

tale situazione provoca gravi difficoltà economiche nella gestione di detti Centri cui è urgente porre rimedio —:

quali iniziative intenda, tempestivamente, assumere al fine di una revisione delle rette attualmente corrisposte dal Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria, comparandole a quelle riconosciute dalle ASL, nonché per accelerarne i tempi di liquidazione;

come valuti la possibilità di coinvolgere anche gli operatori del privato sociale insieme al servizio pubblico, per offrire al detenuto opportunità di cura maggiori in relazione al Progetto « DAP-prima », al contempo, operando il necessario aggiornamento dell'elenco delle strutture a tal fine accreditate dalle Regioni. (4-12884)

MANCINI e PISAPIA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

recenti episodi verificatisi all'interno delle carceri italiane hanno posto all'attenzione dell'opinione pubblica la drammatica condizione di vita alla quale sono sottoposti alcuni detenuti;

alle tante mancanze delle strutture edilizie spesso fatiscenti e sovraffollate si aggiungono disposizioni regolamentari che appaiono eccessivamente afflittive nei confronti del detenuto;

è il caso della circolare n. 34770/5920 del 20 febbraio 1998 che prevede che il detenuto in regime di 41-*bis* possa svolgere colloqui con i propri figli senza i vetri divisorii solo fino al compimento del 12 anno di età del minore;

al contrario al minore, maggiore di 12 anni è impedito anche il minimo contatto fisico con il genitore detenuto;

il regime del cosiddetto carcere duro che già prevede invasive privazioni della libertà individuale contro le quali più volte si è pronunciata la Corte Europea dei diritti dell'uomo, con queste previsioni aggiunge un divieto che appare crudele e

inumano e di difficile comprensione anche dal punto di vista normativo considerato che la legge penale pone come parametro il compimento non degli anni 12, bensì di anni 14 come riferimento all'imputabilità;

pertanto non si comprende per quali ragioni le afflizioni che, per quanto riguarda il detenuto in regime di carcere duro già ben poco si attagliano alla finalità rieducativa della pena di recupero sociale, devono estendersi nei fatti anche ai figli minorenni che vengono da tale disposizione regolamentare impediti ad avere un contatto fisico diretto con il proprio genitore rischiando di subire così traumi che possono provocare danni irreparabili alla crescita psichica del minore —:

se e quali provvedimenti intenda adottare al fine di agevolare i rapporti tra il detenuto sottoposto al regime del 41-*bis* e i propri familiari, con speciale riguardo ai figli minori essendo questo uno dei compiti previsti dall'ordinamento penitenziario ad integrazione degli interventi trattamentali. (4-12895)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il quotidiano finanziario *Finanza & Mercati* di mercoledì 9 febbraio 2005, alla pagina 6, ha pubblicato un articolo di Sibilla Di Renzo dal titolo « Alitalia, buste paga gonfiate ai sindacalisti — Cimoli furioso »;

il quotidiano scrive delle stranezze contenute nelle buste-paga dei sindacalisti-piloti che lo scorso autunno avevano sottoscritto l'accordo con l'azienda ed il governo sul piano industriale della compagnia aerea;

nella bacheca del quartier generale di Alitalia martedì 8 febbraio 2005 sono state affisse da mano ignota le fotocopie delle buste-paga di Fabio Berti e di Stefano De Carlo, rispettivamente presidente e vicepresidente dell'Anpac;

secondo *Finanza & Mercati* la questione riguarda anche Francesco D'Arrigo, della Cisl-piloti, e Marco Veneziani della Uil-piloti;

il quotidiano riferisce che il trattamento di favore riservato ai sindacalisti non sarebbe di modesta entità, tanto che nel 2004 dei quattro personaggi indicati sono « state inserite voci anomale per oltre 100 mila euro tra permessi sindacali concessi anche in giorni di riposo e straordinari senza rispettare le aliquote previste » (cfr. quotidiano citato);

se confermata, la notizia sarebbe, secondo l'interrogante, gravissima almeno per tre ragioni: *a)* le condizioni di bilancio dell'azienda sono tali da richiedere, semmai, sacrifici, mentre non è consentito alcun « volo pindarico » con regalie e « bonus »; *b)* è grave che sindacalisti accettino dall'azienda denaro mentre sottoscrivono un accordo con la stessa azienda « sul piano industriale di rilancio dell'impresa; *c)* è grave che sindacalisti ottengano per sé, o accettino per sé, denari che i loro colleghi non incassano;

secondo l'interrogante, è gravissimo il fatto che l'azienda abbia ritenuto di « ricompensare » i sindacalisti per la loro disponibilità in un frangente particolarmente delicato per la compagnia aerea, e proprio per le difficoltà finanziarie note a tutti —:

se la notizia sopra riportata corrisponda al vero e, in caso affermativo, se non ritenga di dover rivedere i rapporti con la compagnia aerea Alitalia non essendo ammissibile la neutralità del governo in una vicenda tanto grave. (5-03968)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la scorsa settimana un convoglio ferroviario diretto da Roma a Napoli si è inspiegabilmente fermato alla stazione Ostiense;

secondo quanto risulta all'interrogante la sosta è stata provocata da uno sciopero in corso nella Regione Lazio —:

per quali ragioni i viaggiatori non siano stati avvertiti prima della partenza del treno;

quali iniziative si pensa di adottare presso Trenitalia al fine di garantire un servizio efficiente a tutti coloro che usufruiscono dei treni. (4-12867)

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

come si evince da un articolo a firma di Chiara Pellegrini, pubblicato su *Libero*, sabato 15 gennaio 2005, curve, lavori in corso e deviazioni hanno provocato, in un solo mese, su quattro carreggiate del Grande Raccordo Anulare, tratto Cassia-Tomba di Nerone-Aurelia, 49 incidenti;

guidare lungo questo tratto di strada equivale a fare la « gimkana » tra muretti di cemento, non troppo alti, tanto da far sì che gli abbaglianti delle vetture e delle moto che sfrecciano su entrambe le carreggiate, non arrivino direttamente negli occhi di chi sta guidando. Ma gli abbaglianti debbono necessariamente accendersi poiché su quel tratto non si vede praticamente nulla e si fa una gran confusione a distinguere la segnaletica;

L'Anas ha fatto sapere che le deviazioni sono necessarie per l'esecuzione dei lavori di costruzione della terza corsia del

Gra e che le stesse erano previste nei progetti di gara —:

quali iniziative si intendano adottare al fine di rendere maggiormente sicuro il tratto summenzionato, nonostante i lavori in corso. (4-12868)

ROSATO, LETTIERI, RAFFALDINI, FLORESTA, CESARO, NICOTRA, FERRO, LECCISI, ANTONIO RUSSO, PERROTTA, MILANESE e MONDELLO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'Autorità Portuale di Taranto presiede alla gestione ed organizzazione del porto, che è:

a) il 3° porto nazionale per volume di merci movimentate — pari a 43.600.000 tonnellate nel 2004 — con un incremento rispetto al solo 2003 di oltre 6.000.000 di tonnellate;

b) il 18° porto europeo;

c) con un terminal contenitori collocato, in soli tre anni di attività, tra i primi 100 porti al mondo per il traffico contaneirizzato e che nel 2004 ha movimentato 780.000 TEU;

d) uno dei quattro porti *hub* nazionali, insieme a Trieste, Genova e Gioia Tauro, indicati dal Presidente della Repubblica a corrispondere alle sempre maggiori esigenze derivanti dal crescente sviluppo dei traffici, in particolare con la Cina;

l'Autorità Portuale di Taranto ha in scadenza (il 2 aprile 2005) il mandato del Presidente e del Segretario Generale (il 9 aprile 2005); tali scadenze comporteranno l'immediata interruzione della gestione da parte dell'alta Dirigenza dell'Ente. L'A.P., non essendo stata sede di una precedente Organizzazione portuale (Enti Portuali, Consorzi, Aziende Mezzi Meccanici, eccetera) è « nata dal nulla » con una struttura giovane e di non grande esperienza manageriale;

per la sostituzione del Presidente uscente, professor Sandro Petriccione, i tre Enti locali, deputati a fornire l'indicazione al signor Ministro della terna di nominativi, ai sensi del 1° comma dell'articolo 8, della legge n. 84 del 1994, hanno indicato il signor Antonio Caramia, attuale presidente dell'Associazione industriali di Taranto, oltre che operatore marittimo in quanto intestatario, direttamente indirettamente, di partecipazioni soggettive e familiari in una serie di attività esercitate nel porto di Taranto e consistenti in:

1) Impresa Portuale operante ex articolo 16 della legge n. 84 del 1994: ITALCAVE S.p.A.;

2) Agenzia marittima: CARMED Srl;

3) Agenzia di Spedizioni doganali: CARMED ITALIA Srl;

4) più concessioni demaniali marittime di cui una di oltre 49.000 mq: CONSORZIO TERMINAL RINFUSE TARANTO, partecipato, per la quasi totalità, dalla ITALCAVE S.p.A.

le sopraelencate attività del signor CARAMIA risultano anche da documenti tenuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

le evidenziate molteplici incompatibilità oggettive e soggettive rendono, secondo gli interroganti, assolutamente inconciliabile la funzione di Presidente dell'Autorità Portuale per la derivante totale mancanza di serenità di giudizio, sia nella programmazione che nella gestione del porto e del suo sviluppo e nella gestione di eventuali conflitti tra singoli operatori per quanto concerne la destinazione/uso di strutture/infrastrutture, rappresentanza della nave e della merce (Agenzie marittime e Spedizionieri doganali), movimentazione della merce (Imprese Portuali);

motivi per i quali sono di tutta evidenza le rimostranze già manifestate dagli operatori portuali ed in particolare dalla Federazione Regionale dei Raccomanda-

tari Marittimi che hanno, peraltro, già annunciato di adire le vie della Giustizia Amministrativa nella denegata ipotesi di nomina del signor Caramia;

non è dato conoscere quale sia la formazione soggettiva del signor Caramia che possa conferire al soggetto medesimo l'attestazione di «esperto di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale»;

gli interroganti paventano una grave crisi gestionale di un porto di grande importanza internazionale sui cui lo Stato fa sicuro affidamento come elemento di sviluppo dell'intera regione Puglia e della limitrofa Basilicata e che potrà sicuramente assorbire le ulteriori quote di traffico che si prevede caratterizzeranno l'area del Mediterraneo anche in relazione ai crescenti interscambi commerciali con la Cina e che di recente ha completato le complesse procedure per l'affidamento dei lavori, mediante il sistema del *project financing*, per la realizzazione della «Piastra Logistica», progetto previsto dalla Legge Obiettivo che comporta la realizzazione di una serie di opere pari al valore di 156 milioni di euro (di cui 27 milioni di capitali privati) —:

se non debba avvalersi senza indugio, al fine di evitare la paventata paralisi degli Organi di Governo del Porto di Taranto — in considerazione delle numerose ed incompatibili (con la funzione di Presidente dell'A.P.) attività del signor Caramia e della insussistenza dei requisiti di professionalità previsti dalla legge — di cui al 1° comma dell'articolo 8 della legge n. 84 del 1994 e, richiedendo al Comune, alla Provincia ed alla Camera di Commercio di Taranto una seconda terna di nominativi nell'ambito della quale procedere alla nomina del Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, nei tempi più brevi e tali da non determinare isteresi alcuna nella prosecuzione della gestione portuale. (4-12882)

TITTI DE SIMONE e GIORDANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il gravissimo incidente ferroviario di Cravalcore, l'ultimo di una lunga serie di incidenti, ha scosso i ferrovieri e l'opinione pubblica;

in particolare appare a tutti sconcertante che molti malfunzionamenti fossero stati denunciati dai lavoratori, senza che questo abbia comportato interventi tesi a garantire la sicurezza;

anzi, nei mesi addietro, 4 ferrovieri sono stati licenziati ed altri sospesi per aver denunciato pubblicamente insicurezze e disservizi o aver consentito ai mezzi di comunicazione di informare i cittadini sullo stato delle ferrovie;

secondo gli interroganti, questi comportamenti avvengono proprio perché la comunicazione interna dei disservizi e delle problematiche si è scontrata con un muro di gomma con l'assenza di risposte e con l'ignorare le osservazioni che provengono da chi sui treni lavora tutti i giorni;

il presidente e amministratore delegato di trenitalia, dopo l'incidente di Cravalcore, ha inviato una lettera a tutti i ferrovieri che enfatizza l'impegno dell'azienda in merito alla sicurezza, cosa che, purtroppo, ad avviso degli interroganti, non trova riscontro nei fatti;

quello che, tuttavia, preoccupa della lettera non è tanto la difesa burocratica dell'agire aziendale quanto, secondo gli interroganti, il riferimento sottile, ma sostanzialmente minaccioso a lavorare in silenzio;

agli interroganti sembra questo un riferimento grave. La democrazia e la libertà non si ferma sulla porta dei luoghi di lavoro, tanto più quando questo avviene in azienda; si s.p.a., ma pubblica e che svolge un servizio per i cittadini;

i ferrovieri sono una risorsa per l'azienda ma anche per i cittadini, e per i cittadini che lavorano; le informazioni che i lavoratori acquisiscono nel loro lavoro in merito alle problematiche del servizio ed ancor più in materia di sicurezza non possono essere secretate —:

se non ritenga opportuno intervenire presso l'amministratore delegato di trenitalia affinché cessi questo atteggiamento repressivo che ha impatti negativi sulla stessa missione ed immagine dell'azienda;

se non ritenga opportuno chiedere il reintegro dei 4 ferrovieri licenziati per la trasmissione Report e l'annullamento delle sospensioni per casi analoghi al fine di inaugurare un diverso e più proficuo rapporto fra ferrovieri, azienda e cittadini.

(4-12883)

RUZZANTE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

la legge n. 366 del 1998 stabilisce tra i suoi obiettivi quello di utilizzare la risorsa costituita dai tratti dimessi della rete ferroviaria come occasione per dotare il territorio di piste ciclabili, intese sia come valore ambientale che anche come parziale alternativa all'uso del trasporto motorizzato;

nel territorio della provincia di Padova era stata individuata una tratta dimessa di rete ferroviaria per la realizzazione di un percorso ciclabile a valenza regionale e tra i più lunghi d'Europa (la tratta che va da Treviso ad Ostiglia);

la provincia di Padova, sin dal 2002, con il Piano provinciale delle piste ciclabili ha incluso anche quella tratta, ricevendo i finanziamenti regionali previsti dalla legge n. 61 del 1999;

è in discussione in questi giorni la variante alla SP 10 che andrebbe ad occupare il sedime della tratta ex Ostiglia, destinata a pista ciclabile e in alcuni tratti già in fase di realizzazione;

le scelte dell'amministrazione provinciale potrebbero compromettere, secondo l'interrogante, la realizzazione di uno dei percorsi ciclabili più importanti ed interessanti della regione, venendo meno sia ai principi fissati con legge nazionale, che ad una norma regionale —:

se non ritenga di adottare iniziative normative volte a prevedere rigide modalità di controllo sul corretto impiego dei finanziamenti previsti dalla legge n. 366 del 1998, onde evitare il ripetersi di vicende analoghe a quella su descritta.

(4-12892)

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

l'ex ferrovia Treviso-Ostiglia è la ferrovia dismessa più lunga d'Italia, con un'estensione lineare di oltre 100 km di tracciato ed una larghezza media di 5,5 mt;

l'ex tracciato ferroviario attraversa 4 province venete (Treviso, Padova, Vicenza e Verona) e rappresenta una risorsa strategica per il territorio attraversato in termini di offerta ambientale per il turismo ed il tempo libero;

la Regione Veneto, con legge 61 del 24 dicembre 1999 ha previsto un contributo agli enti pubblici interessati all'acquisto del sedime da utilizzarsi esclusivamente «per la realizzazione di un percorso ciclabile a valenza interprovinciale o regionale» (articolo 4);

a seguito di ciò l'Ente Parco Sile (1,8 miliardi di lire) e la stessa provincia di Padova (1,2 miliardi di lire ed una successiva tranche di 600 milioni) hanno ottenuto un finanziamento nel 2001;

l'Ente Parco sta realizzando in questi mesi i primi 4 km di percorso mentre la provincia di Padova non ancora speso nulla;

nel frattempo la stessa provincia di Padova ha approvato in via preliminare

(per il progetto definitivo è questione di giorni) nel comune di Curtarolo una variante stradale per collegare la statale del Santo alla statale Valsugana utilizzando la provinciale n. 10 Desman;

al di là del merito di tale realizzazione, secondo l'interrogante assolutamente inutile perché sposta il traffico da una parte all'altra del territorio espropriando orti e giardini a decine di cittadini, il tracciato proposto insiste in buona parte proprio sul sedime dell'ex ferrovia, creando la paradossale situazione di una Regione che finanzia l'acquisto del sedime per usi ciclabili, mentre la provincia di Padova, beneficiaria del finanziamento, utilizza il sedime per usi difformi da quanto stabilito dalla normativa regionale: una superstrada;

giova ricordare che secondo quanto disposto dall'articolo 8 della legge 366 del 19 ottobre 1998 «l'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzabile prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili» —:

se non ritenga di adottare iniziative normative volte a prevedere rigide modalità di controllo sul corretto impiego dei finanziamenti previsti dalla legge n. 366 del 1998, onde evitare il ripetersi di vicende analoghe a quella sopra descritta.
(4-12894)

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

secondo quanto riferito in un articolo recentemente apparso sulla stampa, la Salerno-Reggio Calabria è il più grande cantiere fantasma aperto nell'ultimo secolo, nel Mezzogiorno;

a metà degli anni novanta, si sono resi necessari dei lavori di ammodernamento, tuttora in corso;

i cantieri più che aumentare, spariscono. Dopo l'avvio del «decreto apricantieri», ne erano stati aperti sei;

sono scomparse, misteriosamente, anche le risorse, fondi Cipe e quote comunitarie di sostegno;

il denaro assegnato per la grande incompiuta, ammonta a 2.359,23 milioni di euro, quelli utilizzati sono 1.409,98 e quelli, ancora, da spendere sono circa mille milioni di euro —:

quali siano le ragioni che abbiano comportato la scomparsa dei vari cantieri;

dove siano finiti i fondi assegnati alla realizzazione della summenzionata opera;

quali misure si pensi di adottare al fine di garantire il completamento dei lavori nei tempi previsti;

quali siano le motivazioni per cui non si riescono a garantire tempi e costi certi dei cantieri.
(4-12899)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

PAROLO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

lo slalom gigante uomini ai mondiali di Bormio in programma per oggi 9 febbraio 2005, è stato annullato dall'EBU (ente televisivo europeo), in accordo con la Federazione internazionale Sci per mancanza della diretta RAI, causata dallo sciopero dei tecnici RAI addetti alle riprese;

lo sciopero sarebbe stato programmato da un sindacato milanese in difesa del ruolo degli operatori, con rivendicazioni riguardanti sia il contratto nazionale che le condizioni di lavoro nella sede milanese e sarebbe stato proclamato ufficialmente poco prima dell'inizio della gara;

l'annullamento di una gara mondiale a causa dello sciopero dei dipendenti RAI ha provocato danni incalcolabili, determi-