

la normativa oggigiorno vigente non consente che minori vengano ricoverati in ospedali psichiatrici giudiziari;

tra le altre cose, a parere dell'interrogante, è inconcepibile pensare di rinchiudere dei ragazzi nell'ospedale psichiatrico giudiziario di Castiglione delle Stiviere nel momento stesso in cui questo tipo di struttura è al centro di molte proposte che ne vorrebbero la sua progressiva chiusura;

come ha tenuto a precisare lo psichiatra Giuseppe Dell'Acqua, direttore del Dipartimento di salute mentale di Trieste ed uno dei fondatori del Forum per la salute mentale, « è la prima volta dopo 40-50 anni che si ritorna a costruire un istituto per minori, che abbia la caratteristica del disturbo mentale e della devianza. Siamo nella peggiore delle tradizioni ottocentesche » —:

se non ritenga che la costruzione della struttura vada contro qualsiasi impostazione di recuperare questi ragazzi, tenuto conto del fatto che da molti decenni il trattamento dei ragazzi che commettono reati si realizza lontano dagli ambienti più problematici destinati agli adulti e, quindi, se non ritenga, opportuno procedere di conseguenza allo smantellamento della stessa, nel rispetto della dignità dei ragazzi minori attualmente ospitati. (4-12983)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

ROSATO, LETTIERI, RAFFALDINI, FLORESTA, CESARO, 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 Raccomandati 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. (5-03973)

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

in questi ultimi giorni è divenuto di pubblico dominio che l'appaltatrice CMC abbandonerà i lavori relativi ad un tratto della secante di Cesena stante l'accumularsi di un grave ritardo nei parametri dei corrispettivi alla stessa dovuti dall'Anas;

quest'ultima, interpellata per le vie brevi, ha fatto sapere che ciò dipende da un mancato trasferimento di fondi da parte del ministero delle politiche economiche;

ciò appare agli interroganti incredibile, trattandosi di flussi programmati e di oneri del tutto prevedibili;

l'allarme sociale è altissimo stante l'importanza dell'asse circonvallatorio;

una interruzione dei lavori comporterebbe per l'Anas e, di riflesso, per lo Stato, evidenti danni economici in forma di maggiori costi —:

se il Ministro interrogato ritenga di dover dare urgenti spiegazioni in ordine alla situazione evidenziata, chiarendo in modo particolare se e quando verranno regolarizzati i rapporti con l'impresa appaltatrice e quali iniziative intenda adottare al fine di evitare la già annunciata e resa pubblica sospensione dei lavori.

(5-03976)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

una giusta politica dei trasporti presupporrebbe che i treni non portassero ritardo, né alla partenza né in arrivo;

accade invece, a volte, a causa di motivi imprevedibili che, i treni subiscano ritardi;

in riferimento ai ritardi sulla partenza, di solito, sui *display* della stazione viene indicato con quanti minuti di ritardo il treno partirà;

il giorno 29 gennaio 2005, l'interrogante è stato protagonista di uno spiacevole avvenimento: l'Eurostar in partenza da Napoli alle 18,22, portava dieci minuti di ritardo. Ciò significa che sarebbe dovuto partire alle 18,32, così come indicato sul *display*, ed invece è partito alle 18,28;

a causa del summenzionato disagio, molti passeggeri, compreso l'interrogante, sono rimasti a terra, in attesa del successivo treno;

come ulteriore conseguenza è accaduto che a causa di uno sciopero del personale del Lazio, i passeggeri sono stati costretti a scendere alla stazione di Roma-Tiburtina, dove avrebbero trovato dei mezzi di trasporto sostitutivi per far fronte al disagio;

tutto ciò è stato annunciato in maniera abbastanza imprecisata e per di più solo in lingua italiana, senza far capire dove fossero disposti i mezzi in sostituzione e quale fosse la ditta del noleggio;

l'interrogante insieme alla cortese collaborazione di altri passeggeri, si è dovuto preoccupare di fornire assistenza ai molti passeggeri stranieri presenti sul treno, informandoli di cosa stava accadendo —:

come sia possibile che i treni partano in anticipo, nonostante le diverse indicazioni fornite ai passeggeri;

perché i passeggeri non siano stati avvisati alla partenza dell'Eurostar dello sciopero che era in corso nel Lazio;

perché le comunicazioni, non sempre, vengono date anche in inglese;

quali misure si pensi di adottare per rendere i servizi qualitativamente migliori e per essere competitivi rispetto al mercato europeo e non. (4-12979)

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

secondo l'interrogante, in Sicilia dovrebbe essere potenziato il sistema del trasporto aereo; parimenti dovrebbero essere individuate idonee soluzioni per scongiurare le lunghe attese in aeroporto, a causa dei frequenti ritardi nelle partenze degli aeromobili;

sotto altro aspetto, occorrerebbe, ad avviso dell'interrogante, incentivare la concorrenza, incrementando il numero delle compagnie aeree, in modo da determinare la riduzione del costo dei biglietti —:

se e quali iniziative il ministro interrogato intenda adottare in merito.

(4-12990)