

tire la piena applicazione dell'ordinamento penitenziario oltre che il rispetto di quanto stabilito dalla Corte europea dei diritti dell'uomo;

se non ritenga finalmente di dover completare, senza ulteriori ritardi e rinvii, la pianta organica del personale di polizia penitenziaria, colmando le gravissime lacune esistenti che creano un enorme stress fisico e psicologico degli agenti in servizio costretti a turni massacranti oltre che al mancato riconoscimento degli effettivi ruoli professionali ricoperti;

in che tempi intenda intervenire per assicurare le attività trattamentali, in primo luogo il lavoro, che consentano ai detenuti di intraprendere un percorso riabilitativo;

in che tempi verrà assicurata ai detenuti un'adeguata assistenza psicologica e quando verranno adeguati gli organici del personale di ogni ordine e grado;

cosa intenda fare per affrontare l'emergenza igienico-sanitaria dell'istituto e per ristrutturare gli edifici fatiscenti, compresa la caserma degli agenti;

a quando risalga l'ultima relazione della ASL in merito ai requisiti igienico-sanitari di tutti gli ambienti del carcere dell'Ucciardone e cosa vi sia scritto in tale relazione;

a quando risale l'ultima morte verificatasi nell'istituto, a quando l'ultimo suicidio, in che modo si siano verificati, quale fosse l'età e la nazionalità delle persone decedute;

quante siano dall'inizio dell'anno le morti verificatesi nell'istituto palermitano, quante per cause naturali e quante per suicidio; quanti siano stati i tentati suicidi, quanti gli atti autolesionismo;

se intenda dotare i detenuti delle attrezzature e dei detersivi per pulire le celle e se intenda vigilare sui prezzi praticati all'interno dello spaccio;

quando si abatterà il muretto divisorio delle sale colloqui e quando verrà

attrezzata un'adeguata area verde per i colloqui all'aperto dei detenuti con i minori e con gli altri familiari. (4-12333)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

nel 1982 veniva inaugurata la galleria di Monte Saraceno, lunga circa 2.200 metri sulla strada statale 89, per agevolare e velocizzare il collegamento tra Foggia-Manfredonia e Mattinata-Vieste, centri turistici del Gargano;

a distanza di circa 30 anni dalla sua apertura, l'ANAS spa ha ritenuto opportuno predisporre un programma di manutenzione straordinaria dell'infrastruttura che prevede il rifacimento e la messa a norma dell'impianto di ventilazione ed illuminazione, l'adeguamento e l'implementazione della dotazione necessaria per la sicurezza dei mezzi e delle persone, il rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale;

il programma ha un costo stimato di 4,9 milioni di euro ed è inserito nel piano di investimenti 2011-2014, come comunicato al sindaco di mattinata, Roberto Prencipe, da uno dei dirigenti regionali della società, Roberto Sciancalepore, nel corso dell'incontro svoltosi presso la prefettura di Foggia il 15 febbraio 2011;

il programma di manutenzione straordinaria non può essere attuato a causa del mancato stanziamento dei fondi necessari —:

se ed in quali termini il Governo intenda procedere per assicurare, nel più breve tempo possibile, l'attuazione del programma di manutenzione straordinaria della galleria di Monte Saraceno,

anche a garanzia del miglioramento degli *standard* di sicurezza stradale su un'arteria che oggi presenta il più elevato indice di incidentalità mortale nella provincia di Foggia. (5-04900)

TRAPPOLINO, BOCCI, SERENI e VERINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la concentrazione, nella medesima area, di tre zone destinate ad attività produttive ricadenti su tre diverse amministrazioni comunali (Orvieto, Allerona e Castel Viscardo) e l'incremento negli ultimi anni del traffico veicolare ricadente oggi sui quartieri più popolati del comune di Orvieto, hanno orientato queste municipalità a cercare nuove soluzioni di viabilità rispetto al problematico dato ad oggi esistente. In particolare, questo risulta essere condizionato dalla stratificazione di infrastrutture fondamentali che attraversano la pianura fluviale del Paglia (alta velocità e A1) e che hanno determinato la concentrazione delle zone produttive in un'areale distante dall'accesso all'arteria autostradale;

una soluzione praticabile, a servizio delle zone produttive sopra menzionate e adeguata a liberare da pesanti flussi di traffico le zone abitate poste alle pendici della rupe di Orvieto, rappresentata dalla realizzazione di un nuovo castello autostradale sull'A1. Sul nuovo svincolo esiste, da parte delle amministrazioni a vario titolo coinvolte, un piena uniformità di intenti, sanciti anche dal concreto impegno finanziario di provincia di Terni e regione dell'Umbria per quel che attiene all'allacciamento con la viabilità provinciale del nuovo casello, oltre che da una previsione urbanistica inserita all'interno del piano regolatore generale di pertinenza;

da parte della società Autostrade, l'impegno volto alla realizzazione del nuovo casello è stato sostanziato dall'individuazione di un finanziamento desti-

nato alla realizzazione della stazione automatizzata e degli svincoli, il cui progetto è stato approvato anche dall'Anas;

il ritardo con cui si sta procedendo alla realizzazione di quest'opera, per la quale sono state impegnate gran parte delle risorse necessarie e che rappresenta una infrastruttura strategica dello sviluppo dell'area orvietana, rischia di vanificare — per via dell'inevitabile lievitazione dei costi — gli sforzi e gli impegni finanziari delle diverse amministrazioni, di pregiudicare gli investimenti e, i piani di sviluppo delle imprese presenti e di caricare sui cittadini i disagi di imponenti flussi di traffico che attraversano i centri abitati —:

se il Ministro intenda assumere presso Anas e Società autostrade informazioni in merito e se intenda attivarsi svolgendo il suo ruolo di indirizzo al fine di giungere in tempi brevi all'avvio dei lavori necessari alla realizzazione del nuovo svincolo. (5-04904)

MONAI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dello sviluppo economico.* — Per sapere — premesso che:

i servizi adibiti al trasporto pubblico non di linea di persone per conto terzi (che contano oltre 80.000 imprese attive nel settore) sono assoggettati alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, e con il decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, la disciplina del settore ha subito sostanziali modifiche;

in particolare le modifiche dettate dal comma 1-*quater* dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008, sono state ritenute in contrasto con l'ordinamento vigente per diversi profili di criticità sia sotto il profilo costituzionale che comunitario;

il decreto-legge n. 5 del 10 febbraio 2009, all'articolo 7-*bis*, ha previsto la sospensione dell'efficacia di disposizioni in materia di trasporto di persone mediante

autoservizi non di linea così prescrivendo: « 1. Nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, da effettuare nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale e ordinamentale alle regioni ed agli enti locali, l'efficacia dell'articolo 29, comma 1-*quater*, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è sospesa fino al 30 giugno 2009 »;

col decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, all'articolo 23, comma 2, il predetto termine di sospensione è stato prorogato al 31 dicembre 2009; lo stesso termine è stato poi ulteriormente prorogato al 31 marzo 2010 dall'articolo 5, comma 3, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25;

in prossimità della scadenza della proroga il decreto-legge 25 marzo 2010 n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, all'articolo 2, comma 3, ha dettato una norma che si incardina su quanto previsto dall'articolo 7-*bis* del decreto-legge n. 5 del 2009 « Ai fini della rideterminazione dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, secondo quanto previsto dall'articolo 7-*bis*, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, ed allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate, entro e non oltre il termine di sessanta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, urgenti disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispon-

denti ai principi ordinamentali che regolano la materia. Con il suddetto decreto sono, altresì, definiti gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi »;

nel decreto-legge n. 78 del 2010, all'articolo 51, comma 7, viene prevista una ulteriore proroga relativa a quanto previsto dall'articolo 2, comma 3, del decreto-legge n. 40 del 2010;

ancora una volta, con il decreto-legge n. 225 del 2010 detto termine viene ulteriormente prorogato al 31 marzo 2011; nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana — Serie Generale n 74;

tali numerose modifiche, sospensioni e proroghe hanno determinato una situazione di incertezza applicativa nelle amministrazioni pubbliche locali (comuni, provincie e regioni), nelle forze dell'ordine, nonché in enti pubblici e privati per la dubbia interpretazione in merito all'applicazione della legge 15 gennaio 1992, n. 21, che potrebbe far ritenere che la sospensione normativa fino al 31 dicembre 2011 interessi ormai solo i decreti attuativi e non anche la vigenza dell'articolo 1-*quater* dell'articolo 28 del decreto-legge n. 207 del 2008;

un caso emblematico di queste distorsioni interpretative è il bando di gara pubblicato in data 28 aprile 2011 nella *Gazzetta ufficiale* dell'Unione europea dalla RAI — Radio televisione Italiana, avente quale denominazione « fornitura di noleggio autovetture con conducente » per un importo a base d'asta pari a 16.230.000,00. Nel capitolato tecnico si fa esplicito riferimento a norme in merito al libero mercato, dettate dai trattati comunitari ed al contempo ad elementi restrittivi e territorialmente vincolanti, contenuti nel comma 1-*quater* dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008 che, ricordato, dovrebbe invece dirsi sospeso nella propria efficacia dall'articolo 7-*bis* del decreto-legge n. 5 del 2009 sino a quando il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto

con il Ministro dello sviluppo economico e previa intesa con la Conferenza unificata di cui al decreto-legge n. 281 del 1997, adotterà disposizioni attuative tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio taxi e del servizio di noleggio con conducente (*ex* articolo 2, comma, 3 decreto-legge n. 40 del 2010 convertito in legge n. 73 del 2010);

altro caso da segnalare è la frequenza di fermi amministrativi di autovetture adibite al servizio di noleggio con conducente attuato dalle forze dell'ordine in applicazione del comma 1-*quater* dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008;

infine, vanno denunciate le numerose sospensioni o revoche di titoli autorizzativi attuati dalle amministrazioni locali in applicazione del suddetto comma 1-*quater*;

la giungla normativa che si è prodotta comporta dispendio di tempo e di denaro per le amministrazioni locali per gli accertamenti e le contestazioni; per gli imprenditori per difendersi avanti ai giudici e alle prefetture a causa di contestazioni amministrative, quando non anche di avvisi di garanzia; per le forze dell'ordine che sono così distolte da altre ben più utili attività di accertamento e prevenzione di reati illeciti —:

se i Ministri interroganti siano a conoscenza dei citati problemi applicativi e quali iniziative abbiano assunto o intendano assumere per garantire univocità di applicazione della normativa *de quo* e per fugare i dubbi interpretativi insorti nella pubblica amministrazione e tra i privati.  
(5-04908)

#### *Interrogazioni a risposta scritta:*

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

il degrado della stazione ferroviaria di Brennero-Colle Isarco costituisce un biglietto da visita a dir poco imbarazzante per l'Italia;

la stazione ferroviaria è in uno stato di profondo degrado da molto tempo ormai e la situazione peggiora;

la sala d'aspetto dislocata tra il primo ed il secondo binario è maleodorante e in cattivo stato, i cestini vengono svuotati saltuariamente, per non parlare delle superfici vetrate che, ad avviso dell'interrogante, non sono mai state pulite;

è stato installato un ascensore per consentire agli utenti che non sono in grado di servirsi delle scale d'accesso ai treni, ma non è mai stato messo in funzione;

la situazione inaccettabile riguarda i servizi igienici, poiché per accedervi l'utente deve recarsi nel vicino bar per farsi consegnare la chiave, ma questo esercizio nei giorni festivi è chiuso ed i passeggeri sono costretti a utilizzare la zona circostante per soddisfare i propri bisogni fisiologici, con tutte le conseguenze del caso;

l'insieme del fabbricato con tutto quello che lo circonda dà un'immagine indecorosa all'Italia e pesa in maniera inaccettabile sugli utenti —:

se il Ministro intenda assumere le iniziative di competenza affinché tale critica situazione venga a cessare al più presto.  
(4-12316)

LISI, SBAI, LABOCCETTA, PITTELLI, FRANZOSO e SCCELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

si fa riferimento ai fatti ben noti, del mese di maggio 2011, sull'*Eurostar* Roma-Lecce, oggetto di altre interrogazioni;

sono continui i ritardi, su tutti i treni, che giornalmente vanno al Sud;

il 5 giugno 2011 i viaggiatori dell'*Intercity* Bolzano-Lecce sono stati vittime di un'altra « odissea » senza fine;

dal racconto di un viaggiatore salito a Modena, Dario Licchetta di Ortelle, si sa

che il treno il cui arrivo era previsto alle 22,20 è giunto alla stazione di Lecce alle 00,55 (circa 3 ore di ritardo) dopo un percorso ad ostacoli;

l'aria condizionata non era funzionante e due disabili sono stati agganciati insieme con una sola cintura, all'altezza di Tutturano;

il treno si è fermato in aperta campagna a causa di un guasto al locomotore (ma questo si è saputo soltanto all'arrivo a Lecce). Dopo un'ora e mezza è arrivata una motrice da Brindisi per trasportare l'*Intercity* lì, dove un treno proveniente da Torino era in attesa da 70 minuti e dove i passeggeri hanno dovuto trasportare i loro bagagli per poi finalmente ripartire alla volta di Lecce. Naturalmente all'arrivo nessun dipendente di Trenitalia era presente in stazione;

altri disagi si sono verificati nella stessa giornata sul treno Venezia-Lecce arrivato con un'ora e venti minuti di ritardo a causa di una motrice guasta sostituita in partenza e poi nuovamente fuori uso a Foggia —

quali iniziative si intendono assumere per garantire agli utenti un servizio migliore e in quali tempi si ritenga possibile raggiungere tale obiettivo. (4-12318)

\* \* \*

#### INTERNO

#### *Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

mercoledì 2 febbraio 2011 l'interrogante presentava interrogazione al Ministro dell'interno per chiedere una valutazione sull'operato del commissario prefettizio insediato nel comune di Borgarello provincia di Pavia, a seguito di dimissioni dell'allora sindaco, su un parere positivo espresso dal commissario prefettizio in

sede di conferenza di servizi, alla realizzazione di una struttura commerciale di grandi dimensioni;

a parere dell'interrogante, il ruolo del commissario prefettizio in quella circostanza è parso in contrasto con i compiti e le funzioni che la legge gli assegna, cioè la gestione amministrativa ordinaria;

a tale interrogazione non si è ancora data risposta;

a seguito dell'avvenuta approvazione del progetto di centro commerciale in fase di conferenza dei servizi con parere favorevole della regione Lombardia e del comune di Borgarello (rappresentato in quell'occasione dal commissario prefettizio) e parere contrario della provincia di Pavia, i comuni limitrofi di Pavia e San Genesio ed Uniti hanno promosso ricorso al TAR;

in data 6 maggio 2011 (in piena campagna elettorale per il rinnovo del consiglio comunale e per l'elezione del nuovo sindaco) il commissario prefettizio deliberava di conferire incarico ad un avvocato per costituirsi contro il sopra menzionato ricorso;

il 13 maggio (ultimo giorno di campagna elettorale) venivano pubblicate le delibere di affidamento incarico e relativo disciplinare all'avvocato;

il 16 maggio ultimo giorno di elezioni, giorno nel quale viene eletto il nuovo sindaco (che nel programma esplicita la propria contrarietà alla realizzazione del centro commerciale in oggetto), viene protocollato il mandato (a firma del commissario) all'avvocato per resistere ai ricorsi dei due comuni sopracitati;

il 19 maggio (con il nuovo sindaco insediato a Borgarello contrario alla realizzazione del centro commerciale) l'avvocato incaricato si costituisce per respingere i ricorsi dei due comuni di Pavia e San Genesio ed Uniti;

la grottesca situazione che impone alla nuova amministrazione comunale, contraria alla realizzazione del centro