

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

le Ferrovie dello Stato hanno deciso di far ripercorrere ad alcuni treni Eurostar provenienti dalla Liguria la linea veloce Firenze-Roma, in alternativa alla « Tirrenica » —:

se risulti vera la notizia secondo cui, per tale ragione, la società Trenitalia sarebbe intenzionata a limitare a Genova, tagliando fuori dunque, con grave decisione, il Ponente ligure, il Pendolino del mattino e il ritorno da Roma del tardo pomeriggio. (5-00810)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il Ministro dell'economia e delle finanze ha ritenuto opportuno procedere alla nomina di un amministratore unico per l'Enav spa;

risulta agli interroganti che il neo amministratore unico di Enav spa stia incentrando la propria attività sulle questioni amministrative, finanziarie e contabili e non sul servizio istituzionale che l'Enav spa deve svolgere;

dai primi apprezzabili atti compiuti dal neo amministratore unico sembra, infatti, a parere degli interroganti, ignorato il comparto operativo, che è quello vitale per Enav spa e per la sicurezza;

ormai a ridosso della stagione estiva, la più impegnativa e stressante sul fronte aeronautico, non si dà la giusta priorità alle problematiche dell'assistenza al volo e del controllo del traffico aereo, ignorando gli appelli e le segnalazioni più volte rivolti

alle istituzioni governative e societarie dalle organizzazioni professionali e sindacali;

proprio come segnalato dalle forze sociali, non è sostenibile l'attuale carenza di personale altamente qualificato (in particolare controllori del traffico aereo);

continua la mancata osservanza del quadro normativo internazionale proprio dell'assistenza al volo, e l'assenza di chiare ed inequivocabili regolamentazioni interne, relative alla manualistica tecnico-operativa, con particolare riferimento ai casi d'emergenza o di crisi e ai carichi di lavoro dei controllori del traffico aereo e delle altre specifiche professionalità (differentemente da quanto avviene, ad esempio, per i piloti che sono soggetti ai limiti di lavoro ministeriali);

proprio per la constatazione della grave crisi dell'assistenza al volo il Ministro dell'economia e delle finanze ha provveduto alla nomina, temporanea, di un amministratore unico per l'Enav spa e che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti istituì un super ispettore per la sicurezza (anch'egli un generale dell'aeronautica militare italiana) —:

se risponda al vero che l'attuale dirigenza degli enti operativi periferici lamenti l'inadeguatezza della corrispondente struttura centrale di Enav spa;

se nella prossima, incombente, stagione estiva, potrebbero esserci problemi a garantire la quantità e la qualità dei servizi d'assistenza al volo, tanto nelle realtà aeroportuali che in quelle che gestiscono i sorvoli, proprio per mancanza di personale e di oculata programmazione nelle scelte operative, d'innovazione tecnologica, infrastrutturale e formativa.

(4-02616)

LUSETTI e CARRA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

nell'arco di una settimana si sono verificate due mancate collisioni tra aeromobili civili ed aeromobili militari nello spazio aereo del nord-est italiano;

i controllori del traffico aereo hanno registrato e segnalato un aumento delle cosiddette « sottoseparazioni », cioè di quelle situazioni in cui due velivoli si trovano al di sotto della distanza di sicurezza che è fissata in cinque miglia, cioè 9,5 chilometri;

in particolare, il giorno martedì 2 aprile 2002 un Atr 42 dell'Air Dolomiti proveniente da Vienna e diretto a Verona, con una quarantina di passeggeri a bordo, e due AMX dell'AMI da poco decollati da Istrana, finiscono in rotta di collisione. La pattuglia dei due AMX si è trovata a circa 600 metri dall'aereo civile. Una distanza ben al disotto di quella minima prevista e che ha comportato reale rischio per l'incolumità dei passeggeri e dei mezzi, considerato che i velivoli in conflitto procedevano rispettivamente alla velocità di circa 500 Km/h l'uno e di circa 700 Km/h l'altro;

l'allarme lanciato dal T-CAS (*Traffic Collision Avoidance System*), ha consentito una rapidissima picchiata ed il successivo ausilio dei controllori del traffico aereo del centro di Padova Abano ha permesso di evitare una tragedia;

la eccessiva frammentazione dello spazio aereo, che in tempo di pace, dovrebbe essere prioritariamente destinato agli usi civili, comporta inefficienze, intradamenti più lunghi per i velivoli, necessità di coordinamenti tra enti di controllo e transizione di aeromobili da spazi di pertinenza Enav Spa a spazi di pertinenza AMI;

appare opportuno e necessario garantire « unicità di controllo » per evitare sia ridondanze, che portano alla lentezza delle operazioni sul traffico, che eventuali fraintendimenti nei coordinamenti effettuati tra i vari soggetti impegnati in questo tipo di servizio;

la responsabilità della sicurezza aerea, affidata ad un generale dell'AMI non ha dato i risultati sperati, se si considerano, oltre al caso esposto, quelli che hanno formato oggetto di altre interrogazioni, che specificamente si richiamano, relative alle frequenti situazioni di *black-out* verificatesi negli ultimi 30 giorni —:

quali iniziative i Ministri interrogati, ognuno per le azioni di rispettiva competenza, intendano adottare per evitare il ripetersi di tali situazioni di pericolo nei cieli italiani, come, ad esempio, l'introduzione delle più recenti tecnologie che consentono di eseguire i coordinamenti automaticamente. (4-02618)

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

in due occasioni consecutive, l'una durante la notte tra il 4 ed il 5 aprile, l'altra nella notte tra il 5 ed il 6 aprile, si è verificato l'ennesimo black-out totale del sistema di controllo radar delle frequenze operative utilizzate per le comunicazioni T/B/T (terra, bordo, terra) nei settori dell'ACC di Roma Ciampino;

i black-out sono durati rispettivamente 180 e 90 minuti;

l'ACC di Roma Ciampino controlla tutti i velivoli in sorvolo nel N.O. nel Centro e la quasi totalità del Sud d'Italia;

si sono evitate pericolose conseguenze solo grazie alla grande professionalità dei Controllori del Traffico Aereo di Roma Ciampino e non meno di quelli dell'ACC di Milano Linate che sono riusciti a gestire, oltre al traffico di propria competenza, anche quello di Roma Ciampino;

se i black-out non fossero avvenuti di notte le conseguenze sarebbero potute essere catastrofiche sotto il profilo della sicurezza;

in data 20 marzo 2002 è stata presentata la interrogazione n. 3/00823 avente lo stesso oggetto, alla quale specificamente si richiama —:

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sia a conoscenza di queste continue avarie;

cosa intenda fare per garantire la sicurezza del Trasporto aereo in Italia;

se sia a conoscenza che i Controllori del Traffico Aereo, che, pur operando al massimo livello delle proprie capacità professionali, riuscendo a garantire il non verificarsi di sottoseparazioni e tanto meno di eventi ben più gravi, non sono stati dotati dall'ENAV SpA di un manuale operativo che specifichi, in armonia con il SAFETY MANAGEMENT SYSTEM, le procedure da adottare in casi di emergenza o in situazioni di crisi;

se sia a conoscenza che il sistema di elaborazione e presentazione dati, con cui si effettuano le operazioni di controllo, è privo di impianti/sistemi di riserva e di pronto intervento (back-up), elemento essenziale per la sicurezza delle operazioni di assistenza al volo e di navigazione aerea;

se non ritenga che la sicurezza del sistema « Trasporto Aereo » debba essere garantita dallo Stato e da chi lo amministra e non dalle indiscusse capacità individuali dei lavoratori. (4-02623)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta in Commissione:

LUCIDI e MINNITI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'omicidio di Andrea Biagini avvenuto sabato 6 aprile 2002 nel corso di una rapina nella sua gioielleria a Torvaianica ripropone il problema della sicurezza degli esercenti di attività commerciali, della lotta alla criminalità organizzata e del contrasto ai fenomeni di *racket* ed usura;

in particolare è assai significativa la denuncia del colonnello Saltalamacchia, comandante del gruppo carabinieri di Frascati, che indica come direzione delle

indagini per l'omicidio di Biagini la realtà delle « sacche di criminalità che si annidano nelle comunità di immigrati sul litorale », segnalando una presenza diffusa di manodopera a basso costo disponibile per la criminalità organizzata del litorale romano e impiegata per attività di spaccio, usura, *racket*, lavoro nero;

la Confesercenti ha nuovamente denunciato la mancata attuazione delle misure più volte annunciate e mai tradotte in impegni concreti in materia di sicurezza per gli esercizi commerciali, a partire dagli incentivi pubblici per l'installazione di impianti di video sorveglianza negli esercizi commerciali, promuovendo l'utilizzo delle carte di credito per le operazioni di pagamento a limitazione dell'uso dei contanti e ottenendo sgravi sui premi assicurativi per quelle attività commerciali più esposte al rischio di furti e rapine;

in questo contesto, appare ancor più grave la mancata approvazione, nel corso della discussione della legge finanziaria 2002, degli emendamenti presentati dal centro-sinistra in materia, che raccoglievano le proposte e le richieste delle associazioni dei commercianti per rendere possibile l'intervento in materia sicurezza con l'attivazione di nuovi strumenti di prevenzione e contrasto delle attività criminose, a partire proprio da sistemi di sorveglianza negli esercizi commerciali;

questo omicidio, insieme ad altri gravissimi fatti di cronaca, ripropone all'attenzione del Paese la questione sicurezza, rendendo ancor più evidente quanto sia inadeguato l'impegno del Governo nel promuovere politiche per la sicurezza urbana e per il contrasto alla criminalità organizzata, venendo meno a tante promesse elettorali, e quanto grave sia la sottovalutazione del problema, con una sistematica opera di messa in sordina dell'allarme sociale in materia —:

quale impegno intenda assumere il Governo per il contrasto alla criminalità organizzata e a garanzia della sicurezza urbana con quali strumenti di intervento e