

zione, adoperandosi con tutti gli strumenti in suo possesso al fine di individuare un'adeguata e urgente soluzione, che possa così consentire l'apertura e il funzionamento del nuovo palazzo di giustizia.

(4-01149)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

FIORONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro per gli affari regionali.* — Per sapere — premesso che:

la ferrovia Roma-Viterbo è stata finanziata, ai sensi della legge n. 910/1986 con lire 64.560.051.343, e detto finanziamento è stato utilizzato per circa l'84 per cento;

con tali fondi si è provveduto a riqualificare la stazione di « Grotta Rossa », la fermata di « Saxa Rubra », la stazione di « La Celso » e la stazione di « Labaro »;

la società Metro s.p.a ha proceduto a progettare l'ammodernamento della linea urbana « Piazzale Flaminio-Montebello » con particolare attenzione al capolinea « Piazzale Flaminio » per renderlo compatibile quasi con una rete metropolitana;

detto progetto prevede anche l'abbattimento delle barriere architettoniche presenti nelle stazioni;

detto progetto è stato approvato dal Governo che, come previsto dalla legge n. 211/1992, si è reso disponibile a finanziarlo per circa il 60 per cento cioè pari a lire 112 miliardi;

la Regione Lazio deve cofinanziare per il restante 40 per cento detto progetto per una cifra pari a lire 76 miliardi, altrimenti si perde il finanziamento nazionale e non si realizzano le opere;

detto progetto riguarda quanto a lire 139.577.000.000 la tratta urbana della Roma-Viterbo all'interno del Comune di Roma;

detto progetto riguarda quanto a lire 48.423.000.000 la tratta extra urbana quasi tutta ricompresa nella provincia di Roma;

è grave l'inerzia della giunta regionale che rischia di far perdere i finanziamenti per ammodernare l'altra via ferroviaria che collega Viterbo a Roma;

è inaccettabile che nessuna iniziativa sia intercorsa tra la regione Lazio e la società Metro s.p.a. per scongiurare che la progettazione e il finanziamento riguardassero soltanto la tratta compresa entro Roma e provincia escludendo completamente il tratto viterbese, destinando definitivamente questa a « trenino del Far West » quando con la trasformazione del tratto di linea romano in una metropolitana, con poche risorse si potrebbe creare un collegamento Roma-Viterbo importante per lo sviluppo del territorio —:

quali iniziative intenda prendere il Governo visti i ritardi cumulati dalla Regione per adeguare i progetti di ammodernamento di tutta la rete Roma-Viterbo;

quali iniziative intenda prendere per estendere la quota di finanziamento governativo all'intera tratta ferroviaria evitando una ulteriore ed inaccettabile penalizzazione della provincia di Viterbo.

(3-00363)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

FOTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

le forti precipitazioni di questi giorni hanno provocato gravi ed ingenti danni nei territori dell'Alta Val Trebbia (in provincia di Piacenza) ed in particolare nelle zone comprese nei Comuni di Ottone, Coli, Cortebrugatella e Bobbio;

le esondazioni verificatesi sono, in parte, conseguenza dell'autorizzata apertura della diga di Boschi: a seguito, infatti, di detta decisione, il livello delle acque del fiume Trebbia è notevolmente cresciuto, il che ha favorito la distruzione delle paratie e delle opere di difesa spondale, realizzate nei mesi precedenti —:

quale autorità abbia autorizzato l'apertura della diga di Boschi ed in ragione di quali specifiche ragioni detta decisione sia stata assunta. (5-00320)

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

in data 8 ottobre 2001 sul sedime dello scalo aereo di Milano-Linate è avvenuto un gravissimo incidente aereo, con 118 morti tra cui passeggeri e personale della S.E.A., che ha visto coinvolti un jet privato ed un aeromobile commerciale della Compagnia di bandiera Svedese che effettuava regolare volo di linea con il paese scandinavo;

a seguito di tali accadimenti il Ministro interrogato ha nominato una prima commissione d'inchiesta composta, tra altri, dal Direttore Generale dell'ENAC e dal Capo Dipartimento Sicurezza della stessa ENAC;

ad avvenute dimissioni « volontarie » dei due suddetti componenti la commissione d'inchiesta, originate dalla evidente incompatibilità esistente per l'assunzione nelle stesse persone delle funzioni di controllato e controllore, il Ministro interrogato ha nominato in sostituzione dei predetti funzionari il Capo Dipartimento dell'Aviazione Civile dello stesso Ministero che ha assunto le funzioni di Presidente della commissione, e del Capo del Servizio Vigilanza e controllo del citato Dipartimento;

fin dall'inizio è risultato evidente che le ragioni del grave incidente vanno ricercate in una serie di concause derivanti da

molteplici responsabilità di singole persone e/o collettive di tutti gli Enti preposti a tale servizio —:

se risponde al vero che, avendo la struttura ENAC assunto le funzioni nel 1998, fino a quella data tali funzioni sono state essenzialmente co-gestite dal Capo Dipartimento dell'Aviazione Civile, il quale ha rivestito da più di venti anni le funzioni di Capo del Servizio Aeroporti, servizio preposto alla progettazione ed alla manutenzione delle infrastrutture;

se risponde al vero che, l'attuale Capo del Servizio Vigilanza e Controllo (Servizio CIV) del Dipartimento dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti, anch'egli nominato nella commissione d'inchiesta, ha, nei mesi scorsi, portato a termine un'indagine conoscitiva sugli scali aeroportuali italiani che si è conclusa senza alcun rilievo di sorta relativamente alle infrastrutture aeroportuali ed agli impianti di radioassistenza al volo;

se il Ministro interrogato, qualora siano confermate le predette considerazioni, non reputi inopportuna la presenza in commissione d'inchiesta dei predetti funzionari e quali iniziative intende adottare al riguardo. (5-00323)

GAMBINI, ALBONETTI, CAZZARO, DE LUCA, DUCA, GASPERONI, MAZZARELLO, ROGNONI, SEDIOLI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle attività produttive, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

in data 14 ottobre 2001, nel corso di un convegno promosso dal sindacato balneari italiano a Rimini, il sottosegretario al ministero delle comunicazioni Baldini ha annunciato l'intenzione del Governo di procedere alla alienazione del demanio marittimo destinato ad uso turistico-ricreativo agli attuali concessionari;

un tale orientamento risulta del tutto estraneo alle norme vigenti e a ogni pro-

gramma di gestione degli arenili e di sviluppo delle attività turistiche annunciato dal Governo;

la privatizzazione delle spiagge rappresenterebbe una ferita grave ed un grave rischio per l'utilizzo e la fruizione da parte di tutti i cittadini di un bene ambientale di straordinario valore, un bene certamente peculiare del paesaggio italiano e della « cultura » dell'ospitalità e delle vacanze del nostro Paese;

non si vede come il sottosegretario abbia potuto garantire la vendita degli arenili agli attuali concessionari, dato che ogni alienazione di beni pubblici non può che avvenire attraverso il meccanismo dell'asta pubblica, per garantire il massimo introito allo Stato. La prospettiva dell'alienazione potrebbe perciò favorire esclusivamente grandi gruppi detentori di disponibilità finanziarie capaci di acquisire le parti più remunerative delle coste italiane espellendo gli attuali piccoli imprenditori;

le parole del sottosegretario hanno già sollevato le proteste delle associazioni ambientaliste ed anche dei rappresentanti di altre categorie di imprenditori turistici, preoccupate per la totale dipendenza cui sarebbero costrette le imprese ricettive, i pubblici esercizi, eccetera, dalla privatizzazione del principale bene sul quale si fondano le attività turistiche delle località balneari del nostro Paese;

proprio nel corrente mese, in attuazione del decreto legislativo n. 112 del 1998, il Ministero ha trasferito alle regioni, ai comuni e alle autorità portuali, ciascuno per le proprie competenze, le funzioni e il personale addetto alla gestione del demanio marittimo dello Stato —:

se le dichiarazioni del sottosegretario Baldini trovano fondamento nella volontà espressa dal Governo ed, in quest'ultimo caso, in quali tempi, con quali modalità si intenda attuare un tale intendimento e se sia stata sentita la Conferenza Stato-Regioni. (5-00328)

Interrogazioni a risposta scritta:

PASETTO, PISTELLI, LUSETTI, REALACCI e RUGGERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 12 ottobre 2001, la stampa ha diffuso la notizia riguardo le intenzioni del Ministro Lunardi di aumentare i limiti di velocità sulle strade italiane;

l'elevato numero dei morti e degli incidenti stradali, risulta essere provocato nel 70 per cento dei casi da elementi concernenti l'alta velocità;

il sistema dei trasporti italiano risulta essere fortemente squilibrato, per una la congestione sulle autostrade, in cui gravita anche la gran parte del traffico merci;

una recente ricerca dello Studio Ambrosetti definisce le autostrade italiane le più affollate della rete stradale europea;

in ultimo va considerata l'inadeguatezza delle infrastrutture su tutto il territorio —:

quali ragioni e studi portino il Ministro a voler attuare un tale incremento dei limiti di velocità sulle autostrade italiane. (4-01130)

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

le Province sono diventate titolari della rete di strade di loro pertinenza, che ricadevano sotto la gestione dell'ANAS;

il Ministro dell'economia ha fino ad oggi disatteso il Decreto del P.C.M. 448/2000, e quindi le Province sono in attesa di ricevere il finanziamento necessario per provvedere ai nuovi compiti, calcolato dall'UPI in circa 700 miliardi e che, in conseguenza, il Ministro dell'interno non ha potuto procedere a ripartire le risorse spettanti a ogni amministrazione;

questa operazione di trasferimento alle Province della rete stradale e di altri beni mobili e immobili, ha subito intralci e ritardi da parte dell'ANAS;

se risponde al vero quanto affermato in premessa:

quali provvedimenti intenda prendere il Governo per garantire alle Province pienezza di poteri e di risorse perché possano esercitare, nella loro autonomia, le nuove competenze, scaturite dai trasferimenti ANAS. (4-01140)

DELMASTRO DELLE VEDOVE, GIANNI MANCUSO, GHIGLIA, GALLO, ARRIGHI, FATUZZO, CARRARA, CORONELLA, BELLOTTI, TAGLIALATELA e MEROI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il contrassegno speciale per la sosta e la circolazione di veicoli al servizio di soggetti disabili è valido a tutti gli effetti anche nei paesi dell'Unione europea;

è stata da tempo emanata una raccomandazione della Comunità europea che individua un contrassegno internazionale, identico a quello in uso in Italia tranne che per il colore di fondo, azzurro anziché arancione;

non vi è obbligo di recepimento delle raccomandazioni della Comunità europea ma soltanto delle direttive, sicché l'Italia ha rimandato l'adozione del contrassegno internazionale a modifiche di natura regolamentare successive all'emanazione del codice della strada dimenticando che, a volte, i disabili all'estero sono contravenuti;

peraltro altri paesi dell'Unione europea hanno già provveduto all'adozione del contrassegno speciale europeo —:

se e quando si intenda adottare il contrassegno speciale europeo per la sosta e la circolazione di veicoli al servizio di soggetti disabili, spontaneamente adeguan-

dosi alla raccomandazione della Comunità europea. (4-01151)

* * *

INTERNO

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro per l'innovazione e le tecnologie, per sapere — premesso che:

è iniziata l'operazione del censimento nazionale che coinvolge rilevanti risorse finanziarie e umane e impegna gli enti locali in un gravoso coordinamento operativo, per fornire una fotografia aggiornata del Paese e per raccogliere dati « indispensabili per prendere decisioni che riguardano tutti i cittadini e per pianificare i servizi utilizzati quotidianamente »;

il questionario in distribuzione a tutte le famiglie risulta molto articolato e ricco di domande, perfino su dettagli riguardanti l'organizzazione interna delle abitazioni, sulla natura dei singoli vani e sulla dotazione di servizi igienici;

non c'è invece nessuna domanda sulla presenza e sull'uso di strumenti tipici della società della comunicazione, quali *personal computers*, accesso ad internet, antenna satellitare, cavo di connessione a servizi a banda larga e altri;

il questionario sembra rivolto più a misurare la evoluzione di dati storici riferiti al passato che alla individuazione di elementi conoscitivi indispensabili per programmare lo sviluppo della moderna società della comunicazione, in palese contraddizione con le ripetute affermazioni del Governo sulla importanza di una modernizzazione diffusa del Paese —:

quali siano i motivi che hanno portato ad escludere, nel censimento nazionale, una materia così rilevante e strategica per lo sviluppo del Paese;