

ranno perché i soldi a finanziamento di progetti vengano spesi per quegli specifici piani e quali ispezioni per controllare l'effettiva esistenza ed attività dei cantieri e della realizzazione dei progetti. (5-08529)

Interrogazione a risposta scritta:

BORGHEZIO. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

dal mese di ottobre 2000 una ristrutturazione del sistema informatico interno della Cassa di Risparmio di Torino-CRT non consente ai titolari dei conti correnti di corrispondenza che ne facciano richiesta la chiusura dei medesimi, per impossibilità di carattere tecnico;

questa situazione rischia di penalizzare indebitamente i richiedenti di cui sopra, che si vedranno addebitati i costi di gestione del periodo ottobre-novembre e, forse, anche dicembre 2000, nonostante la loro pregressa richiesta di chiusura del conto —:

se non si intenda urgentemente intervenire per quanto di competenza per richiamare la Cassa di Risparmio di Torino ad un comportamento corretto nei confronti della clientela che si vede costretta a pagare spese non dovute a causa di ritardi e/o inefficienze tecniche della Banca. (4-32726)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazioni a risposta in Commissione:

ALBERTO GIORGETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ha recentemente fornito dati inquietanti sulla sicurezza nei cieli italiani;

una sorveglianza inadeguata su formazione e condizioni operative del personale di volo impiegato su aerotaxi, l'aumento degli incidenti con elicotteri e la scarsa professionalità degli addetti stagionali dei grandi aeroporti sono tra le principali carenze;

la denuncia si alza anche relativamente all'assenza, nelle statistiche ufficiali, di interi settori « a bassa mortalità » del mondo dell'aviazione, come quella « di lavoro e d'affari »;

gravi carenze sarebbero inoltre state riscontrate nel mondo dell'aviazione cosiddetta « minore » ma che conta sul più alto numero di aeromobili, e in quella del volo sportivo;

dall'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo arriva quindi la notizia che lo stato della sicurezza in Italia non è stabilizzata su livelli ottimali;

a fronte di un forte ricambio generazionale avvenuto nell'ambito delle compagnie aeree, ad iniziare in modo particolare dall'Alitalia, ed a fronte dell'affacciarsi sul mercato di nuovi esercenti vettori, non vi è stata maggiore attività di controllo su aspetti quali la qualificazione degli istruttori ed esaminatori, l'addestramento degli equipaggi e il riscontro delle normative tecniche previste;

per quanto riguarda l'aviazione commerciale, le piccole compagnie aeree presentano delle carenze a livello di organizzazione operativa e di addestramento degli equipaggi;

come sopra detto anche il settore dell'attività elicotteristica sta registrando un aumento del numero degli incidenti e necessita dunque di una revisione totale anche dal punto di vista tecnico della manutenzione delle macchine che operano spesso in condizioni ambientali ed orografiche non favorevoli;

l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo è stata istituita con decreto legislativo n. 66 del 25 febbraio 1999 e avrebbe

dovuto diventare operativa a tutti gli effetti dopo 6 mesi a decorrere da quella data;

l'Agenzia per una serie di motivi meramente burocratici e tempi tecnici che non le permettono di reclutare il personale necessario, non è ancora in grado di svolgere quelle funzioni investigative per le quali è stata istituita;

lo stato della sicurezza dei voli in Italia così come esposto dall'Agenzia è frutto del duro lavoro dei componenti la stessa in condizioni ancora precarie per l'insufficienza degli investigatori che, come richiede il Ministero, devono essere almeno al nono livello, ossia la massima qualifica degli impiegati dello Stato e come tali difficile da trovare;

in ogni caso, i risultati parziali forniti dall'Agenzia non sono per nulla confortanti circa le condizioni di sicurezza dei voli nei cieli italiani;

tra gli incidenti con alto numero di vittime ricordo al Ministro anche il caso Antonov sull'aeroporto di Verona-Villafranca in base al quale il Parlamento ha approvato una legge di risarcimento per i familiari delle vittime;

proprio sul caso Antonov la magistratura ha denunciato più volte la mancanza di collaborazione da parte delle autorità preposte alla sicurezza dei voli —:

quali provvedimenti immediati ed urgenti intenda il Ministro adottare per mettere l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo in condizioni ottimali per svolgere la propria importante funzione al fine di investigare e controllare affiancandosi così all'Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) contribuendo a migliorare, attraverso precisi studi ed analisi, la sicurezza dei voli;

quali azioni rapide intenda intraprendere per attuare maggiori controlli negli aeroporti civili, nei voli cosiddetti « minori » e soprattutto sulla preparazione del personale di volo, evidenziando nuovamente come la rapida crescita del tra-

sporto aereo anche a livello nazionale abbia acuito la presenza di fattori di criticità per la sicurezza;

se non si intenda verificare anche gli standard di sicurezza dell'aeroporto di Verona-Villafranca sia alla luce del caso Antonov, sia alla luce dell'enorme incremento di passeggeri e voli avvenuto in questi ultimi anni. (5-08519)

ALBERTO GIORGETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nel nuovo assetto societario di Trenitalia il settore di verifica sta vivendo la sua fase più travagliata e la divisionalizzazione societaria delle ferrovie ha spezzettato la figura del verificatore sulle tre divisioni trasporto regionale, passeggeri, cargo;

il verificatore è l'addetto alla sicurezza dei treni, l'unica persona assieme ai macchinisti ad essere responsabile penalmente dei treni che ha in carico ma, mentre per il personale di macchina tutto dipende da ciò che compie, tutto ciò che sta alle sue spalle, cioè tutto il convoglio, è di responsabilità del verificatore il quale, all'atto della partenza dei treni che ha in carico, è come giurasse che arrivino a destino;

l'ultima persona che vede il treno e la prima che i carabinieri vanno a prendere se a questo accade qualche incidente;

nessuna assicurazione può coprire la responsabilità penale, davanti al magistrato infatti è il verificatore che deve rispondere di persona —:

se sia intenzione del Ministro intervenire sulle Ferrovie dello Stato Spa affinché tutto il personale di verifica venga unificato sotto la divisione infrastruttura al fine di garantire il massimo livello di sicurezza nel trasporto ferroviario. (5-08528)

Interrogazioni a risposta scritta:

NAPOLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro della giustizia.*
— Per sapere — premesso che:

il 28 febbraio 2000 si sono svolte, presso la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro, le prove pratiche del concorso pubblico per tre ormeggiatori nei porti di Reggio Calabria e di Gioia Tauro, pubblicato in data 14 dicembre 1999;

il concorso in questione si è svolto nel mese di febbraio del 2000, dopo essere stato, inspiegabilmente rinviato, per ben due volte;

al concorso hanno partecipato venticinque marittimi, nove dei quali hanno superato sia la prova pratica che quella teorica e, pertanto, sono risultati idonei;

dopo essere stati assunti tutti i nove marinai risultati idonei, 2 di essi sono stati licenziati in quanto privi di alcuni requisiti richiesti;

il 2 marzo 2000, uno dei due concorrenti risultati non idonei ha presentato, presso la Sezione di polizia giudiziaria della guardia di finanza presso il tribunale di Reggio Calabria, un esposto-denuncia, stranamente ritirato dopo circa un mese dalla presentazione, ed assunto presso un'Agenzia privata di traghetti;

altri tre marittimi risultati non idonei, in data 10 marzo 2000, hanno presentato, presso la Stazione dei carabinieri di Gioia Tauro, un esposto denuncia sui cui contenuti sembra sia stato aperto un procedimento penale presso la procura della Repubblica di Reggio Calabria;

nell'ultimo esposto citato sono stati denunciati gravi illeciti che sarebbero stati compiuti durante le prove concorsuali allo scopo di favorire concorrenti preventivamente individuati; ad esempio, la preventiva individuazione dei nodi marinareschi e la notizia, sempre preventiva, a qualche candidato sulle modalità delle prove ed altro —:

se non ritengano necessario ed urgente avviare un'adeguata indagine ispettiva sullo svolgimento delle prove per accertare gli illeciti denunciati. (4-32668)

TOSOLINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro della giustizia.*
— Per sapere — premesso che:

l'interrogante con atto di sindacato ispettivo 2-01091, allegato B dell'11 maggio 1998, rivolgendosi all'ex Ministro dei trasporti, onorevole Burlando, segnalava allarmanti perplessità sui pannelli di rivestimento esterni dell'aerostazione Malpensa 2000 i quali, anche se in gran parte sostituiti in corso d'opera, risultavano strutturalmente inadeguati e montati in modo approssimativo, tali cioè da compromettere la piena operatività dell'aerostazione e la sicurezza di operatori e passeggeri;

successivamente con atto di sindacato ispettivo 4-21166, allegato B del 10 dicembre 1998, l'interrogante esprimeva ulteriori giustificate perplessità sul collaudo di Malpensa 2000 e chiedeva al Ministro quale ente, quale direzione, quale dirigente avesse siglato il certificato di agibilità dell'aerostazione e con il supporto di quale documentazione fosse stata concessa —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza di un'indagine, corredata da specifica consulenza tecnica, disposta dalla procura della Repubblica di Busto Arsizio, avviata in tempi antecedenti all'anno 1998, dalla quale emergeva che il materiale impiegato per la costruzione della nuova aerostazione di Malpensa 2000 presentava non solo una scarsa resistenza al fuoco, ma che in caso di incendio la combustione dei pannelli avrebbe potuto determinare la produzione di fumi estremamente tossici per la salute umana;

se alla luce di quanto esposto siano state informate le autorità aeroportuali e predisposto un adeguato sistema di messa in sicurezza della struttura aeroportuale nonché il relativo piano di evacuazione in caso di sinistro;

se i Ministri interrogati non ritengano di attivarsi, ciascuno per la propria parte di competenza, in modo da agevolare la non facile indagine della procura della Repubblica di Busto Arsizio al fine di porre dei correttivi risolutivi alla sconcertante situazione sin qui esposta che, se confermata, sarebbe gravissima sul versante della scarsa sicurezza presente e futura per gli operatori e gli utenti di Malpensa 2000. (4-32697)

MANTOVANO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il dipartimento trasporti terrestri del ministero dei trasporti e navigazione ha emanato — con circolari nn. B59/2000/MOT del 20 settembre 2000 e B64/2000/MOT dell'11 ottobre 2000 — nuove disposizioni in materia di immatricolazione di veicoli nuovi o usati provenienti da Stati

membri dell'Unione europea. Queste circolari hanno posto in seria difficoltà i commercianti importatori di tali veicoli e gli studi di consulenza del settore, nella parte in cui prevedono l'obbligo di esibire copia dell'atto di trasferimento della proprietà *autenticato dal consolato italiano*, in quanto gli uffici consolari non sono raggiungibili con uguale facilità da ogni parte del territorio del singolo Stato —:

quali provvedimenti intenda adottare per ovviare alle difficoltà causate dalle predette circolari. (4-32702)

**Ritiro di un documento
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione a risposta scritta Cangemi n. 4-32582 del 15 novembre 2000.