istituzioni e lo stesso Ministero della giustizia. In definitiva, lo spostamento o la chiusura del servizio giudiziario a Bozzolo rappresenterebbe un sicuro di spesa, contrario alla logica della razionalizzazione e del contenimento di spesa del Ministero di giustizia –:

quali misure intende adottare per evitare la eventuale soppressione della sede del tribunale di Bozzolo. (4-12858)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

DUCA, RAFFALDINI, BATTAGLIA, INNOCENTI, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

i pensionati FS, nonché le vedove e gli orfani dei ferrovieri, hanno sempre avuto concessioni di viaggio in forza di norme legislative;

recentemente FS spa ha modificato le modalità di rilascio delle concessioni prevedendo che tutti i titolari debbano recarsi ogni anno in alcune sedi ferroviarie per rinnovare i biglietti e imponendo un versamento di 15 euro all'anno, per ogni nucleo familiare, versamento che non può essere considerato un contributo per le spese della stampa dei titoli di viaggio, ma che appare, agli occhi dei pensionati, un modo per fare cassa visto che si tratta di 270.000 persone;

non pochi giuristi ritengono infine che tali modifiche peggiorative nei confronti dei ferrovieri in pensione possano configurarsi come una violazione del principio costituzionalmente garantito del divieto di *reformatio in peius* –:

se sia a conoscenza dei fatti su esposti e se e come intenda intervenire presso FS per risolvere il problema che sta suscitando una situazione di sensibile malcontento. (5-03939)

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

in data 3 agosto 2004, in una intervista *Il Sole 24 ore* il presidente e amministratore delegato di Fs, Elio Catania, ha confermato l'unitarietà del gruppo industriale e, pertanto, allontanato l'ipotesi più volte avanzata da alcuni esponenti del Governo circa la necessità di uno scorporo di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) dal Gruppo Fs. Nella medesima intervista il presidente e amministratore delegato di Fs ha sostenuto la necessità dell'integrità industriale come fattore determinante per « tirar fuori tutte le sinergie che poi si traducono in efficienza, capacità, costo e profittabilità » e criticato il processo di liberalizzazione britannico sostenendo che « gli inglesi sono stati troppo aggressivi nel separare e aprire il mercato, a discapito del servizio. Hanno ignorato che la visione integrata è tipica delle ferrovie. »;

in data 13 gennaio 2005 nel corso dell'audizione al Senato a seguito del tragico incidente ferroviario di Crevalcore il Ministro Lunardi ha riproposto l'ipotesi di un drastico mutamento nell'assetto societario del gruppo ferroviario italiano prevedendo lo scorporo di RFI dal Gruppo Fs;

l'integrazione industriale del Gruppo Fs presenta elementi positivi determinati dalla possibilità di realizzare possibili sinergie in termini di efficienza, di coordinamento strategico, di raggiungimento della « massa critica » nell'approvvigionamento delle risorse, eccetera;

lo scorporo di RFI dal Gruppo Fs potrebbe determinare effetti finanziari non facilmente prevedibili determinati dal fatto che tutti i prestiti Fs (dal finanzia-

mento della rete a quello del materiale rotabile di Trenitalia) sono garantiti dal possesso della rete;

si giudica di rilevante importanza introdurre nuove figure di regolamentazione della sicurezza del trasporto ferroviario senza tuttavia procedere alla frantumazione del Gruppo Fs o ad una anacronistica ministerializzazione della gestione infrastrutturale ferroviaria –:

quali siano gli orientamenti del Governo circa il futuro assetto societario del Gruppo Fs e se l'ipotesi di scorporo di RFI dal Gruppo Fs sia percorribile alla luce della strategia di investimento contenuta nel piano finanziario delle grandi opere. (5-03940)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

con l'emissione del nuovo orario ferroviario entrato in vigore lo scorso dicembre 2004, i pendolari che quotidianamente percorrono la tratta Venezia-Udine si sono visti sopprimere, in una determinata fascia oraria, le fermate di Fontanafredda e Cusano, in provincia di Pordenone, e quella di Basiliano in provincia di Udine, stazioni minori ma comunque molto frequentate;

tale soppressione sta causando gravissimi disagi ai viaggiatori, dovuti soprattutto al fatto che la cancellazione ha luogo incomprensibilmente nella fascia oraria che va dalle 7.30 alle 9.30, ovvero quella che registra il maggior flusso di transiti e in cui decine di cittadini utilizzano il treno per recarsi a scuola e al lavoro;

l'abolizione delle fermate è l'ennesimo segno della trascuratezza e dell'abbandono in cui continuano a versare le stazioni cosiddette « minori », come nel caso di Fontanafredda, in cui i passeggeri devono attendere il treno al riparo di solo due pensiline con i vetri frantumati, senza sala d'aspetto né servizi igienici né un dispositivo di avviso per i ritardi dei convogli;

tutto ciò obbliga i pendolari – per poter continuare ad usufruire del servizio – a spingersi con i propri autoveicoli verso le stazioni di Sacile, Pordenone, Casarsa e Codroipo, andando a rallentare ulteriormente il già congestionato traffico della Statale 13 Pontebbana, e ciò proprio negli orari di punta del traffico, oltre che subendo gli evidenti disagi;

i pendolari interessati, ritenutisi lesi nel loro diritto a viaggiare, anche perché possessori di un abbonamento, riunitisi in comitato spontaneo, hanno cercato di far valere le proprie ragioni presso Trenitalia, dalla quale stanno ancora attendendo una risposta;

l'assessore regionale alla pianificazione territoriale, mobilità e infrastrutture del trasporto del Friuli Venezia Giulia Lodovico Sonego ha inviato prontamente una lettera al responsabile del trasporto regionale Friuli Venezia Giulia di Trenitalia Vittorio Nicolini evidenziando l'opportunità di far proseguire il treno regionale 5920 delle 6.10 (da Venezia a Sacile) fino a Udine o, quanto meno, di far fermare anche nelle stazioni di Fontanafredda, Cusano e Basiliano il treno regionale 5956 Sacile – Udine delle 7.44) –:

se il Governo intenda intervenire presso Trenitalia per far fronte alla situazione disagiata e penalizzante creatasi per i pendolari di Fontanafredda, Cusano e Basiliano, in particolare accogliendo le proposte dell'assessore regionale ai trasporti ed intervenendo presso Trenitalia per una revisione dell'orario ferroviario finalizzata al ripristino delle fermate nelle suddette stazioni minori;

se, ritenga anche di attivarsi presso la predetta azienda per garantire che le stazioni ripristinate siano finalmente in grado di accogliere dignitosamente i propri passeggeri. (5-03962)

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

la Galleria di Circonvallazione di Trieste è un'opera infrastrutturale, inaugurata all'inizio degli anni Ottanta, fino ad oggi utilizzata per il traffico merci, utile soluzione per la riduzione del traffico ferroviario di superficie lungo le rive che percorrono il centro cittadino;

la possibilità di utilizzare la galleria anche per il traffico passeggeri, come già sottolineato in una precedente interrogazione, consentirebbe un alleggerimento della circolazione di superficie, il ricongiungimento con la futura linea Trieste-Capodistria, e un collegamento ferroviario interurbano con l'aeroporto di Ronchi dei Legionari;

come evidenziato nella sopraccitata interrogazione, l'utilizzo della galleria per il traffico passeggeri è subordinato all'adeguamento della struttura alla normativa per la sicurezza prevista per le gallerie di lunghezza superiore ai 5 km, consistenti nella fattispecie nella realizzazione dell'impianto antincendio, delle vie di fuga e di emergenza e dell'area di triage, nella revisione dell'impianto di illuminazione e nell'adeguamento della segnaletica, intervento oneroso sia in termini economici che temporali;

il Sottosegretario Paolo Mammola, rispondendo all'interrogazione nel corso della seduta di Commissione del 6 aprile 2004, ha riportato l'interesse di Rete Ferroviaria Italiana per l'adeguamento della galleria al traffico passeggeri, riconosciuta l'utilità del progetto all'interno dei programmati servizi di « autostrada viaggiante » e in vista del futuro servizio passeggeri Trieste-Capodistria;

il Sottosegretario ha quindi riferito in merito all'intenzione espressa dalle Ferrovie dello Stato, visti i vantaggi di un utilizzo della galleria per il traffico passeggeri, e l'indubbia necessità per i traffici commerciali del porto di Trieste di avviare la progettazione dell'adeguamento dell'impiantistica;

ad oggi, la progettazione dell'intervento di adeguamento agli standard di sicurezza richiesti dalla legge non risulta allo scrivente abbia ancora avuto inizio –:

se il Ministro possa cortesemente riferire in merito all'impegno assunto, e fornire informazioni riguardo ai tempi e ai finanziamenti per la progettazione e l'avvio del cantiere. (5-03963)

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

l'attuale regime dei canoni concessori per gli stabilimenti balneari è attualmente prorogato fino al 31 dicembre 2005;

con tale proroga si è, fino ad oggi, evitato che i canoni fossero aumentati in misura del 300 per cento così come precedentemente stabilito dalla Legge Finanziaria 2004;

le organizzazioni sindacali delle imprese balneari hanno da tempo proposto una organica definizione della questione adottando un sistema di computo che fissi l'entità dei canoni in misura inversamente proporzionale alla superficie delle aree concesse;

a giudizio delle stesse organizzazioni sindacali, l'applicazione di tale sistema comporterebbe un aumento del gettito erariale, peraltro ottenuto in modo equo e sostenibile dalle imprese –:

quali iniziative normative intenda assumere per risolvere definitivamente la questione dei canoni, in modo da abrogare l'aumento generalizzato del 300 per cento già previsto dalla Finanziaria e venire incontro alle esigenze del turismo balneare che oggi raccoglie più del 60 per cento del movimento turistico del Paese. (5-03965)

BRIGUGLIO e PEZZELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

in data 7 febbraio 2005 è venuto a cessare, nello Stretto di Messina il servizio di prontezza garantito dai rimorchiatori

del Porto di Messina a causa della vertenza tra la società armatrice e le compagnie marittime che fruivano direttamente del servizio;

conseguenza immediata è la cessazione del servizio di pronto e continuo intervento per situazioni di emergenza, sinistri marittimi, salvataggi in mare, in porto, nell'area dello Stretto di Messina ed oltre;

ulteriore conseguenza è il venir meno di decine di posti di lavoro dei marittimi impiegati nel servizio, che peraltro vantano interventi di salvataggio altamente meritori, come attestato dalle medaglie d'argento al « valor di Marina » conferite dal Presidente della Repubblica ad alcuni comandanti in occasione dei soccorsi prestati alla nave di bandiera greca *Patmos* incendiatasi a seguito di collisione con la nave di bandiera spagnola *Castillo de Montearagon* –:

quali iniziative urgenti intenda assumere per portare a soluzione il problema, ripristinando un servizio indispensabile per assicurare la sicurezza in mare nello Stretto di Messina. (5-03966)

Interrogazioni a risposta scritta:

DORINA BIANCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

a partire da mercoledì 26 gennaio 2005 le regioni del centro-sud d'Italia sono state interessate da un brusco abbassamento delle temperature e da un innevamento, anche a bassa quota, di particolare intensità;

l'abbondante nevicata ha paralizzato per più di due giorni l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che è stata chiusa al traffico nel tratto da Battipaglia allo svincolo di Sibari;

tale evento meteorologico ha causato gravissimi disagi a centinaia di automobilisti ed autotrasportatori bloccati sull'autostrada per oltre 48 ore e costretti a condizioni davvero precarie, quali dormire in macchina, senza cibo ed acqua;

nei veicoli rimasti intrappolati vi erano molti anziani e bambini e alcune persone sono state addirittura ricoverate nei vicini ospedali per principio di assideramento;

sebbene alcuni giorni prima i servizi meteorologici avessero annunciato un forte peggioramento delle condizioni climatiche nelle regioni del centro-sud e sebbene l'imminente tempesta di neve fosse stata già segnalata dal Dipartimento della protezione civile, gli interventi messi in atto dal centro di coordinamento operativo dell'ANAS sono risultati inefficaci e malcoordinati;

la stessa protezione civile, nonostante il lanciato allarme sui rischi derivanti dalle previste abbondanti nevicate, non è stata in grado di affrontare tempestivamente l'emergenza e di garantire in modo adeguato i soccorsi necessari agli automobilisti, i quali sono rimasti privi di ogni tipo di assistenza, anche la più elementare come quella di un pasto caldo e di coperte;

infatti, solo dopo molte ore sono intervenuti in soccorso unità dell'ANAS, gruppi di volontari e agenti dei comuni della zona;

è assurdo che la principale arteria che collega il nord al sud si blocchi per alcuni giorni di fronte ad eventi meteorologici, lasciando gli automobilisti intrappolati nel gelo e privi di adeguata di assistenza;

da questo drammatico episodio evidenzia il ritardo infrastrutturale del sud della penisola e l'esigenza di intervenire per la messa in sicurezza della rete stradale e autostradale esistente –:

dal momento che le basse temperature e le violenti nevicate dei giorni scorsi erano stati previsti ed annunciati dai bollettini meteorologici e pertanto sarebbe stato possibile predisporre in tempo adeguate misure, quali siano i motivi del

mancato coordinamento tra le strutture interessate negli interventi e dei ritardi registrati nelle operazioni di soccorso agli automobilisti bloccati sulla Salerno-Reggio Calabria e quali misure il Governo intenda adottare per far fronte a queste emergenze climatiche, al fine di scongiurare il ripetersi di situazioni così drammatiche. (4-12841)

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

il tratto autostradale Villa San Giovanni (Reggio Calabria) – Lametia Terme dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria è di fondamentale importanza per il collegamento dell'Area dello Stretto di Messina con Catanzaro, Capoluogo della Regione, nonché con l'Aeroporto di Lametia Terme, nonchè con il resto della Calabria;

da anni sono in corso lavori di ammodernamento evidentemente per migliorare il percorso sopra ricordato nei due sensi di marcia;

il protrarsi di lavori arreca notevoli disagi di ogni genere a chi ha necessità di percorrere per vari motivi il predetto tratto autostradale;

il numero di utenti del predetto tratto autostradale è considerevole;

chi percorre tale tratto autostradale non rileva che in atto vi sia una grande attività lavorativa nelle due corsie per portare a compimento quanto programmato;

molti incidenti si sono verificati in questo lungo periodo di precarietà del percorso nei due sensi di marcia –:

quali siano i motivi del protrarsi dei lavori del predetto tratto autostradale e quale sia la data prevista per l'ultimazione dei lavori;

perché i cantieri sono quasi fermi;

quali iniziative si intendano assumere per evitare quanto sopra segnalato e per arrivare al più presto possibile alla fine dei lavori e alla normalizzazione del percorso nei due sensi di marcia. (4-12845)

RICCIUTI e MASINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

più volte è stata rilevata e denunciata tanto dai cittadini quanto dalle istituzioni locali la situazione di pesante disagio sopportato dai pendolari della tratta ferroviaria Nettuno-Roma, che serve il popolosissimo territorio di Aprilia (70.000 residenti) negli orari di maggior utilizzo, in special modo la mattina presto, a causa della cronica carenza di posti a sedere nelle poche carrozze disponibili;

il numero di pendolari che usufruiscono del trasporto ferroviario in tali orari è elevatissimo, considerando il vastissimo hinterland che ricomprende i comuni di cui alla tratta;

i pendolari della tratta in questione avevano ottenuto l'aggiunta di una carrozza, che di certo non rappresentava la soluzione definitiva dei problemi, ma era vista come una volontà dì intervenire per ridurre i disagi;

Trenitalia s.p.a, unilateralmente, ha ritenuto di ritornare sulla decisione precedentemente concordata nelle sedi istituzionali non aggiungendo la carrozza;

alla carenza cronica dei convogli si aggiungono i ritardi sugli orari di partenza/arrivo, la scarsa pulizia e la scarsa manutenzione;

pur avendo la legislazione nazionale previsto, in attuazione della ripartizione di competenze sancita dal titolo V della parte seconda della Costituzione, che i servizi di interesse regionale relativi alla domanda di mobilità dell'utenza pendolare siano regolati direttamente dalle Autorità regionali mediante appositi contratti di servizio, tuttavia permane una funzione di vigilanza e di garanzia da parte del Ministero volta

ad assicurare i livelli minimi ed essenziali delle prestazioni su tutto il territorio nazionale –:

se intenda intervenire presso Trenitalia affinché siano adottate iniziative urgenti per far fronte alla situazione di criticità in cui versa il trasporto ferroviario regionale del Lazio, con particolare riferimento a quello che serve l'area dei Comuni sopra ricordati e se sia possibile introdurre sanzioni nei confronti dei gestori regionali che non raggiungano i parametri di affidabilità, di efficienza e di minima garanzia di espletamento previsti nelle carte dei servizi. (4-12851)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

I Commissione:

LEONI. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere – premesso che:

risulta all'interrogante che dal 12 ottobre del 2004 un gruppo composto da molte decine di rifugiati eritrei, non trovando altra adeguata sistemazione, ha trovato alloggio in un palazzo di proprietà dell'INPDAP sito a Roma, in via Collatina;

i componenti di tale comunità, che vivono in questo stabile in condizioni dignitose grazie ad una efficiente auto-organizzazione interna, sono tutti richiedenti asilo e parecchi di loro sono da molti mesi in attesa di una risposta da parte della commissione incaricata;

questa situazione di attesa sta creando nella suddetta comunità, composta anche da donne e bambini, condizioni di disagio sempre più difficilmente sopportabili –:

se non ritenga opportuno adottare iniziative normative volte a istituire una commissione speciale che valuti con una procedura di urgenza la richiesta del riconoscimento dello *status* di rifugiato politico per i cittadini eritrei componenti di questa comunità. (5-03935)

MASCIA e TITTI DE SIMONE. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere – premesso che:

dal 31 gennaio al 4 febbraio di questo anno la Commissione Centrale per il Riconoscimento del Diritto d'Asilo ha intervistato a Palermo 300 migranti, donne e uomini che arrivati nel nostro paese, hanno richiesto l'asilo politico;

ancora non sono noti i risultati di questi colloqui ma in caso di diniego queste persone, che aspettano da più di 2 anni di essere regolarizzate in Italia, saranno rimpatriate nei paesi d'origine;

tra queste persone ci sono anche alcune donne che nel nostro paese sono schiave, vittime della tratta, costrette a prostituirsi e tra loro alcune provengono da paesi, come la Nigeria, in cui è applicata la Sharia, la legge islamica, che punisce con la morte la prostituzione;

in caso di espulsione e rimpatrio forzato, una volta giunte in Nigeria, queste ragazze potrebbero essere comprate dalle organizzazioni criminali, reintrodotte nella tratta e costrette ad essere schiave per la vita oppure, se il governo Nigeriano le identifica come prostitute, verranno arrestate e condannate a morte –:

se non intenda adottare tutte le possibili iniziative affinché queste persone non vengano espulse e trovino accoglienza nel nostro Paese e se non ritenga di dover prevedere la sospensione degli eventuali provvedimenti di espulsione, nel rispetto dei diritti fondamentali delle persone e delle normative internazionali, in quanto il rientro nel loro Paese di origine comporta un rischio altissimo per la loro vita, oltre che di adottare tutti i necessari provvedimenti affinché venga avviato un programma di sostegno e di protezione rivolto alle donne vittime della tratta al fine di