

stituito il paragrafo di cui al punto 1) con la seguente formulazione: « con l'avvergenza che rimane comunque possibile garantire i finanziamenti con fidejussioni o con garanzie reali »;

in forza del comma 2 dell'articolo 207 della legge n. 267 del 2000 gli enti pubblici, soci di società per azioni che gestiscono servizi pubblici, possono rilasciare a mezzo di deliberazione consiliare garanzia fidejussoria per l'assunzione di mutui destinati ad investimenti da parte di tali aziende, limitatamente alle rate di ammortamento da corrispondersi da parte della società sino al secondo esercizio finanziario successivo a quello di entrata in funzione dell'opera —:

come possa una società per azioni a totale capitale pubblico che gestisce il servizio pubblico di distribuzione e depurazione dell'acqua chiedere ed ottenere dalla Cassa depositi e prestiti finanziamenti destinati al potenziamento o al rinnovo di impianti senza poterne garantire il rimborso in quanto: il patrimonio di cui dispone è per così dire « fittizio » privo di qualsiasi valore di mercato in quanto costituito da tubazioni, serbatoi, depuratore, eccetera; l'Istituto di credito gestore del servizio di tesoreria per conto della suddetta società può al massimo garantire di anno in anno il pagamento delle rate di ammortamento del prestito, vincolando le risorse provenienti dall'erogazione del servizio, mentre la Cassa depositi e prestiti richiede *a priori* una fidejussione che copra l'intera durata del prestito; l'Istituto di credito sarebbe disposto a garantire con fidejussione bancaria della durata del prestito l'erogazione del finanziamento, a condizione di essere beneficiario a propria volta di una garanzia fidejussoria (che copra l'intera durata del finanziamento) rilasciata dagli enti pubblici che detengono per intero il capitale sociale della Spa che gestisce il servizio pubblico; gli enti pubblici di cui sopra sono impossibilitati a rilasciare tale fidejussione in forza del comma 2 dell'articolo 207 della legge n. 267 del 2000. (5-08814)

Interrogazione a risposta scritta:

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

sono state approntate e distribuite oltre 49 milioni di tessere e buste per le prossime 18 consultazioni elettorali;

sarebbe stato compito del Poligrafico di Stato stampare tali tessere e relative buste;

il Poligrafico di Stato ha sicuramente tutte le capacità e le professionalità, nonché le maestranze, per sviluppare tale lavoro, tenuto in considerazione che lo stesso Poligrafico ha adottato già 1700 prepensionamenti ed ha comunque ancora in forza parecchie migliaia di dipendenti suddivisi in vari stabilimenti —:

se risulta vero che l'approntamento di tali tessere e relative buste sia stato affidato, nonostante la disponibilità del Poligrafico di Stato, ad una società privata di proprietà del gruppo Abete e se vero quali siano state le procedure adottate per tale appalto ed il costo dello stesso;

se risulta vero che tale gruppo non ha potuto garantire il compimento del lavoro nel tempo determinato e che quindi il Poligrafico si sia dovuto rivolgere anche ad altre aziende. (4-34035)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazioni a risposta scritta:

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

da tempo, sulle tratte Torino-Savona e Torino-Cuneo si verificano costanti e talora forti ritardi dei treni nelle due direzioni;

tale situazione grava soprattutto sui numerosissimi pendolari che giornalmente si recano a Torino o nelle località limitrofe per lavoro o studio;

molti di loro sono ormai costretti a prendere treni in orario anticipato per evitare di arrivare in ritardo o di perdere le coincidenze necessarie;

per fare un solo esempio, ancora giovedì 8 febbraio 2001 il treno proveniente da Savona, previsto in arrivo a Torino alle ore 6,55 e ripartente alle ore 7,20 ha accusato 40 minuti di ritardo e innescato ulteriori gravi ritardi sulle successive partenze in ritorno per tutto il corso della giornata;

le giustificazioni dell'azienda Fs sono generiche e insoddisfacenti e tendono a minimizzare il fenomeno che viceversa è grave per il suo costante ripetersi —;

se non intenda aprire una inchiesta sugli inammissibili, ripetuti ritardi;

se non intenda procedere per rimuovere le cause che sono all'origine dei ritardi sulle tratte citate, in andata e ritorno.

(4-34020)

BOGHETTA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premezzo che:

risulta all'interrogante che a seguito del mandato ricevuto dal Consigliere Avv. Baldassarri sullo stato degli impianti A.V.L. (Aiuti Visivi e Luminosi) negli aeroporti nazionali, il Direttore della Divisione Prevenzione e Protezione Alberico Contiri dell'ENAV ha esperito nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, una ricognizione a campionatura sulla condizione dei menzionati impianti affidati da oltre un decennio alla gestione A.A.A. V.T.A.G./E.N.A.V.;

dal quadro generale di quest'accertamento si evincerebbe che la realtà nazionale non fa presagire una situazione confortevole poiché lo stato degli impianti è, in larga parte dei casi, precario;

in primo luogo i sistemi si troverebbero in concreta misura in condizioni critiche poiché gli interventi di bonifica effettuati avrebbero finora seguito più la tecnica dei rattoppi che dell'effettivo ammodernamento dei sistemi;

d'altra parte l'immagine che l'Azienda offrirebbe all'esterno per tale stato di fatto è quella di un non indifferente decadimento qualitativo del servizio d'assistenza al volo, in quanto viene da più parti sostenuto che i sistemi d'illuminazione non garantirebbero sufficientemente la sicurezza al volo, in special modo negli aeroporti del Sud; situazione questa che l'ENAV dovrebbe analiticamente verificare e chiarire;

in ordine all'igiene e alla sicurezza del lavoro le precarie condizioni strutturali degli impianti AVL risulterebbero addirittura pericolose per lo stesso personale addetto (incidente mortale a Malpensa);

in ordine poi alle prescrizioni ICAO si evincerebbero delle significative inadempienze che riguarderebbero la sicurezza degli stessi AVL e che si sarebbero protratte negli anni senza che gli uffici incaricati abbiano fatto comprendere le ragioni per le quali gli impianti siano stati mantenuti in esercizio con materiali fuori norma;

da ciò conseguirebbe che una parte non indifferente delle luci pista, nei punti più delicati, non è a normativa ICAO e rappresenta conseguentemente, un potenziale pericolo alla navigazione aerea;

un primo aspetto sostanziale di contenuto tecnico metterebbe in evidenza la condizione di criticità degli AVL per il fatto che i relativi sono in significativa parte fuori dei limiti oggettivi di sicurezza in quanto sfuggiti all'auto-controllo della stessa ENAV;

un altro aspetto di carattere formale evidenzerebbe come non sono state ripristinate le condizioni indicate delle prescrizioni ICAO dalle quali non può prescindere il corretto funzionamento degli impianti

anche in ordine alle responsabilità internazionali verso i paesi aderenti alla Convenzione;

il terzo aspetto è di carattere legale ed è afferente, nelle more dei primi due, ai precetti sanzionatori previsti dalla legge n. 626 del 1994 e sue varianti per lo stato in cui si troverebbero gli AVL in caso d'accertamento d'irregolarità da parte delle autorità preposte, e questo sia in ordine alla sicurezza degli addetti ai lavori, sia a quella dell'utenza, in ipotesi di un possibile disservizio durante la fase più critica del volo, ossia durante l'atterraggio od il decollo degli aeromobili;

a distanza di un anno da questo documento non è cambiato nulla e le promesse d'intervento sono state sempre puntualmente rinviate —:

che provvedimenti intenda assumere visto il chiaro stato di precarietà e d'insicurezza di funzionamento degli AVL sia per il personale addetto ai lavori che per lo stesso servizio d'assistenza visiva luminosa degli aerei nella fase più critica del volo;

se non ritenga sia necessario fare chiarezza sull'aspetto che riguarda le connesse responsabilità che insorgerebbero per l'ENAV in caso di un deprecabile disservizio in un aeroporto affidato alla gestione dello stesso Ente. (4-34046)

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

il giorno 4 agosto 1999 un comandante di un aeromobile MD82, marche I-DAVR della società Alitalia, mentre a carico di passeggeri effettuava addestramento ad altri piloti ha impattato con un'ala la pista dell'aeroporto di Reggio Calabria; come risulta dagli atti depositati presso l'aeroporto di Reggio Calabria;

per mera fortuna l'incidente non ha avuto conseguenze più gravi se non i danni materiali all'aereo;

a seguito di questo incidente il Dipartimento dell'Aviazione civile ha istituito una commissione ministeriale di inchiesta presieduta dal signor Li Vigni, che non si è ancora conclusa;

lo stesso comandante autore del mancato disastro è stato di nuovo promosso alla funzione di istruttore di piloti della società Alitalia Team; come risulta dagli ordini di servizi interni —:

quali siano i criteri con i quali l'Alitalia sceglie i propri istruttori di volo, considerato che il buon senso consiglierebbe di non affidare una funzione così delicata a chi durante l'addestramento ha rischiato l'incidente;

quali siano stati gli interventi che l'Alitalia ha effettuato per impedire che abbiano a ripetersi simili incidenti e qual è attualmente l'iter addestrativo che seguono i piloti delle varie compagnie nazionali ed internazionali per atterrare a Reggio Calabria;

se non ritenga utile disporre un'indagine per accertare se l'Alitalia, nel periodo antecedente l'incidente, effettuava quanto previsto dalla Dgca, oggi Enac, con la disposizione 41/3891/A.O e 41/2346/A.O. e altre in relazione, per qualificare gli equipaggi che operavano sull'aeroporto di Reggio Calabria. (4-34047)

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

si parla sempre di autostrade del mare, ma si continua ad effettuare il trasporto merci su gomma;

cosicché le autostrade sono intasate di camion di tutti i tipi, mentre l'inquinamento aumenta sempre di più;

ad avviso dell'interrogante, è mancata la buona volontà di procedere ad un cambiamento netto nel trasporto merci;

infatti, basterebbe incentivare con prezzi bassi il trasporto delle merci via mare (basti pensare alle tratte Palermo-

Genova; Palermo-Livorno; Palermo-Civita-vecchia; Catania-Venezia-Trieste e tante altre tratte);

vi sarebbe anche il trasporto merci per ferrovia che purtroppo in Italia non viene praticato, mentre in tutti gli altri paesi d'Europa, avviene normalmente (in Germania — ad esempio — il trasporto merci avviene di notte e per ferrovia);

si ritiene necessario che vengano praticati prezzi agevolati per il trasporto ferroviario;

sin'oggi non sono stati adottati provvedimenti concreti, cosicché le merci continuano ad essere trasportate via terra, con intasamento di strade ed autostrade, con i ricorrenti incidenti;

il risultato della politica governativa anche in questo settore appare totalmente negativo —:

come valuti tale situazione e quali iniziative di propria competenza intenda adottare. (4-34052)

GIOVANARDI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro per le politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

il 10 maggio 1999 alle ore 2,30, il motopeschereccio « Il Profeta » parte da Chioggia con a bordo il comandante Jimmi Zennaro, i marinai Vanni Bellemo, Gino Ballarin ed altri;

arrivati sul luogo predestinato, cominciano le operazioni di pesca;

nel momento in cui le reti vengono issate a bordo e aperte, rotola in coperta, insieme al pescato, un ordigno bellico, che esplose perforando la coperta a poppa e incendiando i locali sottostanti;

restano feriti tutti coloro che si trovano nella zona di poppa: Jimmi Zennaro, Vanni Bellemo e in modo particolare Gino Ballarin;

il Comandante lancia immediatamente l'SOS ai pescherecci della zona, ai

quali chiede di chiamare a terra per organizzare i soccorsi, mentre personalmente si attiva a soccorrere i feriti;

non appena si dirada il fumo ci si rende conto della gravità della situazione: il marinaio Ballarin è ferito gravemente all'addome, Vanni è stato colpito in più parti del corpo e Zennari anche lui ferito riesce comunque a sollecitare l'intervento degli elicotteri di soccorso;

nel frattempo il Motopeschereccio « Gurra » accosta e il Comandante Doriano Scarpa, prende il comando del « Profeta », non prima però di aver eseguito un intervento di soccorso all'addome del Ballarin (operazione determinante per la salvezza del ferito);

gli elicotteri arrivano dopo circa quaranta minuti dallo scoppio, il Ballarin viene dichiarato fuori pericolo dopo diversi giorni;

dopo la degenza tutti tornano tutti a casa per riprendere un lavoro che ormai li terrorizza; ancora oggi a distanza di due anni dal fatto, continua la pesca di numerosi ordigni da parte dei pescherecci di Chioggia;

nonostante la rilevanza data dalla stampa, dalla televisione nazionale ed internazionale, di fatto, l'equipaggio del « Profeta » è stato dimenticato da tutti;

nessun aiuto, quindi su nessun fronte, e, ironia della sorte, il Profeta non ha potuto usufruire dell'indennizzo del « Fermo bellico » in quanto il suo equipaggio risulta sbarcato per malattia conseguente all'incidente —:

se non intendano fare in modo che emergano tutte le responsabilità, non solo per garantire la dovuta assistenza anche in termini di risarcimento agli ormai dimenticati marinai del Profeta, ma anche per una corretta informazione verso tutti i pescatori italiani, che potrebbero essere vittime di incidenti futuri. (4-34063)