

quali interventi immediati si intendano porre in essere;

quali azioni si intendano intraprendere per riformulare l'organico dell'UNEP presso la sezione distaccata del tribunale di Foggia avente sede in Cerignola ed assicurarne la copertura. (5-00513)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

FERRO, SAGLIA, ZORZATO, MILANATO, PAROLI, FRATTA PASINI, ALBERTO GIORGETTI, BRICOLO, DIDONÈ, MANINETTI — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con l'approvazione della legge obiettivo concernente « delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive » sono state poste le indispensabili premesse per dare concreto avvio al programma di modernizzazione infrastrutturale del paese. Sappiamo che la maggior parte delle opere attese riguarda il sistema della mobilità, rimasto rigidamente immobile per numerosissimi anni, a causa di scelte politiche di cui oggi annotiamo, purtroppo, le tragiche conseguenze, che lo sviluppo del sistema Italia sta pagando. Strumento importante di questo disegno è la revisione dell'aggiornamento delle disposizioni in materia di finanza di progetto recate dalla legge Merloni *ter*. In materia stradale ed autostradale, nessuna gara è stata, ancora lanciata ricorrendo al *project financing*. Nella passata legislatura sono stati rivisti gli strumenti convenzionali tra l'Ente nazionale per le strade e le società concessionarie di autostrade, sulla base di una complessa normativa di dettaglio che ha trovato puntuale definizione nella direttiva emanata dal Ministro dei lavori pubblici il 20 ottobre 1998, registrata alla Corte dei conti in data 18 dicembre 1998;

per le problematiche che qui intendo richiamare e che interessano, ricordo che l'applicazione della direttiva, in sede di revisione degli strumenti convenzionali, consentiva la concessione di proroghe della durata delle concessioni, al solo fine di risolvere transattivamente il contenzioso pregresso mediante l'applicazione di criteri generali per la quantificazione del contenzioso e per la relativa trasformazione in anni di proroga del rapporto concessorio;

la direttiva ha stabilito inoltre che alla scadenza del rapporto le concessioni devono essere affidate mediante gara e che il concessionario subentrante è tenuto al pagamento di un indennizzo relativamente alle poste non ammortizzate dal concessionario uscente;

giòva ricordare che i nuovi piani finanziari elaborati dalle concessionarie per l'avvio di opere che l'Anas ha ritenuto essere necessarie ed urgenti comportano 30.000 miliardi di investimenti (15,5 milioni di Euro) interamente a carico dei concessionari e senza oneri pubblici;

molti di tali investimenti, tra i più significativi e strategici, sono richiesti da esigenze di mobilità locale e sono inseriti in accordi di programma con altri enti (fra i quali la stessa Anas in relazione alla competenza istituzionale in materia di strade statali, comuni, province, ferrovie, eccetera). Essi attivano ulteriori risorse destinate ad interventi complementari la cui realizzazione deve essere coordinata con quella delle opere principali determinando pertanto precisi impegni dei concessionari stessi;

altri interventi pure strategici e fra i più cospicui comportano l'applicazione del nuovo istituto del subentro, previsto dalla direttiva che ho richiamato. Il meccanismo presenta, in sede applicativa, difficoltà difficilmente superabili nel suo aspetto finanziario, trattandosi di reperire risorse mediante indebitamento;

l'applicazione dell'istituto anziché salvaguardare una rapida realizzazione

degli interventi previsti dai piani finanziari, indispensabili, come dicevo sopra, per la sicurezza, per la fruibilità, per l'adduzione, appare uno strumento pieno di insidie burocratiche e normative e di rischi contrattuali, di difficilissima se non impossibile applicazione;

gli attuali orientamenti governativi inoltre sono sicuramente volti a favorire un quadro normativo « finalizzato alla celere realizzazione delle infrastrutture ». Appartiene a questo contesto ogni azione che, nel rispetto di principi e norme fondamentali nazionali e comunitarie, sia finalizzata a dare soluzione ai problemi della mobilità su gomma;

la recente riorganizzazione integrale dell'Anas e delle competenze statali, il decentramento federale anche in materia stradale e la necessità di azioni che manifestino coerenza con le varie emergenze e fra queste con quella primaria della mobilità richiedono una nuova valutazione dei rapporti fra concessionari ed enti locali e fra i predetti e il Governo;

ciò significa tenere conto delle esigenze di infrastrutture e mobilità nei singoli contesti e delle disponibilità dei singoli concessionari ad effettuare gli investimenti previsti senza oneri per lo Stato e per gli Enti locali, rafforzando nel contempo la competitività al livello europeo dei concessionari stessi —:

se, alla luce delle complesse problematiche esposte, tenuto conto della situazione generale del paese e delle indifferibili esigenze riguardanti il settore della mobilità su gomma ed in particolare del comparto autostradale, vista la possibilità delle aziende concessionarie di effettuare, senza oneri per lo Stato, investimenti massicci già assentiti con i piani finanziari o ipotizzabili in prospettiva, nell'intento di aiutare la competitività, l'economia e l'occupazione a livello locale e nazionale, non ritenga con riferimento alle problematiche esposte, di poter adottare una linea interpretativa e di condotta che consenta la revisione dei piani finanziari e delle convenzioni in essere, maggiormente orientata

verso una negoziazione con l'Ente concedente della durata delle concessioni assentite, che tenga conto delle singole specificità e delle esigenze di mobilità che il concessionario è in grado di soddisfare.

(5-00512)

Interrogazioni a risposta scritta:

GIACHETTI. — *Al Ministro per le infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 23 novembre 2001 la Società Autostrade S.p.A. ha trasmesso una nota al Sindaco del Comune di Macerata nella quale viene comunicato che la nuova denominazione della stazione autostradale A14 di « Macerata - Civitanova » è stata modificata in « Civitanova », omettendo l'indicazione Macerata;

la città di Macerata nel caso fosse cambiata la denominazione della stazione autostradale citata, sarebbe l'unico capoluogo di provincia, fra quelli più vicini, come ad esempio le stazioni autostradali « Ascoli - San Benedetto » e « Teramo - Giulianova », privo dell'indicazione dell'uscita autostradale;

con tale omissione gli automobilisti che percorrono l'A14 per raggiungere la città di Macerata si troverebbero sprovvisti di un'adeguata segnaletica che permetta loro di individuare agevolmente l'uscita per il capoluogo di provincia e di conseguenza per gli uffici e i servizi pubblici che il capoluogo offre, con danni economici diretti ed indiretti, sia per la pubblica amministrazione sia per i cittadini che subiranno altresì disagi non indifferenti;

quali siano i motivi che hanno spinto la Società Autostrade S.p.A. a deliberare il cambiamento della denominazione della stazione autostradale dell'A14 « Macerata - Civitanova » in « Civitanova » omettendo l'indicazione del capoluogo di provincia;

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno, per i motivi espressi in premessa, attivare tutte le azioni necessarie affinché venga ripristinata la denominazione della stazione autostradale dell'A14 « Macerata - Civitanova ». (4-01708)

GIACHETTI. — *Al Ministro per le infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

secondo le notizie riportate mercoledì 12 dicembre 2001 da un articolo a firma Daniela Onelli, pubblicato all'interno della cronaca romana del quotidiano *la Repubblica* sembrerebbe che venerdì 7 dicembre 2001, dalla mezzanotte alle ore sei di mattina, il radar d'avvicinamento dell'Aeroporto Intercontinentale « Leonardo da Vinci » non ha funzionato e si è dovuti far fronte alle esigenze con il radar di navigazione che non copre le basse quote in prossimità dell'aeroporto;

il radar di avvicinamento è lo strumento che aggiorna la posizione degli aerei nelle fasi d'atterraggio e decollo;

durante la seduta di giovedì 29 novembre 2001 delle Commissioni riunite IX Camera dei Deputati e VIII del Senato della Repubblica, con all'ordine del giorno l'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, nella quale, presente il Ministro interrogato, è intervenuto Francesco Vitanza, rappresentante del Sulta (Sindacato Unitario Lavoratori Trasporto Aereo) che ha dichiarato che nell'Aeroporto « Leonardo da Vinci » è stato soppresso il radar di avvicinamento citato in precedenza, e in attesa del nuovo sistema tuttora in costruzione viene utilizzato l'Atcr 44, radar di navigazione;

sempre secondo l'articolo del quotidiano *la Repubblica* citato, sembrerebbe che il monitoraggio dell'impianto luminoso delle piste non è informatizzato ma viene svolto da un addetto della società « Aeroporti di Roma » che controlla visivamente il funzionamento delle lampadine —:

se nell'Aeroporto « Leonardo da Vinci » di Fiumicino, sia presente o meno il radar di avvicinamento utile verifica della posizione degli aerei durante il decollo e l'atterraggio;

nel caso in cui il radar di avvicinamento fosse presente, se risponda al vero che il giorno 12 dicembre 2001 lo stesso

non ha funzionato causando una situazione di rischio che ha compromesso gli standard di sicurezza;

quali interventi il Governo intenda adottare affinché vengano ripristinate al più presto tutte le condizioni di sicurezza atte a garantire l'incolumità dei passeggeri e dei lavoratori presenti all'Aeroporto « Leonardo da Vinci ». (4-01709)

* * *

INTERNO

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

vivo qualificato diffuso sdegno ha suscitato la notizia secondo cui, nell'ambito del convegno « Atmosfere in nero », organizzato a Trieste dall'« associazione culturale *Novecento* », avrebbe recato la sua testimonianza un volontario della brigata Waffen SS Charlemagne;

l'associazione *Novecento* è stata formalmente riconosciuta dall'ente regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, con tempestività inusuale se rapportata alla limitatezza anche temporale dell'attività svolta, la qualifica di realtà culturale di preminente interesse regionale, ciò che le assicura una sovvenzione annua costante di 70 milioni di lire;

l'associazione *Novecento* è nota soprattutto per essere stata *partner* della provincia di Trieste nell'organizzazione di eventi culturali anche di taglio palesemente politico;

all'associazione *Novecento* è stato concesso, per la specifica organizzazione del convegno « Atmosfere in nero », il patrocinio della regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, nonché della provincia e del comune di Trieste;

autorevole esponente di uno dei partiti di maggioranza al comune di Trieste,