

internazionale e di appartenenti al gruppo dei Carc italiani —:

se la magistratura inquirente sul caso D'Antona sia stata messa al corrente delle informazioni provenienti dal Sisde e, ove così non sia stato, quali siano i motivi e quali le responsabilità per il mancato inoltro di informazioni che si sarebbero potute rivelare assai utili nelle indagini sul caso D'Antona e sulla ricostituzione dei gruppi eversivi di sinistra;

se il Ministro abbia intenzione di aprire un'indagine internazionale che possa ottenere delle risposte dall'allora Presidente della Serbia, Slobodan Milosevic, in ordine alle motivazioni per le quali il suo paese offriva ospitalità a latitanti e terroristi di altri Stati. (3-00071)

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

FRAGALÀ. — *Al Ministro della giustizia.*  
— Per sapere — premesso che:

gli agenti della polizia penitenziaria in servizio presso la Casa circondariale di Vicenza non percepiscono dal mese di novembre del 2000 il pagamento degli straordinari e delle presenze, mancata retribuzione che, oltre a ledere chiaramente i diritti degli stessi agenti, comporta un ovvio aggravio della loro condizione economica —:

se il Ministro sia informato di quanto esposto in premessa e quali opportuni provvedimenti intenda assumere per far liquidare quanto prima agli agenti il loro dovuto compenso. (5-00050)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interpellanze urgenti*  
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

l'aeroporto di Crotone, nato come aeroporto militare sul finire degli anni '30, avvia l'attività dei voli commerciali alla fine degli anni '50 con collegamenti giornalieri con Roma Ciampino, Bergamo, Bologna, Napoli;

dopo una sospensione di circa diciannove anni, il 30 giugno 1996 riprendono i voli di linea con Roma ad opera della neonata compagnia AirOne che nel 1998 introduce anche collegamenti diretti bisettimanali con Milano Linate;

nello stesso anno è avviato un programma di servizi non di linea, indicati come « voli charter » per il trasporto turistico stagionale;

il 27 ottobre 2000, dopo oltre quattro anni di ininterrotta operatività da parte dell'AirOne, la compagnia decide unilateralmente di sospendere i voli, riprendendoli solo il 25 marzo 2001, assicurando un collegamento giornaliero con Roma e dal 5 maggio un volo bisettimanale per Milano, ma fino al 30 settembre 2001;

la società di gestione dello scalo crotone (Aeroporto Sant'Anna S.p.A.) è una società azionaria a capitale misto, pubblico e privato, per la gestione delle attività aeronautiche e di quelle commerciali non aeronautiche;

considerato il fatto che il movimento passeggeri è soddisfatto per gran parte dell'anno con un solo volo al giorno, eccetto il periodo estivo, il traffico passeggeri da e per l'aeroporto Sant'Anna ha fatto registrare negli ultimi anni dati interessanti, con una media del coefficiente di riempimento dei velivoli oscillante tra i 55 ed i 45 passeggeri;

la positiva crescita non è però esente da problemi di svariata natura (quali quelli di accessibilità all'aeroporto, di costo del trasporto aereo, di ammodernamento e adeguamento delle infrastrutture) che devono essere affrontati al più presto;

nel febbraio 2000 sono stati avviati i lavori di costruzione della nuova aerostazione passeggeri e di riqualificazione della

pista di volo che saranno ultimati nel corso del 2002, con un costo complessivo di circa 9 miliardi di lire;

il Piano Regionale Trasporti ha assegnato allo scalo crotonese il ruolo di aeroporto turistico stagionale e a far data dal 1° ottobre 2001 è già prevista la sospensione dei voli commerciali da parte della compagnia AirOne;

il ruolo che lo scalo è chiamato a svolgere è invece di primaria importanza per far uscire in tempi brevi dall'isolamento il territorio crotonese, dal momento che la ferrovia esistente in quella zona è ad un solo binario e la strada statale 106 che collega Crotone a Sibari, sulla quale da tempo si verifica un alto numero di incidenti mortali, richiede urgentemente un ammodernamento;

l'esigenza prioritaria è quella dell'istituzione di un volo per Roma con partenza da Crotone al mattino e con rientro alla sera;

allo stato attuale non sembrano esistere società di navigazione aerea interessate alla tratta Roma-Crotone tra quelle che possiedono un aeromobile di dimensioni confacenti alle potenzialità del traffico invernale (70/80 posti);

esiste la possibilità di sovvenzionare con risorse pubbliche alcuni collegamenti aeroportuali per sostenere sia lo sviluppo del traffico aereo sia l'economia delle aree più svantaggiate, in base all'articolo 4 del Regolamento n. 2408 del 1992 del Consiglio della Comunità Europea che recita: « uno Stato membro può imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi di linea effettuati verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto, nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati adeguati servizi aerei cui i vettori non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale »;

agli oneri di servizio pubblico è già ricorsa la Sardegna che con il nuovo orario invernale per la stagione 2001-2002 offrirà ai propri residenti e ad altre categorie di viaggiatori biglietti a tariffa agevolata;

dal momento che persistono anche per lo scalo crotonese tutti i requisiti richiesti dal Regolamento della Comunità europea occorre far riconoscere alla rotta Crotone-Roma il diritto agli oneri di servizio pubblico, ai fine di ottenere una riduzione del costo dei biglietti, accendere l'interesse delle società di navigazione aerea sullo scalo crotonese, introdurre una maggiore competitività —;

se il Governo non ritenga opportuno destinare fondi per l'ammodernamento e l'adeguamento dello scalo di Crotone, che rappresenta il mezzo più veloce per consentire alle zone più interne ed impervie di uscire dall'isolamento;

dato l'importante ruolo dell'aeroporto Sant'Anna per il territorio circostante, se sia possibile garantire per tutto l'arco dell'anno almeno un volo giornaliero per Roma con partenza al mattino e rientro alla sera;

se per questa tratta si possa al più presto accedere agli oneri di servizio pubblico previsti dal Regolamento n. 2408/92 del Consiglio della comunità Europea, al fine di ottenere una riduzione delle tariffe aeree, attrarre un maggior numero di compagnie, avere una maggiore concorrenza, in modo da garantire la sopravvivenza e lo sviluppo dello scalo crotonese;

quali interventi intenda il Governo adottare per la realizzazione di un sistema viario che sostituisca l'attuale strada statale 106, ad alto rischio di incidenti mortali, al fine di permettere collegamenti più sicuri e veloci non solo verso l'aeroporto ma lungo tutto il versante costiero dello Jonio, creando i presupposti per il rilancio economico, sociale e turistico sia di quel territorio sia dell'intera Regione.

(2-00020) « Volontè, Dorina Bianchi ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

la compagnia di bandiera italiana ha istituito per l'aeroporto di Lamezia Terme voli diretti soltanto per Milano Malpensa e Roma Fiumicino;

un biglietto di andata e ritorno per tali tratte ha un prezzo assai elevato, avvicinandosi al milione di lire, di molto superiore agli standard che le altre compagnie private e straniere applicano per altre tratte di eguale o addirittura maggiore durata;

l'aeroporto di Lamezia Terme, oggi, costituisce l'unica porta di ingresso in Calabria stante i ritardi esasperanti nell'ultimazione dei lavori di ammodernamento dell'A3 Salerno-Reggio Calabria —:

se e quali iniziative intenda prendere per ridurre le tariffe dei voli esistenti e per potenziare un aeroporto che per l'alta vocazione turistica della Calabria e a causa del consistente numero di emigranti calabresi che fanno ritorno nella loro terra d'origine da ogni parte del mondo, potrebbe diventare un grande scalo.

(2-00021) « Mancini, Minniti, Oliverio, Bova, Adduce, Angioni, Battaglia, Bellini, Benvenuto, Bielli, Bolognesi, Buffo, Chianale, Cialente, Coluccini, Crisci, Galeazzi, Giacco, Grillini, Labate, Mariotti, Marone, Martella, Montecchi, Ottone, Piglionica, Pisa, Quartiani, Ruzzante, Sandi, Sciacca, Sedioli, Trupia, Vertone, Zanotti ».

*Interrogazioni a risposta orale:*

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

il porto di Civitavecchia negli anni dal 1994 al 2001 ha subito una profonda trasformazione che ne ha elevato i livelli

organizzativi e funzionali esaltando il suo ruolo di porto di Roma e quello crocieristico di cui detiene il primato italiano ed è in competizione con i porti di Barcellona e del Pireo per il primato Mediterraneo;

secondo i protocolli d'intesa sottoscritti tra i Governi Dini (dicembre 1995) e Prodi (luglio 1998) nel porto di Civitavecchia si è costituito un polo petrolifero con l'installazione di un terminal, entrato in esercizio nello scorso mese di giugno e, in prospettiva, è prevista la costruzione di una nuova darsena petroli — grandi masse;

pertanto, il porto di Civitavecchia, a seguito degli investimenti pubblici governativi di cui ha beneficiato, è oggi nelle condizioni di svolgere una notevole gamma di operazioni mercantili, crocieristiche, petrolifere, oltre che di collegamento prioritario con la Sardegna, al servizio della capitale e di una vasta area dell'Italia centrale;

nei ricordati protocolli d'intesa si fa espresso riferimento alla necessità di adeguare le comunicazioni del porto, attraverso soprattutto le infrastrutture viarie, tra cui principalmente il completamento dell'asse tirrenico Civitavecchia-Cecina e della trasversale Civitavecchia-Orte-Terni, nel tratto Civitavecchia-Vetralla;

in particolare, l'arteria Civitavecchia-Orte-Terni è decisiva per collegare l'area portuale alle zone produttive dell'Alto Lazio (Civitacastellana-Orte) e all'Umbria, polo industriale di Terni senza escludere l'ulteriore prosecuzione della superstrada verso l'Adriatico, realizzando l'auspicato progetto di collegamento dei due mari;

nonostante le forti pressioni esercitate in questi anni dai comuni di Civitavecchia e del viterbese e dalle province di Roma, Viterbo, Terni, il completamento viario non si è ancora realizzato e le motivazioni addotte ogni volta dall'Anas non possono giustificare un danno economico gravissimo inflitto alla portualità e ai

connessi traffici causati dalla carenza ed inadeguata viabilità —:

quale sia allo stato il programma del Governo per il completamento dell'asse tirrenico nel tratto mancante Civitavecchia-Cecina e per il completamento della superstrada trasversale Civitavecchia-Viterbo, sul tratto mancante Civitavecchia-Vetralla;

se siano disponibili i finanziamenti sui due versanti, di quale entità e per quali esercizi finanziari;

se sia realisticamente definibile la ripresa dei lavori e la loro conclusione.  
(3-00069)

CALZOLAIO, VIGNI, DUCA, ABBONDANZIERI, SERENI, PAOLA MARIANI, GIACCO e GALEAZZI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 77 è una infrastruttura viaria in via di completamento, attesa da decenni, vitale per le popolazioni marchigiane ed umbre, decisiva anche per la rinascita economica e la ricostruzione delle zone terremotate;

nel programma triennale ANAS 2001-2003 per le Marche era previsto uno stanziamento di 96 miliardi per il completamento del tratto da Sfercia a Colfiorito, previsto nelle intese istituzionali di programma con le regioni interessate (Marche e Umbria) firmate nel 1999; vi sarebbe stata una riduzione dello stanziamento nel testo definitivo del programma triennale, che disattende gli impegni assunti e sottoscritti il 22 marzo in sede Conferenza Stato - Regioni —:

se non ritengano di verificare immediatamente l'entità delle risorse stanziato per il completamento della SS 77;

se non intendano accelerare tutte le procedure per giungere in tempi rapidi alla valutazione di impatto ambientale,

alla progettazione esecutiva e all'appalto delle opere.  
(3-00073)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

VIGNI, CALZOLAIO, DUCA, ABBONDANZIERI, SERENI, PAOLA MARIANI e GIACCO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 77 è una infrastruttura viaria in via di completamento, attesa da decenni, vitale per le popolazioni marchigiane ed umbre, decisiva anche per la rinascita economica e la ricostruzione delle zone terremotate;

nel programma triennale ANAS 2001-2003 per le Marche era previsto uno stanziamento di 96 miliardi per il completamento del tratto da Sfercia a Colfiorito, previsto nelle intese istituzionali di programma con le regioni interessate (Marche e Umbria) firmate nel 1999;

vi sarebbe stata una riduzione dello stanziamento nel testo definitivo del programma triennale, che disattende gli impegni assunti e sottoscritti il 22 marzo in sede Conferenza Stato-Regioni —:

1) se non ritengano di verificare immediatamente l'entità delle risorse stanziato per il completamento della SS 77;

2) se non intendano accelerare tutte le procedure per giungere in tempi rapidi alla valutazione di impatto ambientale, alla progettazione esecutiva e all'appalto delle opere.  
(5-00053)

DUCA, CALZOLAIO, VIGNI e ABBONDANZIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 77 è una infrastruttura viaria in via di completamento, attesa da decenni, vitale per le popolazioni marchigiane ed umbre, decisiva anche per la rinascita economica e la ricostruzione delle zone terremotate;

nel programma triennale ANAS 2001-2003 per le Marche era previsto uno stanziamento di 96 miliardi per il completamento del tratto da Sfercia a Colfiorito, previsto nelle intese istituzionali di programma con le regioni interessate (Marche e Umbria) firmate nel 1999;

vi sarebbe stata una riduzione dello stanziamento nel testo definitivo del programma triennale, che disattende gli impegni assunti e sottoscritti il 22 marzo in sede Conferenza Stato-Regioni —:

1. se non ritengano di verificare immediatamente l'entità delle risorse stanziare per il completamento della SS 77;

2. se non intendano accelerare tutte le procedure per giungere in tempi rapidi alla valutazione di impatto ambientale, alla progettazione esecutiva e all'appalto delle opere. (5-00054)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, prevedeva all'articolo 99 il conferimento alle province delle funzioni di progettazione, costruzione e manutenzione delle strade non rientranti nella rete autostradale e stradale nazionale, mentre il successivo articolo 101 trasferiva alle regioni (che potevano disporre il passaggio alle province) il demanio di dette strade, con potestà di determinare i criteri e la fissazione e la riscossione delle tariffe relative alle licenze, alle concessioni e alla esposizione della pubblicità lungo o in vista di dette strade;

un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 12 ottobre 2000 procede all'« Individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative da trasferire alle regioni e agli enti locali per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi di cui agli

articoli 99 e 101 del decreto legislativo sopra nominato, in materia di viabilità »;

ulteriori decreti del Presidente del Consiglio dei ministri vanno verso la direzione di acconsentire in tempi rapidi tale trasferimento;

le province delle Marche al termine di questo periodo transitorio sono in grado di assumere la gestione delle funzioni trasferite, soprattutto per dare compiutezza al disegno istituzionale di decentramento e per assicurare la piena ripresa delle attività di manutenzione e gestione della rete stradale che in questi ultimi mesi ha segnato il passo per la pratica impossibilità dell'ANAS di proseguire una attività ormai non propria;

si può procedere alla immediata assegnazione delle risorse finanziarie in conto capitale per avviare nel frattempo la complessa fase della programmazione dei nuovi lavori stradali —:

quali siano i problemi che ancora impediscono alle province marchigiane di assumere la piena titolarità delle funzioni di strade ANAS trasferite alle regioni, con l'assegnazione d'ufficio del personale;

quando intenda assegnare le risorse finanziarie in conto capitale alle province, per metterle in grado di avviare la complessa procedura amministrativa della progettazione e dell'appalto delle nuove opere;

se sia possibile assegnare direttamente alle province le risorse finanziarie in conto capitale, senza la necessità del preventivo riparto regionale, che rischia di dilatare ulteriormente i tempi di programmazione dei lavori pubblici. (4-00214)

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

la strada statale n. 647 « Bifernina » a seguito del crollo di alcuni viadotti è interessata da lavori di ristrutturazione e manutenzione ordinaria e straordinaria;

nel tratto interessato dal crollo di un viadotto all'altezza del bivio che porta al comune di Lupara è stato costruito un ponte militare per rendere praticabile la circolazione sulla arteria stessa;

i lavori di ristrutturazione vanno avanti, tra varie interruzioni, da oltre un anno;

soprattutto nel periodo estivo, data l'affluenza di turisti diretti verso la costa, la mole di traffico che transita sulla predetta arteria aumenta considerevolmente, causando code interminabili di autovetture;

tale situazione rende precaria ed insicura la circolazione su un'arteria considerata a scorrimento veloce —:

quali iniziative immediate intenda prendere al fine di rendere meno precaria la situazione sull'arteria in questione.

(4-00218)

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

il professor Aurelio Misiti, già Presidente del Consiglio dei lavori pubblici e, secondo voci riportate da diversi organi di informazione in procinto di ritornare in quella carica, è oggi Presidente della commissione di collaudo per la tratta dell'Alta velocità Firenze-Bologna che dovrebbe effettuare la verifica dei lavori alla chiusura dei cantieri, attività per la quale avrebbe richiesto, secondo quanto riportato dal *Corriere della Sera* e dalla *Nazione*, una cifra compresa tra i 50 ed i 120 miliardi —:

se sia a conoscenza della situazione descritta e qualora la notizia sia da ritenersi fondata, quali iniziative intenda intraprendere per riportare la necessaria trasparenza nella procedura suddetta.

(4-00219)

\* \* \*

## INTERNO

*Interrogazioni a risposta immediata:*

POLLASTRINI, FUMAGALLI, QUARTIANI, TOLOTTI, RUZZANTE e CALZOLAIO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

nella mattinata di sabato 7 luglio 2001, un'ondata di violento maltempo ha colpito il Nord Italia, in particolare la provincia di Milano —:

quali siano le valutazioni sull'entità dei danni e quali misure urgenti il Governo intenda adottare per affrontare la grave situazione che si è venuta a determinare riguardo alle persone, alle abitazioni, alle infrastrutture, alle attività produttive sia agricole che industriali. (3-00075)

DARIO GALLI, CÈ, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, LUCIANO DUSSIN, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, BRICOLO, CAPARINI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN, ERCOLE, FONTANINI, GIBELLI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSSANA, MARTINELLI, FRANCESCA MARTINI, PAGLIARINI, PAROLO, POLLEDRI, RIZZI, RODEGHIERO, SERGIO ROSSI, STUCCHI e VASCON. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere —

visti i tragici avvenimenti atmosferici della scorsa settimana accaduti in Brianza;

considerati gli ingentissimi danni economici arrecati alle abitazioni private e alle strutture produttive;

appresa, da notizie di stampa, la possibile pericolosità dovuta alla presenza di polvere d'amianto;

vista la pronta risposta della popolazione delle comunità locali —:

se non intenda adottare immediati provvedimenti atti a ristabilire la capacità produttiva e ad alleviare i gravissimi disagi arrecati alle famiglie ed alle unità abitative, a semplificare e snellire le modalità di rimborso dei danni, ad adottare eventuali provvedimenti di tutela della salute pubblica. (3-00076)