

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'articolo 116, stabilisce che gli autocarri possono essere guidati con la patente di categoria « B » fino alla portata complessiva di tre tonnellate e mezzo;

gli autocarri compresi in questa categoria sono diffusissimi per i costi contenuti (50-70 milioni di lire), per la estrema manovrabilità e per il fatto che non è necessaria la patente di categoria « C »;

le imprese edili, in particolare, dotano il mezzo di cassone ribaltabile per il trasporto di macerie, inerti o materiali di scavo, e da piccola gru idraulica per il carico e lo scarico della merce trasportata;

tale ultima configurazione dell'autocarro è quella tipica del piccolo imprenditore edile;

al momento della vendita non viene evidenziato il peso a vuoto dell'autocarro completo di allestimento (cassone più gru), mentre al momento della consegna del libretto di circolazione si apprende che è prevista una portata utile di 500-600 chilogrammi, a seconda del modello;

in realtà pesando l'autocarro vuoto, con autista e serbatoio pieno, si scopre il peso complessivo è di circa 3.300 chilogrammi, sicché il carico utile si riconduce a circa 200 chilogrammi;

tale ultima considerazione è significativa in ragione del fatto che l'autocarro può trasportare fino a tre persone, sicché null'altro, oltre alle persone, può essere caricato;

peraltro i piccoli imprenditori edili hanno la necessità di utilizzare mezzi di questo genere;

la considerazione conclusiva è che il limite di 3.500 chilogrammi per l'omologazione di tali veicoli per la patente di categoria « B » è del tutto insufficiente —:

se sia al corrente di questa situazione che coinvolge decine di migliaia di veicoli ed altrettanti piccoli imprenditori proprietari e se non ritenga dunque opportuno che sia elevata a 4 tonnellate la massa complessiva totale a pieno carico per la patente di categoria « B » di cui all'articolo 116, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. (3-00625)

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

nei giorni scorsi la procura della Repubblica di Tempio Pausania ha avviato un'inchiesta su pezzi di ricambio di aerei provenienti da velivoli in disuso o addirittura precipitati che sarebbero stati venduti, certificandoli come nuovi, alla società di brokeraggio Panaviation srl e ha arrestato sei persone per attentato alla sicurezza aerea;

tale inchiesta si è estesa a numerosi scali italiani e negli *hangar* degli aeroporti di Olbia, Fiumicino e Ciampino sono stati rinvenuti, oltre a sei Airbus 300, smontati in condizioni di totale insicurezza e pronti per essere inviati negli Stati Uniti, decine di migliaia di parti di materiale aeronautico;

l'inchiesta sta assumendo sempre più i contorni di una vera e propria truffa internazionale e l'esame degli ordini di acquisto, sequestrati alle compagnie aeree italiane, servirà a ricostruire il percorso di ogni singolo componente;

la stessa Faa, l'Ente di controllo aereo degli Stati Uniti d'America, è in allerta, tanto da chiedere alla squadra che lavora alle indagini sull'A300 precipitato, con 265 persone a bordo, lo scorso 12 novembre nel Queens, alla periferia di Manhattan, di ricontrollare l'origine di ogni pezzo di ricambio montato su quell'aereo;

come sia possibile che l'Enac, l'Ente nazionale aviazione civile, organo preposto per legge alla sorveglianza, non abbia effettuato nessun tipo di controllo sulle certificazioni dei pezzi venduti e come mai, dopo l'avvio dell'indagine della magistratura, non abbia provveduto con urgenza ad accertare le evidenti responsabilità amministrative, soprattutto in relazione alla scarsa vigilanza prestata —:

se non ritenga opportuno adoperarsi al fine di accertare se realmente tale truffa possa essere collegata al disastro aereo avvenuto negli Stati Uniti d'America il 12 novembre scorso e ad altri incidenti verificatisi, anche in Italia, nel corso di questi ultimi anni;

quali iniziative intenda prendere per ridare tranquillità ad un settore che era già stato colpito, ed in maniera pesante, da una profonda crisi e per tutelare la sicurezza dei passeggeri. (3-00626)

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

l'inchiesta della Procura di Tempio Pausania sta mettendo in luce un traffico di pezzi obsoleti di aeromobili riciclati e rivenduti alle Compagnie aeree come nuovi;

la Guardia di Finanza nell'ultimo *blitz* a Fiumicino ha scoperto dentro due *container* una grande quantità di ingranaggi e di congegni elettronici smontati da 6 Airbus dismessi 10 anni fa dall'Alitalia, ripuliti e destinati ad una società degli Stati Uniti d'America;

in precedenza (5 aprile 2001) la Guardia di finanza aveva scoperto nell'hangar 126 dell'Aeroporto di Ciampino tra i pezzi di ricambio messi in commercio persino i rottami di un Canadair, caduto durante una operazione antincendio in Sicilia e di aerei civili in servizio molti anni fa con la Jugoslavia;

queste notizie, comprovate dai primi risultati dell'inchiesta in corso, ripropon-

gono drammaticamente il tema della sicurezza della navigazione aerea, elevando il rischio degli infortuni e alimentando il sospetto e il dubbio che alcune tragedie che si sono verificate, possano avere avuto tra le cause l'utilizzo di pezzi di ricambio inservibili, fuori mercato, che gli autori di questo delittuoso meccanismo erano riusciti a piazzare —;

se non ritenga non solo opportuna, ma necessaria la formazione di una Commissione di indagine che nella sua autonomia e, prescindendo dai compiti istituzionali propri della Magistratura, si preoccupi di verificare come e dove si provvede alla rottamazione degli aerei, quali siano le norme che disciplinano il mercato dell'usato aereo, quale Autorità è incaricata di vigilare e di controllare la certificazione dei pezzi riciclati;

se non ritenga inoltre di adottare le adeguate iniziative affinché siano apportate le correzioni ritenute necessarie e urgenti.

(3-00627)

Interrogazione a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione

DUCA, TIDEI, ADDUCE, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI e RAFFALDINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dopo mesi di iniziative parlamentari e di agitazioni promosse dalle organizzazioni sindacali del trasporto aereo, in ordine alla grave situazione venutasi a creare nella società Alitalia e in tutto il comparto del trasporto aereo, in data 24 gennaio 2002 è stato siglato un verbale di intesa tra il Governo, le organizzazioni sindacali di categoria e la società Alitalia;

se da una parte la predetta intesa costituisce un primo passo avanti, con l'accollo da parte del Governo degli oneri derivanti dalla copertura assicurativa dei

rischi derivanti da attentati o da eventi bellici sino al 31 marzo 2002, nonché di quelli derivanti dall'adozione di misure necessarie al sostegno dell'occupazione con l'utilizzo degli strumenti previsti dalla legge n. 236 del 1993, dall'altra rimangono ancora aperti e non risolti i problemi relativi a tutte le altre rivendicazioni sindacali —:

quali misure a sostegno intenda adottare il Governo in ordine al piano di risanamento presentato da Alitalia (che, tra l'altro, contiene i 3.500 esuberanti previsti dalla società e 1.200 contratti di formazione lavoro attualmente a forte rischio), valutando al contempo se il comportamento di aeroporti di Roma (ADR) non appaia suscettibile di revoca di concessione, in considerazione dell'inosservanza delle clausole contenute nella concessione e anche tenuto conto del rischio di licenziamento di circa 400 lavoratori impiegati nella società Ligabue e in altre società alla stessa collegate. (5-00586)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

anche nei giorni scorsi si sono registrati gravissimi incidenti sia sull'Aurelia nel tratto tra Livorno e Rosignano sia sulla strada statale 206;

tali tratte sono letteralmente assediata dal traffico pesante con punti di congestione altissime;

atteso che negli anni passati si è tentato da parte degli enti locali livornesi (comuni di Livorno e Collesalveti e Amministrazione Provinciale) e della Pefettura di far fronte a tale situazione deviando il traffico pesante sull'A12 per il periodo estivo con l'accordo della SAT e degli autotrasportatori sobbarcandosi un onere di quasi 250 mila euro, quasi interamente a carico dei bilanci delle amministrazioni locali;

il Governo ha manifestato l'intenzione di inserire il tratto Livorno-Civitavecchia tra le priorità di interesse nazionale inserendola nell'elenco di opere da finanziare attraverso la cosiddetta « Legge Obiettivo »;

considerato altresì che nel luglio 1999-2000 era stato siglato un protocollo di intesa tra il ministero dei lavori pubblici e le regioni Toscana e Lazio e l'ANAS per il potenziamento e il completamento dell'itinerario tirrenico;

entro l'estate sarà ultimato dalla provincia di Livorno il progetto esecutivo del cosiddetto « Lotto zero » da Maroccone a Chioma, unico vero e proprio interrompimento del corridoio tirrenico e causa prima della congestione del traffico e del rischio di incidenti nel tratto Romito-Quercianella.

quali iniziative intenda assumere per far sì che si riconosca la realizzazione del lotto zero Maroccone Chioma come opera di priorità nazionale, definendo conseguentemente l'erogazione delle risorse necessarie e i tempi di realizzazione dell'opera e per fare sì che, nell'immediato, il Governo si accolli le spese per deviare, sin dalla prossima estate, il traffico pesante dalla strada statale 206 e dall'Aurelia sull'Autostrada A 12. (5-00591)

Interrogazioni a risposta scritta:

BURTONE e FILIPPO MARIA DRAGO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato Spa, con nota del 23 gennaio 2001, hanno comunicato la soppressione del servizio di trasporto sulla linea Lentini diramazione Gela nei giorni festivi a far data dal 27 gennaio 2001;

tale decisione costituisce l'ultima, di una lunga serie che, a seguito dell'avvenuta trasformazione delle Ferrovie dello Stato in società per azioni, sta determinando il progressivo smantellamento della suddetta tratta ferroviaria, già concretatosi

nella chiusura e nell'abbandono di diverse stazioni intermedie come Militello, Palagonia, Scordia, Vizzini, Niscemi, Grammichele;

si è proceduto alla soppressione di numerose corse di treni e alla chiusura dello scalo merci di Caltagirone;

il territorio siciliano non può essere penalizzato oltremodo, in ragione delle sue peculiarità geografiche e logistiche, dallo smantellamento del sistema dei trasporti su rotaia;

le razionalizzazioni di corse e i tagli sulle fermate dei treni hanno come conseguenza l'intasamento delle arterie stradali, del tutto insufficienti a sostenere oltremodo il traffico su gomma ed in particolare quello pesante legato al settore economico e produttivo della regione;

in particolare Caltagirone è sede di importanti plessi scolastici e quindi meta di pendolarismo studentesco proveniente dai centri limitrofi;

l'area industriale di Gela rappresenta una importante realtà economica e produttiva in ragione della presenza del polo petrolchimico e questo comporta un rilevante pendolarismo giornaliero nel comprensorio;

la tratta ferroviaria in questione rappresenta una importante infrastruttura di collegamento per il distretto agricolo del Calatino sud Simeto e collega i comuni della piana di Catania, centro di importante produzione agrumicola;

è evidente quali diseconomie potrebbero prodursi sull'intero comparto economico e produttivo se la decisione delle Ferrovie dello Stato non dovesse essere riconsiderata;

il nodo infrastrutture, ed in particolare il potenziamento della rete ferroviaria, rappresenta una priorità per la Sicilia;

la tratta succitata risulta essere oggetto di finanziamenti regionali e provinciali;

la prevista soppressione da parte delle Ferrovie dello Stato del servizio di trasporto della linea ferroviaria Lentini Diramazione-Gela nei giorni festivi rappresenta una penalizzazione eccessiva ed immotivata del comprensorio, creando indubbi disagi sul tessuto socio economico siciliano;

i comuni dell'area hanno attivato una mobilitazione istituzionale nei confronti delle istituzioni locali e centrali —:

quali iniziative il Governo, in qualità di azionista di maggioranza delle Ferrovie dello Stato spa, intenda promuovere rapidamente affinché venga ripristinato nei giorni festivi il servizio di trasporto sulla linea Lentini diramazione-Gela e quali misure intenda adottare affinché il trasporto ferroviario venga potenziato in considerazione della rilevanza che assume per il territorio la variabile economica del trasporto che non può limitarsi a quello su gomma. (4-01946)

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

le Ferrovie dello Stato Trenitalia spa hanno adottato un piano di tagli e razionalizzazioni delle corse ferroviarie che penalizzano l'intero territorio siciliano;

in particolare la stazione di Ragusa, capoluogo di provincia, è stata chiusa e sono state soppresse di domenica le corse lungo la tratta ferroviaria;

la decisione aziendale delle Ferrovie dello Stato penalizza l'intero comprensorio ragusano tra cui rilevanti centri come Modica, Vittoria, Comiso, Scicli e altri, determinando gravi ripercussioni sull'intero tessuto socioeconomico di quest'area;

la tratta ferroviaria in questione rappresenta una importante infrastruttura per il territorio siciliano;

la variabile infrastrutture rischia di penalizzare in relazione al *gap* esistente l'economia territoriale;

da parte del Governo di centrodestra non ha senso annunciare grandi opere come il ponte di Messina quando non si fanno funzionare e anzi si sopprimono le infrastrutture esistenti;

va potenziata la rete ferroviaria esistente affinché si possa realizzare un sistema integrato di trasporti che favorisca la mobilità e l'economia comprensoriale —:

quali iniziative intende attivare rapidamente il Governo, in qualità di azionista di maggioranza, affinché le Ferrovie dello Stato ripristinino il servizio ferroviario lungo la tratta in oggetto in maniera rispondente alle esigenze della utenza nonché la riapertura della stazione di Ragusa. (4-01947)

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

se l'ANAS disponga di un numero verde che consenta all'utenza stradale di acquisire telefonicamente, e gratuitamente, le informazioni sulla viabilità statale;

in caso di risposta negativa, per quale motivo ancora non si sia proceduto alla sua istituzione;

quali iniziative intenda assumere per garantire questo particolare ed indispensabile servizio. (4-01949)

CENTO, BULGARELLI e ZANELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il legislatore comunitario con proprio regolamento n. 2408/92 ha regolamentato l'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie, stabilendo disposizioni applicative in materia di svolgimento di servizi aerei di linea e non di linea;

in particolare l'articolo 4 del succitato regolamento consente agli Stati membri l'imposizione di oneri di servizio pubblico da effettuarsi verso un aeroporto che

serva una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio;

la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante interventi sulla finanza pubblica (collegato ordinamentale alla finanziaria 1999), conteneva al suo interno (articolo 36), in conformità con la regolamentazione comunitaria, l'obiettivo della continuità territoriale con la Sardegna e la penisola, mediante l'imposizione di oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra scali aeroportuali sardi ed aeroporti nazionali;

in data 16 febbraio 2001 veniva pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale della Comunità europea* la gara per l'affidamento delle rotte, nei documenti di gara messi a disposizione dei concorrenti, al fine di facilitare la selezione, un formulario nel quale tra l'altro si evidenziavano voci relative ai costi annuali stimati e diretti tra cui figurano voci quali tasse di assistenza al volo, tasse aeroportuali, eccetera;

il regolamento comunitario 23 luglio 1992, n. 2407 detta i parametri per il rilascio delle licenze ai vettori aerei, considerando parametri di affidabilità economica, di sicurezza sottoposti a « controllo effettivo » da parte dell'organo regolatore di ogni Stato membro;

in particolare l'articolo 5 del regolamento sopra menzionato stabilisce una serie di obbligazioni che il vettore deve onorare per il mantenimento della licenza rilasciata;

l'organo nazionale deputato alla verifica di tali condizioni è l'Enac;

a tutt'oggi potrebbero esistere ricorsi pendenti presso gli organi giudicanti amministrativi in relazione all'assegnazione di rotte assoggettate ad oneri di servizio pubblico, in presenza di regole non chiare che hanno risentito e risentono di esercizio di facoltà discrezionali da parte dell'Ente regolatore —:

se l'impianto sanzionatorio connesso all'esecuzione dei servizi onerati trovi applicazione sul piano giuridico effettivo;

se non si ritenga che il monopolio scaturente dall'attribuzione delle rotte in esclusiva metta a rischio la continuità territoriale sarda, qualora alcuni aggiudicatari dovessero presentare sofferenze nelle obbligazioni assunte nei confronti dell'amministrazione;

se siano state fissate le procedure per l'individuazione dei soggetti beneficiari;

se siano state effettuate da parte dell'organo vigilante tutte le verifiche in ordine alla solvibilità ed alle eventuali esposizioni debitorie del vettore in ordine ad eventuali corrispettivi non onorati nei confronti di Enti di Stato quali Enav, Inps eccetera;

se accertate eventuali inadempienze non si debba considerare fatto distorsivo della concorrenza oltreché motivo di revoca della licenza di vettore aereo in ottemperanza ai requisiti richiesti dal regolamento comunitario;

se alla luce della esperienza francese non si deve considerare più utile per la popolazione avente diritto, il ricorso al sistema degli aiuti sociali previsto dal regolamento Cee n. 2408/92, che di fatto consente il mantenimento della tariffazione agevolata, eliminando il consolidamento di monopoli di fatto generato dall'imposizione di oneri di servizio pubblico. (4-01954)

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

la linea ferroviaria Roma-Avezzano-Pescara, utilizzata ogni giorno da numerosissimi passeggeri per motivi di studio e di lavoro, presenta, lungo il suo percorso, notevoli disagi e lascia molto a desiderare sia per le generali condizioni del servizio sia per i tempi di percorrenza da e per la capitale;

le Ferrovie hanno fatto sapere che la data del trasferimento della fermata dalla stazione Termini alla stazione Tiburtina è stata rinviata al 9 febbraio 2002;

la stazione Termini, rispetto alla stazione Tiburtina, risulta essere, per il tipo di esigenza manifestata dai passeggeri, più centrale e meglio collegata con le altre zone della città, dove, di preferenza si dirigono i flussi dei pendolari della linea;

lo stato di maggiore disagio che andrebbe a gravare sulle spalle dei numerosi lavoratori e studenti pendolari risulterebbe di gran lunga maggiore dei benefici che ne potrebbero ricavare le Ferrovie;

il disagio sopportato direttamente dagli utenti della linea potrebbe tradursi in un incentivo all'utilizzo dell'auto privata o di mezzi di trasporto alternativi al treno, con conseguenti ulteriori aggravii sia sul traffico cittadino sia sulle capacità degli altri mezzi di trasporto collettivo —:

quali interventi intenda adottare il Ministro interrogato per assicurare agli utenti della linea ferroviaria Roma-Avezzano-Pescara accettabili condizioni di trasporto e per ovviare ai disagi che il trasferimento del capolinea della presso la stazione Tiburtina inevitabilmente comporterà non solamente al traffico pendolare, ma a tutta la cittadinanza romana. (4-01961)

MESSA. — *Al Ministro della infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se non ritenga che le recenti perturbazioni atmosferiche abbiano evidenziato l'impreparazione di molte regioni e province a gestire le ex strade statali gestite dall'Anas;

se non ritenga opportuno ridisegnare una nuova rete nazionale che, salvaguardando l'obiettivo del federalismo statale, riporti sotto la gestione dell'Anas le arterie più importanti regionalizzate. (4-01964)

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

si svolgono attualmente, sul territorio nazionale, attività elicotteristiche, sia mi-

litari sia civili, intense e multiformi, il cui scopo è essenzialmente quello di aumentare la sicurezza dei cittadini e migliorarne la qualità di vita;

queste varie attività interessano tutto il territorio perché vanno dalla sorveglianza stradale, al soccorso medico-sanitario e dall'incendio boschivo agli interventi per catastrofi naturali, ed altri;

l'intensità di queste attività non potrà che aumentare nel prossimo futuro, sia perché il progresso tecnologico non si può arrestare, sia per l'aumento delle esigenze dei cittadini;

la frequenza degli incidenti di volo durante queste attività è alta, in quanto la maggior parte di quest'attività viene svolta in vicinanza del terreno a bassissime quote e, quindi, in prossimità degli ostacoli naturali o costruiti dall'uomo;

sulla frequenza di tali incidenti, incide in modo sensibile la presenza di campate di cavi che, per molteplici ragioni, non vengono viste in tempo dal pilota;

la semplice notifica dell'esistenza dei cavi in una determinata area non si è dimostrata sufficiente a garantire la sicurezza del volo, mentre non esistono obblighi di segnalazione d'alcun genere da parte di chi costruisce o gestisce installazioni a cavo;

incidenti di questo tipo sono quasi sempre catastrofici ed hanno comportato la perdita di un numero notevole di aeromobili e di vite umane (dal 1978 al 2001: 25 incidenti con 15 vittime solo tra gli elicotteri dell'Esercito Italiano e, solo nel 2001, sei incidenti di elicotteri civili con imprecisato numero di vittime);

il solo modo di evitare tali incidenti è far sì che il pilota possa vedere per tempo i cavi in modo da evitarli —;

quali misure s'intendano mettere in atto per aumentare la sicurezza generale delle operazioni di volo a bassa quota e, tra esse, se si stia prendendo in considerazione la predisposizione anche di iniziative normative che rendano obbligatoria

l'installazione di segnali visivi e la verniciatura adeguata degli impianti, anche sugli impianti preesistenti, tutto ciò per permettere la tempestiva individuazione dei cavi, potenzialmente pericolosi per l'attività aerea, da parte degli equipaggi di volo.
(4-01977)

* * *

INTERNO

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro della giustizia, il Ministro per gli affari regionali, per sapere— premesso che:

in data 9 gennaio 2002 il TAR dell'Aquila ha emesso, in relazione ad un ricorso avanzato da alcuni dirigenti di partito abruzzesi e da alcuni consiglieri regionali, la sentenza con la quale ha disposto l'annullamento dell'atto di proclamazione degli eletti;

la regione Abruzzo non si è ancora dotata del nuovo Statuto e perciò resta in vigore quello approvato dal Consiglio regionale di 30 anni fa, in cui è portata all'articolo 42 la previsione che « la Giunta ed il suo Presidente, in caso di dimissioni o di revoca ovvero nel caso di rinnovazione del Consiglio rimangono in carica per gli affari correnti fino alla elezione del nuovo Presidente e della nuova Giunta »;

il vuoto normativo o, se si vuole, la inesistenza di un riferimento preciso che vada a regolare una fattispecie del genere, specie dopo la entrata in vigore della riforma del titolo V della Costituzione e la promulgazione della legge n. 1 del 1999, sta creando turbamenti e malesseri nel rapporto tra le forze politiche di maggioranza e di opposizione in Abruzzo;

il presidente della giunta regionale eletto nella elezione dell'aprile 2000, onorevole Giovanni Pace, preoccupato di evitare all'Abruzzo ed alla Istituzione danni