

nica a fronte dei molteplici compiti ultimamente assegnati e dell'aumento della popolazione carceraria, divise decorose e rispetto dei tempi delle forniture delle stesse, corretto uso dei regolamenti disciplinari —:

se non ritenga di intervenire presso il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e presso il provveditorato regionale della Sicilia per porre fine alla situazione denunciata dalle organizzazioni sindacali e per accogliere le istanze degli appartenenti al Corpo della Polizia Penitenziaria, il cui trattamento, sia dal punto di vista economico che giuridico, non appare adeguato all'impegno dagli stessi profuso nell'adempimento dei delicati compiti loro assegnati. (4-01566)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

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

la linea ferroviaria Messina-Catania è un'infrastruttura fondamentale per il sistema di trasporti nel sud del Paese, mettendo in comunicazione il nodo di entrata della Sicilia con una delle zone a maggior produttività della regione;

il contratto di programma 2001-2005 per gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, stipulato tra l'amministrazione dei trasporti e FS spa, prevede un preciso piano di investimenti per il riequilibrio infrastrutturale del Mezzogiorno, assegnando particolare rilevanza al completamento del raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania;

nel successivo piano di priorità degli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, previsto dal menzionato contratto di programma 2001-2005 ed in corso di definitiva approvazione, non risulta adeguata-

mente considerato il progetto del completamento del raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania;

il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, al quale è attribuito il compito di emanare un parere sul citato piano di priorità degli investimenti, ha richiesto in merito un elenco degli interventi localizzati nel Mezzogiorno, anche al fine di un confronto con le previsioni d'intervento inserite nel PON trasporti, predisposto all'interno del Quadro comunitario di sostegno 2000-2006 al fine del potenziamento della rete infrastrutturale nel sud del Paese;

il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania è considerato, inoltre, come opera fondamentale a valle del Ponte sullo Stretto di Messina. La costruzione del ponte, infatti, non induce un aumento dei transiti merci e passeggeri né, tantomeno, riduce la congestione da traffico in presenza di colli di bottiglia causati da una linea ferroviaria a binario unico, obsoleta e del tutto inadeguata sotto il profilo della capacità —:

quale sia la priorità che si intenda assegnare al completamento del raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania e quali siano i relativi tempi di realizzazione;

qualora si intendano destinare ad altri interventi le risorse finanziarie già previste nel suddetto contratto di programma 2001-2005 per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania, quale siano le ragioni di tale variazione e se non ritenga, in tal caso, necessario inserire nell'*addendum* al medesimo contratto di programma 2001-2005, di probabile prossima predisposizione, la puntuale previsione sia di apposite risorse finanziarie sia dei tempi di investimento per l'intervento di raddoppio, attesa anche la scarsa capacità di spesa per investimenti nella rete da parte di FS spa, più volte rilevata anche dal Parlamento in sede di esame delle relazioni annuali sullo stato di attuazione dei contratti di programma.

(2-00171) « Stagno d'Alcontres, Gazzara ».

Interrogazione a risposta orale:

RUSSO SPENA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro per la funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge n. 300 del 1998 ipotizza la soppressione della *ex* Motorizzazione civile;

l'articolo 9 del collegato al DPEF 2001, articolo peraltro stralciato prima della discussione nel Consiglio dei ministri, prevede il passaggio delle competenze ai privati per quanto attiene alle revisioni e prove dei veicoli, agli enti locali per quanto attiene alle autorizzazione e alle licenze inerenti il trasporto di cose su strada, all'Acì-Pra per tutte le rimanenti attribuzioni attualmente di pertinenza del Dipartimento dei trasporti terrestri;

il predetto articolo 9 ha previsto un esubero di soli seicento dipendenti ministeriali, da assorbire dall'Acì-Pra, a fronte di un organico dell'*ex* Motorizzazione Civile attualmente quantificabile in oltre settemila unità —:

quali siano le reali intenzioni del Governo in ordine al futuro dell'*ex* Motorizzazione Civile, con particolare riferimento al trasferimento delle funzioni ad altri soggetti giuridici, e la conseguente ricollocazione del personale eccedente (seicento unità) che dovrebbero confluire nell'organico dell'Acì-Pra;

come intenda fugare i timori circa le garanzie connesse alla circolazione degli autoveicoli — che devono essere sottoposti a revisione per poter circolare su strada — le cui autorizzazioni saranno certificate esclusivamente dai concessionari privati, nella considerazione che il fine principale dell'attività imprenditoriale è il profitto che mal si concilia con l'interesse generale.

(3-00499)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

TESTONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

quali siano realmente le attuali disposizioni di sicurezza da rispettare per il decollo e l'atterraggio degli aeromobili negli scali di Milano Linate e Milano Malpensa, in relazione ai limiti di visibilità in caso di nebbia;

se sia al corrente dei motivi per i quali negli ultimi giorni, anche con visibilità rilevante sulla pista, superiore ai 200 metri previsti, si siano verificati ritardi nei decolli e negli atterraggi fino a tre ore rispetto all'orario stabilito. (5-00454)

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

l'impianto normativo italiano in materia di barriere stradali, il DM n. 233 del 1992, è effettivamente molto avanzato ed anticipa in parte le norme europee EN 1317 che sono successive di alcuni anni. Nelle parte « Regolamento » si è però data, a giudizio dell'interrogante, un'impostazione aberrante del problema ed ancora oggi, malgrado le modifiche apportate per 4 o 5 volte, tali norme consentirebbero la produzione di barriere abnormi, destinate al controllo totale dei camion, ma che non tengono conto delle autovetture, ossia della presenza « debole » nella strada rispetto ai TIR, ma che costituiscono la maggioranza del traffico extraurbano e la quasi totalità di quello urbano;

l'impostazione del primo Regolamento è stata quella di produrre barriere abnormi con classi di resistenza elevatissime (fino a 1000 kilojoule) con l'unica pretesa di trattenerne camion in svio, senza alcun riferimento all'esito dell'urto delle vetture su quelle barriere e questa impostazione è stata sostanzialmente mantenuta nelle variazioni successive;

l'uso di barriere sovradimensionate non garantisce dal salto di carreggiata dei

camion, una delle ragioni dichiarate che ha fatto partire la corsa al gigantismo, perché comunque i carichi dei camion trattenuti, passano alla carreggiata opposta, con conseguente analogo pericolo, come se il veicolo pesante fosse passato —:

se si intenda recepire integralmente la norma europea EN 1317-1/EN 1317-2 nelle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale ai fini dell'omologazione, allegate al decreto del Ministero dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, così come modificate dai successivi decreti 15 ottobre 1996 — 3 giugno 1998 — 11 giugno 1999;

se non si ritenga utile costituire un organismo in grado di unificare la ricerca e lo sviluppo delle barriere stradali sotto la tutela del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale organismo potrebbe essere composto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — garante della sicurezza collettiva, dagli enti appaltanti — esperti in costruzione e gestione delle strade, dai produttori — esperti nella produzione reale dei manufatti, dai centri di ricerca specializzati e dal campo di prove;

se non ritenga allo scopo di contenere e recuperare i costi di richiedere una *royalty* a tutti gli imprenditori produttori di barriere stradali che chiederanno l'utilizzo delle barriere testate, al fine di ridurre il numero delle barriere esistenti nel mercato ad una tipologia per ciascuna destinazione e classe di resistenza, di ottenere evidenti vantaggi per i costi anche di manutenzione e di riaprire così, finalmente, il settore delle barriere al libero mercato. (5-00457)

Interrogazioni a risposta scritta:

SARDELLI e DE LAURENTIIS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'accordo del 12 dicembre 2000 tra Governo, ENAV e Organizzazioni sindacali ha previsto, tra l'altro, la trasformazione dello stesso ENAV da ente pubblico economico in società per azioni;

detta trasformazione, ribadendo l'unicità dei servizi di assistenza al traffico aereo gestiti da ENAV spa, non prevedeva programmi di terzizzazione e garantiva comunque sicurezza ed efficienza;

in data 8 ottobre 2001 l'amministratore delegato di ENAV spa provvedeva a sottoscrivere l'atto costitutivo di Italflyt spa, con capitale pariteticamente diviso tra la Divisione Radiomisure di ENAV spa e la Tecnosistemi spa;

una visione distorta della missione aziendale di ENAV spa può indurre a risparmi generalizzati, finanche a scapito degli intangibili investimenti in termini di sicurezza, come tristemente dimostrato dagli ultimi tragici eventi occorsi a Milano Linate;

così come riportato dal quotidiano *Il Sole 24-Ore* la NATS Ltd., omologa inglese dell'ENAV, unico esperimento di servizio di controllo del traffico aereo privatizzato in Europa, è al tracollo economico, costringendo il governo britannico a pesante esborso per il riassorbimento del servizio tra quelli gestiti direttamente dallo Stato —:

se e quale tipo di delega sia stata fornita ad ENAV spa per dare avvio ad un programma di terzizzazione;

se, in ogni caso, non sia opportuno rivisitare il piano industriale di ENAV spa in un'ottica che veda la sicurezza come fulcro e fondamento della sua missione aziendale. (4-01557)

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

nel pomeriggio del 27 novembre 2001 l'Enav ha declassato l'aeroporto di Torino Caselle dalla categoria 3b, che prevede l'operatività dello scalo con una visibilità

di almeno 75 metri, alla categoria 1, che prevede l'operatività dello scalo con una visibilità di almeno 550 metri;

nel pomeriggio di mercoledì 28 l'aeroporto è stato chiuso al traffico aereo a causa della nebbia e del declassamento dello scalo;

il passaggio alla categoria 3b era avvenuto soltanto tre settimane fa, dopo le verifiche al nuovo impianto di monitoraggio degli Aiuti Visuali Luminosi effettuate dall'Enav;

la Sagat non ha fornito tempestive e chiare spiegazioni sull'accaduto;

notizie di stampa affermano che il malfunzionamento del sistema di monitoraggio è stato dovuto ad interferenze, che si verificano in particolari condizioni di umidità, tra l'impianto elettrico che alimenta la linea ferroviaria Torino-Ceres e l'impianto di monitoraggio dell'aeroporto, che attiverrebbe le luci-spia che segnalano malfunzionamenti anche quando tutto il sistema AVL è perfettamente funzionante;

le stesse notizie di stampa affermano che il temporaneo declassamento è stato superato e che lo scalo è di nuovo in categoria 3b da giovedì 29 novembre;

a causa della chiusura dello scalo torinese, in 50 ore sono stati dirottati o cancellati 48 voli, con evidenti disagi per i passeggeri;

durante le ore di chiusura dell'aeroporto le persone in attesa dei voli in arrivo non sono state informate della situazione in quanto l'altoparlante si limitava ad annunciare i dirottamenti su altri aeroporti al momento previsto per l'atterraggio dei diversi voli dirottati, senza fornire alcuna informazione sul declassamento e quindi senza chiarire perché in una situazione di visibilità ben superiore ai 75 metri l'aeroporto fosse chiuso;

una informazione chiara avrebbe evitato inutili ansie alle persone in attesa e inutili perdite di occasioni di lavoro ai numerosi taxisti che aspettavano passeggeri che non sarebbero arrivati —

come sia possibile che i collaudi e le verifiche effettuate non abbiano riscontrato il problema delle interferenze;

se siano individuabili delle precise responsabilità all'origine della situazione che si è verificata;

se non ritenga che i passeggeri e gli utenti dei servizi aeroportuali abbiano diritto ad informazioni chiare e tempestive sulla situazione dei voli e dell'operatività degli scali. (4-01572)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

sabato 1° dicembre 2001 si è svolta a Bologna una pacifica e nutrita manifestazione a sostegno dei diritti degli immigrati in Italia (e a Bologna) che sono oggetto di attacco da varie parti;

a conclusione e a lato della manifestazione ci sono state due aggressioni a gruppi di giovani partecipanti che sfollavano tranquillamente dalla manifestazione;

tali aggressioni sono avvenute: una vicino a via Indipendenza in zona centralissima, con feriti per fortuna non gravi, e un'altra poco dopo in Piazza dell'Unità;

le notizie parlano di *nazi-skin*. In ogni caso non è accettabile che ad una manifestazione democratica, civile e pacifica facciano seguito due aggressioni senza che, a quanto risulta all'interrogante, ci sia stata un'adeguata reazione da parte delle forze dell'ordine;

episodi di questo tipo, dei veri e propri agguati, non possono essere sottovalutati. Oggi le conseguenze, per fortuna, non sono andate oltre alcuni feriti ricoverati in ospedale, ma indicano un clima presente in certi gruppi dell'estrema destra