rispettare il piano d'investimenti affinché le moderne tecnologie di protezione della circolazione, in grado di migliorare la sicurezza di quanti, quotidianamente utilizzano il treno per spostarsi, siano attivate sull'intera rete ferroviaria nazionale;

quale sia la posizione che il Ministro intenda assumere alla luce della denuncia dei Sindacati e delle posizioni dell'Azienda FS che, di fatto, non trova di meglio che ammettere carenze di sicurezza e promettere provvedimenti adeguati. (3-04055)

**DELMASTRO DELLE VEDOVE e MERLOI.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Servizio Consultivo ed Ispettivo del Ministero dell'Economia, nella consueta relazione annuale, ha, come sempre, fatto il punto della situazione sulle problematiche fiscali del nostro Paese;

particolarmente significativo appare il capitolo dedicato alla condizione di natura tributaria in cui versa l'automobilista italiano, certamente il più tartassato nell'ambito degli Stati aderenti all'Unione europea;

l'automobilista del nostro Paese, infatti, paga un prezzo dei carburanti fra i più elevati d'Europa (inferiore soltanto a quello inglese), è sottoposto alle più alte aliquote I.V.A., subisce (dopo la Francia) la più elevata tassazione sul premio delle assicurazioni Rca e, unico in tutta l'Eu-

ropa, ha l'onere della Ipt, l'imposta provinciale di trascrizione (più nota come imposta sul passaggio di proprietà);

il Secit, nella sua relazione, svolge considerazioni interessanti per dimostrare la negatività della iper-tassazione dell'auto nel nostro Paese ed un giudizio di forte perplessità sulla proposta di istituire i cosiddetti «eco-tributi» da parte degli Enti Locali, vale a dire i *tickets* d'ingresso che contrasterebbero con la libertà, derivante dalla Costituzione della Repubblica, di accesso ad una porzione del territorio nazionale, libertà che non può essere garantita ai cittadini sulla base della ricchezza ma che deve essere garantita senza limiti anche ai meno abbienti —:

se, di concerto, con il Ministro dell'Economia con il Ministero della Salute e con il ministro dell'Ambiente e tutela del territorio, e ferme restando le politiche generali di incentivazione dell'uso del mezzo pubblico per contenere i flussi di traffico e per ridurre in misura significativa l'inquinamento dell'aria, non ritenga di mettere allo studio una rimodulazione globale della normativa che riguarda l'auto nel nostro Paese sulla base di quanto lo stesso Secit prevede ed indica, e cioè, fra l'altro, una diminuzione delle tasse di immatricolazione ed una rimodulazione del bollo, come già avviene in molti Paesi dell'Unione europea, che tenga conto della potenza del motore, dell'età dell'auto e delle emissioni nocive. (3-04066)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

dopo il gravissimo incidente di Crevincore sono apparse in tutta la loro gravità le lacune nelle attrezzature di sicurezza in numerose aree della rete ferroviaria;

in Liguria esistono ancora lunghe tratte a binario unico, nella linea Pontre-

molese, ed in particolare sulla Genova-Ventimiglia, importante asse internazionale;

sui 52 chilometri a binario unico da Finale Ligure a San Lorenzo a Mare, non sono presenti strumenti moderni di sicurezza per il controllo della marcia dei treni; mentre già nel 1999, dal Governo precedente, sono state stanziare le risorse per realizzare il raddoppio di una tratta (San Lorenzo-Andora) e per la progettazione del raddoppio completo —:

per quali ragioni non si siano ancora aperti i cantieri e quando si avvieranno i lavori;

quali interventi, in tempi rapidi, si intendano effettuare per introdurre strumenti di sicurezza, pur ancora in presenza del binario unico. (5-03812)

DUCA, LION, ABBONDANZIERI, GASPERRONI, GIACCO e PAOLA MARIANI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 28 dicembre 2004 il volo Alitalia Ancona-Roma delle ore 7.20 è stato soppresso per cause tecniche, 56 passeggeri con destinazioni nazionali e internazionali sono stati lasciati a terra suscitando le giuste lamentele per il ripetersi di disservizi sulla tratta Ancona-Roma-Ancona;

purtroppo ormai giornalmente si assiste a ritardi e cancellazioni dei voli provocando ai clienti non pochi inconvenienti e in qualche caso anche danni gravi —:

se sia a conoscenza dei fatti suesposti e quali misure intende attuare per cui siano garantiti i passeggeri che si servono dell'Aeroporto Raffaello Sanzio di Falconara. (5-03813)

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

il 30 luglio 2003 il Presidente del Consiglio annunciava la nomina, ai sensi dell'articolo 2 del Dlgs 190/2002, su proposta del Ministro Lunardi, di cinque Commissari per le grandi opere;

i cinque commissari avrebbero dovuto occuparsi degli Schemi idrici del Mezzogiorno; degli interventi in Sicilia, Calabria, Basilicata e Puglia; in Sardegna, Umbria e Marche; in Emilia Romagna e Toscana; in Triveneto;

il 6 agosto 2003 lo stesso Ministro Lunardi con un suo comunicato stampa dichiarava di aver incontrato i cinque commissari straordinari e di aver precisato il ruolo e le funzioni di ogni singolo commissario prospettando loro, attraverso un'apposta direttiva, un preciso codice comportamentale finalizzato non solo ad evitare sovrapposizioni con i poteri territoriali, ma anche e soprattutto a definire operativamente le attività;

il Ministro Lunardi, in più occasioni dichiarava che «i Commissari saranno i veri responsabili che dovranno garantire e riferire al premier e al ministro in merito alla realizzazione delle grandi opere» —:

quale sia il contenuto della direttiva del Ministero delle infrastrutture sottoposta ai Commissari nominati;

quali iniziative e quali provvedimenti gli stessi Commissari abbiano fino ad oggi adottato;

se gli stessi abbiano riferito al Presidente del Consiglio, al Ministro delle Infrastrutture e al Cipe in ordine alle problematiche eventualmente riscontrate nello svolgimento della loro funzione. (5-03818)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

il 7 gennaio 2005, due treni (uno passeggeri, partito da Verona e diretto a

Bologna, e uno merci, partito da Bologna con direzione Verona) sono entrati in collisione vicino alla stazione della Bologna, causando la morte di 17 persone e il ferimento di decine e decine di passeggeri;

tale grave incidente è l'ennesimo, l'ultimo, in ordine cronologico, di una serie di incidenti che il trasporto ferroviario italiano ha fatto registrare negli ultimi tempi e che impone, quindi, all'attenzione del Governo, la questione della sicurezza del trasporto ferroviario;

il suddetto incidente ferroviario getta ombre preoccupanti circa lo stato del trasporto ferroviario italiano;

le organizzazioni sindacali di categoria (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovie e Orsa Ferrovie), all'indomani della tragedia, in un comunicato congiunto, hanno chiesto al Governo di « cambiare completamente l'approccio al tema della sicurezza ferroviaria e di rivedere le decisioni in merito ai pesanti tagli sugli investimenti decisi nelle ultime finanziarie » —:

di quali informazioni il Governo disponga in merito alla dinamica dell'incidente e quali iniziative il Governo abbia intrapreso, o intenda intraprendere, per migliorare il livello di sicurezza di tutta la rete ferroviaria italiana e, in particolare, della rete ferroviaria oggetto del grave incidente. (4-12320)

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

la tragedia di Crevalcore (Bologna) ha riportato all'attenzione dell'opinione pubblica il tema della sicurezza nell'ambito del trasporto ferroviario;

tratte ferroviarie di rilevante interesse, come quella su cui si è consumata la tragedia di Crevalcore (Bologna), sono sprovviste di sistemi di sicurezza moderni;

gran parte del Sud e, in particolare, la linea jonica sono caratterizzate da tratte ferrate a binario unico sprovviste dei moderni sistemi di sicurezza;

in Calabria la rete ferroviaria, con esclusione della tratta tirrenica, è sprovvista di « blocco automatico con segnale acustico in cabina » e sulla tratta jonica Reggio Calabria-Sibari esistono solo sistemi di protezioni meccanici del tipo BT (Blocco Telefonico), BCA (Blocco Conta Assi) e BEM (Blocco Elettrico Manuale) privi di segnalazione in cabina e di congegno autofrenante —:

se non ritenga di dover intervenire presso RFI affinché sia predisposto un programma organico di intervento per dotare la tratta ferroviaria ionica richiamata in premessa dei moderni sistemi di sicurezza evitando, così, il ripetersi di simili tragedie. (4-12325)

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

come si evince dalla testimonianza di un passeggero, il Sig. G.C., che il 14 dicembre 2004, ha preso un volo Alitalia da Malpensa a Fiumicino e su questo volo si sono imbarcate 38 persone, fra piloti, hostess e personale di bordo, lasciando a terra alcuni passeggeri;

lo stesso giorno, con il volo di rientro si è verificata la stessa situazione di cui sopra, anche questa volta degli altri passeggeri non sono stati imbarcati —:

se il Ministro interrogato ritenga di dover intervenire al fine di evitare il ripetersi di simili episodi;

se non sia il caso di razionalizzare voli ed equipaggi, visto e considerato che i passeggeri per volare pagano un biglietto e quindi sopportano delle spese e che comunque a causa di questa errata programmazione fa incassare di meno all'Alitalia. (4-12354)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sul quotidiano *Il Mattino* di mercoledì 5 gennaio 2005 è apparso l'allarme lanciato dal Presidente dell'Autorità Portuale di Napoli sul futuro del porto, privato della possibilità di investire nel 2005 i 100 milioni di euro preventivato;

sulla base della Finanziaria approvata il 29 dicembre 2004, per il 2005 l'*Authority* presieduta da Francesco Nerli non potrà superare, come investimenti per il 2005, il tetto dei 22 milioni di euro;

pur comprendendo, ovviamente, le ragioni che hanno indotto il Parlamento ed il Governo a contenere le spese, appare oggettivamente difficile contrastare la concorrenza in modo adeguato se si bloccano gli investimenti impedendo la crescita, colpendo la portualità nazionale in genere ed in particolare il porto di Napoli;

ad avviso dell'interrogante, è preoccupante, per il sistema complessivo della portualità italiana, il tetto di spesa previsto dalla Legge Finanziaria, nonché pernicioso il blocco degli investimenti che paralizzerebbe lo sviluppo del Porto di Napoli in un frangente in cui esso deve vincere — o per lo meno contrastare quanto più efficacemente possibile — una agguerritissima concorrenza europea —:

se intenda adottare iniziative volte al rilancio del sistema complessivo della portualità italiana attraverso nuovi e più consistenti investimenti. (4-12357)

BIELLI, PINZA e SEDIOLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

gli uffici tecnici dell'ANAS di Bologna, cui si sono rivolte le amministrazioni locali interessate, hanno reso noto che è in corso la rescissione del contratto tra l'Anas e l'impresa appaltatrice Tirrena Lavori di Roma;

l'impresa avrebbe dovuto eseguire i lavori di completamento della variante per l'eliminazione di viziosità piano — altimetriche tra i km 61+680 e 63+400 in località Tombina (ex strada statale 310 del Bidente);

nulla si conosce riguardo al contenzioso o alla motivazione che può aver determinato una simile decisione, che però parrebbe confermata dal fatto che nei giorni scorsi i luoghi interessati dal cantiere sono stati abbandonati dall'impresa ed i mezzi rimossi;

dal 1999 la viabilità di tutta la zona è compromessa per la presenza di un cantiere, abbandonato anch'esso, con evidente degrado anche delle opere che all'epoca erano state in parte realizzate del valore di qualche milione di euro —:

se, per quanto consti al Ministro interrogato, quanto accennato riguardo ai rapporti tra l'Anas e la Tirrena corrisponda al vero e, in tal caso, quali siano i motivi che hanno determinato la rescissione del contratto; se e quali provvedimenti intenda assumere presso l'Anas, e con quali tempi, al fine di ovviare alla situazione, secondo gli interroganti paradossale, che si è creata — con il secondo cantiere già pronto abbandonato — e all'annoso disagio di tutti i cittadini del territorio e di quanti, numerosi, lo attraversano. (4-12393)

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

la compagnia Alitalia applica delle tariffe per voli nazionali, internazionali ed intercontinentali di gran lunga superiori a quelle delle altre compagnie aeree;

ciò determina una notevole perdita di clientela difficilmente recuperabile, con

conseguente fuga dei viaggiatori verso diverse compagnie —:

se, alla luce di quanto sopra esposto, ritenga di dover intervenire presso la suddetta compagnia aerea perché siano ridotte le tariffe attualmente in auge.

(4-12396)

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

il grave incidente ferroviario del 7 gennaio 2005 sulla linea ferroviaria Bologna-Verona che è costato la vita a 17 passeggeri e ha provocato numerosi feriti, alcuni dei quali in gravi condizioni, ha evidenziato l'assenza di sistema di sicurezza nel settore ferroviario —:

quali siano le esatte competenze e le funzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario fra Stato, Regione e Trenitalia;

in quale modo venga controllata e verificata la sicurezza del trasporto ferroviario e chi sono i diretti referenti per la sicurezza nei rapporti tra gli organismi di Stato e gli altri Enti per la sicurezza del trasporto ferroviario;

quali concrete iniziative intenda adottare perché sia garantita e migliorata soprattutto con interventi tecnici la sicurezza sia sulla linea sopradetta che sulle altre linee della rete ferroviaria italiana;

se non intenda adottare iniziative normative volte a modificare l'attuale legge finanziaria proprio negli investimenti da destinare alla sicurezza ferroviaria e in particolare in Emilia Romagna visto che solo dopo il 2008/9 si avrà il raddoppio della linea Bologna-Verona e cioè l'installazione di tecnologie di sicurezza per prevenire gli incidenti;

se esistano già valutazioni sulla situazione delle carenze in materia di sicurezza del trasporto ferroviario in partico-

lare in Emilia Romagna e in generale su tutta la tratta ferroviaria italiana.

(4-12403)

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

con l'affidamento del servizio delle tratte onerate, che è stato aggiudicato dalla compagnia aerea Meridiana S.p.A in servizio pubblico sulle tratte Lampedusa-Palermo, Lampedusa-Catania, Pantelleria-Palermo e viceversa, Meridiana assicura i collegamenti da e per le isole dal 29 marzo 2003;

il contratto sulle tratte sociali prevede l'affidamento del servizio a compagnie consolidate con un adeguato parco macchine, in modo da non interrompere per nessuna ragione il servizio territoriale;

attualmente Meridiana assicura i collegamenti con Lampedusa e Pantelleria con un solo aeroplano ATR 42 di 46 posti preso a noleggio dalla compagnia Avant Air;

i giorni 16 e 26 dicembre Meridiana ha cancellato tutti i voli programmati da e per Lampedusa; il 29 dicembre la stessa compagnia ha cancellato il volo Palermo-Lampedusa IG 1303 delle ore 20:50, lasciando a terra circa 35 passeggeri;

gli stessi sono stati imbarcati sul volo dell'AIRONE del 29 dicembre alle ore 20:45 in partenza da Trapani per Lampedusa e non da Palermo;

le cancellazioni dei voli Meridiana sembrerebbero siano causate da problemi tecnici avuti all'unico aeroplano —:

se il Ministro sia a conoscenza dei disagi che Meridiana sta causando ai cittadini delle isole;

se, alla luce di quanto esposto, non ritenga opportuno attivarsi perché si verifichi se Meridiana rispetta le norme contrattuali previste dalla legge n. 388 del 2000 sull'assegnazione delle tratte sociali;

se Meridiana sia in grado di garantire l'imbarco dei portatori di handicap che necessitano di sedia a rotelle. (4-12414)

\* \* \*

### INTERNO

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

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

da anni, come riferiscono la stampa quotidiana e la stampa cittadina, il comune di Afragola (Napoli) è al centro di una notevole attività investigativa attivata dalla Direzione distrettuale antimafia in ordine alle cosiddette « licenze facili » rilasciate dall'ente locale negli ultimi anni;

in proposito si rileva che, degli oltre 1600 provvedimenti edilizi emessi, il 40 per cento è stato sono stati rilasciati nel corso delle gestioni commissariali succedutesi dal 1999 sino al giugno 2001 ed i restanti dall'attuale compagine amministrativa del sindaco Santo Salzano;

il sistema di illegalità diffusa che si è instaurato ad Afragola determinò nella primavera del 2002 la richiesta da parte dei gruppi della minoranza consiliare di una riunione del Consiglio comunale « aperto » al contributo delle associazioni, delle forze politiche, dei rappresentanti elettivi del territorio a nord di Napoli;

detta riunione si è tenuta il 15 maggio 2002;

nel corso della stessa, come si evince dalla lettura della trascrizione integrale degli interventi svolti consegnata al Prefetto di Napoli il 17 giugno dello stesso anno, alcuni consiglieri hanno paventato presunte illegittimità gestionali riconducibili agli attuali amministratori comunali. Il documento è stato inviato al questore ed al comandante provinciale dei carabinieri di Napoli per gli accertamenti del caso. Sul

contenuto del documento risulta instaurato un procedimento penale presso la locale procura della Repubblica;

nello stesso comune di Afragola si segnala, inoltre, che negli ultimi anni il costo del servizio di smaltimento dei rifiuti solidi urbani è triplicato, passando dai 6 miliardi annui del 2000 ai quasi 18 di quest'anno;

nel modello gestionale adottato per la gestione dei rifiuti solidi urbani, come denunciato pubblicamente da Alleanza Nazionale, con interventi sulla stampa cittadina e con manifesti murali, sin dall'ottobre 2002, vi sarebbero alcuni aspetti inquietanti:

1) gli automezzi occorrenti per il servizio sono forniti, in parte, dalla ditta Marrazzo, la stessa che messo a disposizione il proprio garage per l'attuale Consorzio che gestisce il servizio: vi è da chiedersi intendersi, dunque, come questo sia compatibile con la certificazione antimafia;

2) il Consorzio che gestisce il servizio, ha affittato dei locali privati per utilizzarli come uffici amministrativi e come spogliatoi per la maestranza, senza che nessuno si sia preoccupato di controllare che la proprietà non sia « condizionata »;

altra questione che, secondo gli interpellanti, evidenzia il livello di condizionamento dell'attuale Amministrazione comunale è riferibile alla lite giudiziaria tra comune di Afragola e la società Mc Group. In effetti, la società Mc Group si è visto riconfermato in sede di Corte di Appello, con sentenza del mese di luglio 2002, il riconoscimento di un danno emergente da un'impropria occupazione di suoli di sua proprietà da parte del comune di Afragola, con la liquidazione di euro 2.781.873,86 — quasi 5 miliardi e mezzo delle vecchie lire;

con rapidità inconsueta, non riscontrabile in altre analoghe situazioni, e per questo, secondo gli interpellanti, sospetta, la Giunta comunale con atto n. 287 del 5