

quindi, la C.C. di Vasto che rispetto ad altri istituti, del medesimo Provveditorato, ha una maggiore presenza di detenuti, una più numerosa dotazione di personale di Polizia Penitenziaria, un più voluminoso esercizio finanziario (oltre 2.500.000 euro, nel 2004 con esclusione delle cc.dd. spese fisse), una più consistente sfera di attività detentive, risulta però paradossalmente dotata di un minore numero di operatori amministrativi —:

se nella determinazione dei suddetti organici l'Amministrazione Penitenziaria abbia adottato criteri omogenei, e quindi quali siano stati;

se il Ministro interrogato intenda dare disposizioni perché sia posto rimedio alla grave sperequazione verificatasi a danno degli operatori della Casa Circondariale di Vasto;

se intende porre rimedio alla grave sperequazione verificatasi a danno degli operatori della Casa Circondariale di Vasto per evitare disservizi ed inefficienze.
(4-13044)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il sistema Italia sostiene da oltre dieci anni la realizzazione della nuova direttrice ferroviaria veloce europea Transpadana, che da Lione, Torino e Milano, attraverso la pianura padana, giunge a Venezia, Trieste e Lubiana e collega l'asse medesimo con Genova;

da più parti si lamenta il ritardo nel reperimento dei finanziamenti per le tratte Milano-Genova e Milano-Verona-Padova, in conseguenza soprattutto della mancata approvazione da parte del CIPE,

il 29 settembre scorso, della delibera che avrebbe dovuto attivare definitivamente il meccanismo di finanziamento;

il Governo avrebbe espresso la volontà di finanziare il Terzo Valico dei Giovi della Milano-Genova con un decreto interministeriale (Ministero dell'economia e delle finanze-Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) per l'inserimento di tale opera nel piano finanziario previsto per la Torino-Milano-Napoli —:

se non si reputi necessario adottare un medesimo provvedimento anche per la tratta Milano-Verona, considerato che l'avanzamento progettuale del tracciato presenta andamento analogo a quello della Milano-Genova. (4-13036)

ROMOLI, SARO, COLLAVINI e LENNA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 23 giugno 2000 è stato pubblicato il testo della Convenzione stilata a Roma il 26 giugno 1995 tra il Governo italiano ed il Governo sloveno, concernente l'esercizio ferroviario attraverso la frontiera di Stato;

all'articolo 1 della Convenzione, le parti contraenti si impegnano a rendere possibile l'esercizio ferroviario attraverso la frontiera, all'articolo 3 si ricorda che il traffico ferroviario di viaggiatori, bagagli e merci e colli postali tra Italia e Slovenia si svolgerà anche sulla linea di confine « Gorizia Centrale-Nova Gorica »;

in realtà, il servizio ferroviario viaggiatori non è operante, perciò si potrebbe avere la conseguenza del declassamento del valico a transito di II categoria, con una sottovalutazione delle potenzialità espresse ed esprimibili;

l'attuazione del servizio passeggeri tra Nova Gorica e Gorizia sarebbe semplice visto che nel tratto della transalpina corrono diversi treni e quindi, sarebbe sufficiente prolungare il tragitto di questi fino alla città di Gorizia per risolvere questo problema;

è piuttosto singolare che le città di Gorizia e Nova Gorica, in realtà non siano collegabili tramite ferrovia —:

quali iniziative intenda adottare per assicurare il trasporto dei passeggeri e merci tra le città di Gorizia e Nova Gorica, al fine di creare le condizioni per un maggiore sviluppo della zona;

quali siano le ragioni del mancato rispetto della Convenzione stipulata a Roma il 26 giugno 1995 tra Governo italiano e Governo sloveno, con cui si impegnavano le parti contraenti a far sì che i passeggeri potessero viaggiare nel tratto Gorizia Centrale-Nova Gorica.

(4-13042)

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

si moltiplicano e si aggravano in tutta Italia episodi di disfunzioni del trasporto pubblico su rotaia;

si tratta di episodi che riguardano tutte le categorie del servizio: treni Eurostar, Intercity, Interregionali, regionali, ma che colpiscono in modo ripetuto, ricorrente e sistematico soprattutto i treni utilizzati dai « pendolari » per motivi di lavoro o di studio;

le manifestazioni di protesta, con caratteristiche anche clamorose (quali, per esempio, l'occupazione dei binari, oppure lo sciopero del biglietto) da parte di utenti sempre più esasperati, che si sono verificate e che si stanno verificando in pressoché tutte le Regioni italiane — dal Piemonte al Veneto, dalla Lombardia all'Emilia Romagna, dalla Liguria alla Toscana al Lazio, dalla Campania alla Puglia e alla Sicilia — dimostrano, secondo l'interrogante, che le responsabilità di questa generalizzata situazione di degrado non sono addebitabili né esclusivamente né prevalentemente ai Governi regionali, bensì essenzialmente e in primo luogo al Governo

nazionale, cui compete il dovere di garantire a tutti cittadini italiani il diritto alla mobilità;

resta comunque in capo allo Stato il compito di garantire il finanziamento degli investimenti, compresi in particolare quelli per il rinnovo del materiale rotabile, mentre compete alle Regioni la responsabilità principale per l'esercizio del trasporto regionale;

i disservizi che quotidianamente colpiscono milioni di utenti del trasporto ferroviario dipendono in primo luogo da insufficienza e da inadeguatezza del materiale rotabile (motrici obsolete che si guastano a ripetizione e che non garantiscono l'utilizzo dei sistemi di sicurezza esistenti sulla rete; carrozze quantitativamente insufficienti e qualitativamente superate, spesso inagibili; taglio del numero dei convogli) e in secondo luogo da gestioni dei servizi che non sanno porsi all'altezza della domanda (ritardi sistematici; orari inadeguati; sovraffollamento; sporcizia; carenza di personale);

oltre che migliorare la rete, è esigenza prioritaria quella di adeguare il parco rotabile e, in particolare, i mezzi di trazione, essendo quelli attuali in larga misura inadeguati a utilizzare le opportunità (soprattutto quelle di sicurezza) offerte dalle infrastrutture;

contrariamente a quanto pubblicamente sostenuto dall'Amministratore delegato di Trenitalia, le responsabilità anche della Società a parere dell'interrogante sono palesi;

è opinione condivisa dagli esperti che nei prossimi anni la crescita del numero degli utenti « pendolari » continuerà a espandersi in misura esponenziale —:

come si intenda, fronteggiare questa autentica emergenza, che sempre più diventerà norma nel prossimo futuro;

se intenda impegnarsi a riconoscere come interlocutori legittimi e utili i « comitati di pendolari » che si vengono organizzando in numerose parti d'Italia;

quali e quante risorse dello Stato siano state trasferite alle Regioni negli ultimi cinque anni per il trasporto su rotaia territoriale (distinguendo Regione per Regione, e anno per anno);

quali interventi intenda compiere per elevare il trasporto pubblico su rotaia, e in particolare quello destinato ai « pendolari », fino a un livello consono con gli standard di un Paese moderno e civile;

quali programmi di investimenti nel trasporto locale abbia Trenitalia per i prossimi anni;

se l'esistenza di un unico concorrente all'attribuzione degli appalti per i trasporti regionali sia da considerarsi normale, e positivo per la qualità del servizio;

se esistano piani dello Stato per il rinnovo del materiale rotabile, sia su scala nazionale sia Regione per Regione;

quale sia l'età media del materiale rotabile, sia su scala nazionale sia Regione per Regione;

posti i tempi necessari per la costruzione di un treno (in media, si calcola, cinque anni) se sia da considerarsi utile o ineluttabile il processo in corso di smantellamento o di ridimensionamento delle aziende italiane operanti in questo settore (OMS, Galtarossa, Fervet...), e quali provvedimenti si intendano adottare in merito a ciò. (4-13043)

MARIOTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

da diversi anni (1996) risulta avviato il procedimento per l'ampliamento e la ristrutturazione della strada (una volta « interpodereale ») di collegamento fra la Casa Circondariale di Vasto e l'arteria Adriatica S.S.16;

tale procedimento risulta essere giunto ad uno stato avanzato, essendo da circa due anni in fase di definizione, il progetto definitivo, a cura di liberi professionisti su incarico del Provveditorato

alle Opere pubbliche, sezione operativa per la provincia di Chieti, con sede in Pescara;

tuttavia da ormai circa due anni il procedimento segna un evidente stallo;

tale opera risulta finanziata, in termini di competenza, fin dall'esercizio finanziario 1998 con fondi stanziati dal Ministero della giustizia (euro 1.136.205,18, già lire 2.200.000.000, cap. 8481, già 8404 res. es. fin. 1998);

lo stato attuale della strada è in condizioni di degrado, e rappresenta un pericolo sia per il personale penitenziario che vi transita quotidianamente, che per gli altri abitanti, e per i congiunti dei detenuti e chiunque vi si trovi a transitare;

alla ristrutturazione della strada risulta interessato anche il Comune di Vasto, dal momento che il tracciato transita in zona paesaggistica, segnando il confine del Parco Regionale di « Punta Aderci », istituito con legge regionale, e che d'altro canto il progetto definitivo è stato elaborato tenendo ben presenti le esigenze di tutela del paesaggio locale;

ancora, dell'opera programmata si gioverebbe lo stesso ente preposto alla valorizzazione della suddetta località, dal momento che il percorso attuale non presenta i requisiti minimi di sicurezza né il decoro —:

per quali motivi l'opera suddetta, ormai a diversi anni dall'avvio del procedimento per la sua realizzazione, non si veda ancora avviata alle fasi operative;

quali iniziative intenda adottare per sollecitare l'ufficio competente a concludere gli atti perché l'opera possa essere « cantierabile »;

quali iniziative abbia adottato e quali intenda adottare perché l'opera, che essenzialmente si pone quale struttura servente dell'Istituto penitenziario di Vasto, sia avviata alla fase realizzativa, ponendo termine alle traversie degli operatori penitenziari interessati, e segnando un momento di svolta per la sicurezza

delle operazioni di transito e di traduzione dei detenuti e di quanti per qualsiasi motivo accedano all'istituto, che fra l'altro dista circa 12 chilometri dal centro cittadino. (4-13045)

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

l'articolo 12, comma 3, della legge n. 178 del 1976, prevede l'obbligo, per il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di trasmettere al Parlamento, alla data del 31 dicembre di ogni anno, la relazione sullo stato di attuazione della legge e della ricostruzione nella Valle del Belice colpita dal sisma nel 1968;

la scadenza del 31 dicembre 2004, non è stata osservata;

in particolare la relazione prevista dalla legge n. 178 del 1976, è attesa con sempre maggiore attenzione dai cittadini, i quali, comprensibilmente, fanno fatica a comprendere come possa considerarsi non ancora definita la ricostruzione della Valle del Belice a 37 anni dal verificarsi del sisma —:

quali siano le ragioni del ritardo nella trasmissione della relazione al Parlamento, così come previsto dall'articolo 12, comma 3, della legge n. 178 del 1976. (4-13052)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

la legge finanziaria per il 2005 ha notevolmente ridotto gli stanziamenti costituiti per l'anno 2004, relativamente agli oneri ed ai costi da sostenere per il personale della polizia di Stato per il servizio di sicurezza, talché, da stime effettuate, è stata

determinata una riduzione del personale e l'impossibilità di effettuare nuove assunzioni, pari a 6000 unità lavorative;

in particolare, la legge finanziaria non prevede la copertura per l'inserimento in servizio degli ausiliari della polizia di Stato che hanno effettuato i corsi dal 61° al 64°, al momento tutti in servizio;

la inesistenza della copertura finanziaria non consentirà l'immissione in organico di 2500 unità aggravando la via pesantissima carenza del personale nei vari ruoli della polizia di Stato;

la situazione innanzi descritta contraddice con le affermazioni più volte espresse e con l'intendimento del Ministro di voler garantire e diffondere la sicurezza, anche con l'istituzione dei cosiddetti poliziotti di quartiere, ma soprattutto contraddice la crescente domanda di sicurezza e di riaffermazione della legalità che proviene, sempre più alta, dalla collettività, in ogni parte del paese —:

quali iniziative il Governo ed il Ministro intendano adottare con urgenza per garantire il mantenimento degli attuali livelli di organico della polizia di Stato e conseguentemente, per dare concrete risposte al Paese nell'azione di contrasto alla criminalità, per innalzare il livello di legalità e dare sicurezza ai cittadini. (3-04221)

Interrogazioni a risposta scritta:

MENIA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro della salute, al Ministro degli affari esteri, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il signor Giacomo Scotti, nato a Saviano (Napoli) il 1° dicembre 1928, emigrato per scelta a Fiume nella Jugoslavia comunista nel 1947, è attualmente vicepresidente dell'Unione italiana (organismo che dovrebbe rappresentare i nostri connazionali d'Istria, Quarnaro e Dalmazia in Slovenia e Croazia);