

in piccole sezioni all'interno di carceri maschili (in molte delle quali si trovano non più di due o tre detenute), determina una tendenza a trascurare tali sezioni, destinando alla detenzione maschile la quasi totalità delle risorse economiche e umane. Tale problema non si risolve eliminando le sezioni femminili all'interno degli istituti maschili e contenendo l'intera popolazione detenuta femminile nelle poche carceri interamente destinate a essa, in quanto così facendo si costringerebbe la maggior parte delle donne a scontare la pena lontano dal luogo di residenza del proprio nucleo familiare —:

se il Ministro non ritenga necessario istituire un apposito ufficio del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria che si occupi specificamente del trattamento delle donne detenute. (4-16117)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

sono stati approvati progetti per oltre 50 miliardi di euro, di cui il 47 per cento destinato a lavori concentrati nel Sud;

negli ultimi anni sono stati « messi in piedi » molti cantieri al fine di apportare migliorie al nostro Paese;

in riferimento alla realizzazione dell'asse viario Umbria-Marche e quadrilatero di penetrazione (SS 76, SS 318, SS 77, Pedemontana delle Marche e Intervallive), suddiviso in 8 interventi, sono stati spesi, fino ad oggi, 2156,71 euro —:

se sia iniziata la costruzione;

quale percentuale di lavori sia già stata eseguita;

quanto sia stato stanziato per la realizzazione di quest'opera;

quali siano i tempi previsti per il completamento dei lavori. (4-16069)

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

il repertorio delle grandi opere incompiute è considerevolmente ampio;

per le grandi opere che sono rientrate nella procedura della legge obiettivo, ci vogliono in media 671 giorni solo per ottenere il via libera al progetto preliminare, poi quasi tre anni per l'approvazione del progetto definitivo ed altri 545 giorni per sdoganare il progetto esecutivo;

a tutto ciò occorre aggiungere i ricorsi, i contenziosi, i problemi legati agli espropri eccetera, che comportano ritardi del 46 per cento rispetto alla tabella di marcia prevista;

in riferimento al Porto di Civitavecchia, sono stati stanziati 54.058 euro e sono serviti 987 giorni solo per il progetto preliminare —:

quale percentuale di lavori sia già stata eseguita;

quanto sia stato stanziato per la realizzazione di quest'opera;

quali siano i tempi previsti per il completamento dei lavori;

quanto sia stato speso fino ad oggi;

quali provvedimenti si pensi di adottare in modo da portare a termine, in tempi piuttosto celeri, le opere stanziaste. (4-16070)

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

il repertorio delle grandi opere incompiute è considerevolmente ampio;

per le grandi opere che sono rientrate nella procedura della legge obiettivo, ci vogliono in media 671 giorni solo per ottenere il via libera al progetto preliminare, poi quasi tre anni per l'approvazione del progetto definitivo ed altri 545 giorni per sdoganare il progetto esecutivo;

a tutto ciò occorre aggiungere i ricorsi, i contenziosi, i problemi legati agli espropri etc. che comportano ritardi del 46 per cento rispetto alla tabella di marcia prevista;

in riferimento all'Interporto di Battipaglia sono stati stanziati 13.487 euro e sono serviti 612 giorni solo per il progetto preliminare —:

a che punto sia la costruzione;

quale percentuale di lavori sia già stata eseguita;

quanto sia stato stanziato per la realizzazione di quest'opera;

quali siano i tempi previsti per il completamento dei lavori;

quanto sia stato speso fino ad oggi;

quali provvedimenti si pensi di adottare in modo da portare a termine, in tempi piuttosto celeri, le opere stanziare.

(4-16071)

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

sono stati approvati progetti per oltre 50 miliardi di euro, di cui il 47 per cento destinato a lavori concentrati nel Sud;

negli ultimi anni sono stati « messi in piedi » molti cantieri al fine di apportare migliorie al nostro Paese;

in riferimento alla realizzazione dell'asse autostradale Messina-Siracusa-Gela, tronco Catania-Siracusa, sono stati spesi, fino ad oggi, 804 milioni di euro —:

se sia iniziata la costruzione;

quale percentuale di lavori sia già stata eseguita;

quanto sia stato stanziato per la realizzazione di quest'opera;

quali siano i tempi previsti per il completamento dei lavori. (4-16072)

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

sono stati approvati progetti per oltre 50 miliardi di euro, di cui il 47 per cento destinato a lavori concentrati nel Sud;

negli ultimi anni sono stati « messi in piedi » molti cantieri al fine di apportare migliorie al nostro Paese;

in riferimento alla realizzazione dell'interconnessione idrica Tirso-Flumendosa in Sardegna, sono stati spesi, fino ad oggi, 67,09 milioni di euro —:

se sia iniziata la costruzione;

quale percentuale di lavori sia già stata eseguita;

quanto sia stato stanziato per la realizzazione di quest'opera;

quali siano i tempi previsti per il completamento dei lavori. (4-16073)

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

dal sito internet di Assaeroporti si rilevano i dati relativi al traffico aereo e al transito passeggeri dell'aeroporto romano di Ciampino « G. B. Pastine », concernenti gli anni 2000-2004: questi indicano un aumento di movimenti aerei da 28.471 a 44.263 e passeggeri da 829.511 a 2.556.046, nei dati non sono inclusi i voli dell'Aeronautica militare e dei servizi diplomatici e di Stato;

l'amministratore delegato della società Aeroporti di Roma in una recente conferenza stampa ha spiegato i progetti di rinnovamento degli aeroporti romani: per quanto riguarda lo scalo « G.B. Pastine » di Ciampino sono previsti investimenti per 51,1 milioni di euro, fondi che arriveranno in parte da finanziamenti statali e in parte da privati, e che saranno destinati alla riqualificazione e alla ristrutturazione del sito per far fronte alle necessità ordinarie e dei voli *low coast*, per i quali si prevede un incremento notevole di passeggeri che nel 2013 dovrebbe raggiungere circa 8 milioni;

l'Aeroporto militare di Ciampino « G. B. Pastine », oltre al traffico civile e al trasporto merci, svolge operazioni di avio-transporto militare, servizio di Stato, di protezione civile e di rappresentanza diplomatica, l'intensa l'attività aeroportuale produce nelle aree di competenza territoriale dei comuni di Ciampino e Marino, in cui ha sede l'aeroporto, alti livelli d'inquinamento acustico ed atmosferico in particolare lungo il corridoio aereo di avvicinamento e decollo degli aeromobili e nei pressi delle vie di rullaggio;

il ministero dei trasporti, con proprio Decreto n. 44/T del 4 luglio 1997, ha affidato ad Assoclearance la responsabilità della gestione delle bande orarie, per conto dei gestori aeroportuali e delle compagnie aeree, definite CTOT (*Calculated Take-Off Time*) assegnate dal CFMU (*Central Flow Management Unit*) di Bruxelles per i decolli in base alle esigenze aeroportuali (atterraggi, smaltimento bagagli ed altre necessità di servizio dei singoli aeroporti);

non è ancora stata completata l'installazione del sistema di monitoraggio previsto dalla legge 26 ottobre 1995, n. 447 « Legge quadro sull'inquinamento acustico » e dei successivi decreti ministeriali applicativi e non è ancora stato determinato da parte della Commissione aeroportuale, prevista dalla suddetta legge, l'indice LVA (impronta acustica) per il controllo dei livelli di inquinamento ac-

ustico in prossimità degli aeroporti e per la predisposizione da parte delle società e degli enti gestori dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore;

come riportato dalle agenzie di stampa l'amministratore delegato di Alitalia, ha messo in luce i trattamenti riservati alle compagnie *low coast* da enti locali e scali aeroportuali -:

quali iniziative si intendano adottare per la tutela della salute dei cittadini residenti nella zona e per la limitazione dell'impatto ambientale sul territorio interessato;

se le infrastrutture realizzate o da realizzare siano conformi alle normative ICAO così come indicato dall'ENAC nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio delle infrastrutture aeroportuali (derivato dell'Annesso 14 - ICAO - Aerodrome) ed evidenziato dall'Agenzia Nazionale della Sicurezza Volo (ANSV) per la parte RESA (*Runway and Safety Area*) e SMS (*Safety and Management System*);

se non si ritenga opportuno attivarsi affinché sia chiesta una moratoria della concessione degli CTOT su Ciampino fino alla definizione delle problematiche ambientali. (4-16078)

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

dalla metà del mese di maggio è in atto una protesta presso il comune di Lipari, organizzata dall'Associazione Marina Corta di Lipari, contro la scelta improvvisata dell'Amministrazione Comunale di spostare l'attracco degli aliscafi da Marina Corta a Sottomonastero compiuta il 2 agosto del 2004;

l'Associazione Marina Corta, che raccoglie almeno cento esercizi commerciali, ha cercato con tenacia una soluzione: da prima opponendosi con un ricorso al TAR di Catania, in seguito accettando un con-

fronto con l'Amministrazione Comunale di Lipari sotto l'egida del Consiglio Comunale;

al fallimento di tale confronto, sancito da un ordine del giorno approvato dalla maggioranza dei consiglieri, si è proceduto ad una protesta estrema, ovvero l'occupazione della sala del consiglio comunale;

L'Associazione Marina Corta di Lipari ha richiesto il temporaneo ritorno degli aliscafi al vecchio sito, anche perché la nuova soluzione di attracco non risulta soddisfacente in quanto il pontile individuato è del tutto inadeguato, esposto com'è allo scirocco che ne impedisce l'operatività per diverse giornate dell'anno specialmente nella stagione invernale;

l'attracco risulta anche privo di ogni protezione contro le piogge, il vento ed il sole d'estate ed è interesse di tutti gli Eoliani, visto il ruolo nevralgico dell'attracco di Lipari per tutto l'Arcipelago, che al posto del pontile a giorno venga realizzata una diga foranea atta a risolvere il problema una volta per tutte;

per questa diga foranea esisterebbero i fondi dell'accordo di programma quadro (APQ) sui porti stipulato fra Governo Nazionale e Regione Sicilia. Potrebbe essere quindi un'opera da realizzarsi nell'arco di circa un anno utilizzando l'apposita legge Regionale sulla messa in sicurezza dei porti (legge Regionale n. 7 del 17 febbraio 1987 e articolo 5 della legge Regionale n. 21 del 1998), giusto il tempo necessario per programmare una contestuale valorizzazione di Marina Corta;

da non sottovalutare poi i problemi legati alla sicurezza che potrebbero derivare dall'eccessiva concentrazione di traffico in una struttura inadatta a sostenerlo, come dimostra l'incidente avvenuto all'inizio del mese di luglio presso il nuovo scalo di Sottomonastero;

risulta inoltre all'interrogante che questa decisione abbia colpito gravemente almeno la metà degli esercizi commerciali dell'isola di Lipari, che occupano decine di

persone, senza peraltro contribuire a creare nuovo sviluppo in altre zone, come risulta ormai chiaro a circa dieci mesi di distanza;

il Sindaco di Lipari ad oggi si è dimostrato indisponibile anche solo a discutere del ritorno a Marina Corta degli aliscafi —:

che iniziative si intendono prendere per garantire agli eoliani un approdo sicuro ed adeguato per i mezzi di trasporto che collegano l'isola alla terra ferma. (4-16122)

\* \* \*

#### INTERNO

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

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

dopo gli attentati dell'11 settembre 2001, l'Italia è impegnata, come del resto tutto il mondo occidentale, in una lunga guerra al terrorismo internazionale di matrice islamica fondamentalista;

il terrorismo internazionale « Jihadista » ha messo sotto scacco l'Europa con gli attentati terroristici di Madrid dell'11 marzo 2004 e l'ultimo gravissimo episodio avvenuto a Londra il 7 luglio 2005;

nella rivendicazione degli attentati di Londra si fa esplicito richiamo all'Italia indicando il nostro Paese come prossimo obiettivo per una operazione di terrore se possibile ancora più eclatante di quelle di Madrid e Londra;

nel nostro Paese, le indagini sul terrorismo internazionale, hanno portato a numerosi arresti e hanno dimostrato, senza ombra di dubbio, la presenza in Italia di cellule eversive del terrorismo islamico legate al movimento di Al Qaeda;