

BENI E ATTIVITÀ CULTURALI

Interrogazione a risposta scritta:

MENIA. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

il decreto del Presidente della Repubblica 441 del 2000 istitutivo delle soprintendenze regionali prevede che, data la loro funzione di coordinamento di tutti gli istituti del ministero presenti nella regione, « devono » avere sede nel capoluogo della regione stessa;

esiste però nella regione Friuli Venezia Giulia una situazione « de facto » di duplicazione degli uffici, per cui funzioni della soprintendenza del capoluogo regionale, Trieste, vengono invece svolte nel cosiddetto « presidio territoriale » di Udine, ed in cui spesso opera lo stesso soprintendente —:

se esista un provvedimento ministeriale di istituzione o di riconoscimento di tale duplicazione; in tal caso quali ne siano i presupposti e le logiche in ordine all'efficienza del servizio;

se corrisponda al vero che presso il « presidio territoriale » di Udine siano state concentrate quasi tutte le attività di natura tecnica, e in parte amministrativa, che costituiscono, di fatto il nucleo essenziale dei compiti del nuovo ufficio;

se corrisponda al vero che siano stati aperti due diversi protocolli, uno a Trieste e l'altro a Udine, in materia di documentazione degli atti d'ufficio;

se, in caso di corrispondenza delle notizie di cui sopra, il Ministro condivide tale singolare modello di organizzazione e gestione; in ogni caso l'interrogante chiede di conoscere in quale modo si voglia affermare il principio radicato nella norma sopraccitata, che riconosce al capoluogo regionale la funzione centrale nell'organizzazione della soprintendenza. (4-02669)

* * *

COMUNICAZIONI

Interrogazione a risposta scritta:

LUCCHESI. — *Al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

vi sono pensionati costretti a pagare la grossa cifra bimestrale del canone di abbonamento telefonico e che non riescono a fare alcuna telefonata per la impossibilità di fare fronte alla spesa;

la cifra è notevole per le famiglie a reddito fisso, trattasi di un balzello imposto ai cittadini per ingigantire i profitti della società telefonica, tutto ciò inaccettabile —:

se non ritenga che sarebbe opportuno assumere adeguate iniziative affinché la Telecom offra agli utenti servizi adeguati alle esigenze di questi. (4-02675)

* * *

DIFESA

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

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

si apprende dagli organi di stampa che il giorno 2 aprile 2002 nei cieli di Padova sia stata sfiorata una collisione in volo tra un aereo adibito a trasporto civile della compagnia Air Dolomiti con 40 passeggeri a bordo ed un velivolo dell'aeronautica militare AMX, decollato dalla base di Treviso Istrana;

sempre a mezzo stampa l'aeronautica militare, nella persona del colonnello Umberto Baldi (51 stormo di Istrana) smentisce quanto riportato dalla stampa, specificando che i due velivoli sarebbero transitati a 1 chilometro di distanza, ben al di sotto dell'area di attenzione, che il velivolo non avrebbe deviato in seguito la propria rotta, né il pilota dell'AMX stesse volando a vista, sempre come riportato dagli organi di informazione;

all'interno dello spazio aereo dove tale presunta mancata collisione avrebbe avuto luogo, risultano numerosi i problemi che affliggono i centri da cui dipende il controllo del traffico aereo, il Padova ACC, civile, ed il centro dell'aeronautica militare;

infatti, con la promulgazione nel 1980 della legge n. 242 e successivamente del decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 27 luglio 1981 si è venuta a creare una nuova situazione per quanto concerne le responsabilità e le competenze in tema di fornitura dei Servizi del traffico aereo, competenze che fino al maggio del 1980 erano delegate all'aeronautica militare;

l'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1981 definisce le tipologie di traffico aereo, suddividendolo in GAT (Traffico Aereo Generale) e OAT (Traffico Aereo Operativo);

gli articoli 3, 4 e 5 definiscono quali sono gli spazi aerei attribuiti alle competenze esclusive dell'Ente civile (ENAV) e quali invece all'aeronautica militare; all'interno di questi spazi aerei le due organizzazioni provvedono alla fornitura dei servizi del traffico aereo a tutti i voli che vi operano;

all'articolo 7, si legge che, in ordine al principio della permeabilità, gli spazi aerei possono essere utilizzati da tutto il traffico aereo (così come definito, nelle tipologie Generale e Operativo);

l'articolo 8 prevede l'istituzione di appropriati organismi di coordinamento cui spetta di assicurare la compatibilità tra

traffico aereo generale e traffico operativo; questi organismi sono il Comitato di coordinamento generale, il Comitato di coordinamento operativo ed i SCCAM (Servizio di coordinamento e controllo dell'aeronautica militare);

l'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 25 ottobre n. 556 individua le attribuzioni particolari del Capo di stato maggiore dell'aeronautica nel campo dell'assistenza al volo, prevedendo una responsabilità specifica in tema di alta direzione tecnica, operativa e di controllo dei Servizi del traffico aereo per quanto concerne i voli operativi;

la funzione del SCC/AM stabilita dalla legislazione vigente è duplice; specificatamente questa unità assolve sia i compiti di ente di controllo, sia le funzioni di coordinamento necessarie in fase tattica;

la pratica quotidiana presenta alcuni problemi particolari. Un esempio per tutti è la oggettiva impossibilità del personale Enav di assistere i voli OAT secondo regole e procedure che formalmente e sostanzialmente non conoscono. Conseguenza di ciò: non può essere autorizzata attività OAT all'interno di spazi aerei di competenza Enav (e quindi nello spazio aereo al di fuori delle aree riservate all'attività militare) se non in presenza di un SCCAM;

ne consegue l'adozione di soluzioni « di rimedio » per cui i voli operativi, nei periodi di inoperatività del SCC/AM responsabile dell'area, vengono assistiti e gestiti da personale Enav secondo le procedure ICAO (*International Civil Aviation Organization*); ciò è formalmente previsto dalle Norme di Coordinamento tra SCCAM e centri di controllo, in relazione a settori di spazio aereo ad elevata complessità di traffico, come sicuramente è quello gestito da Padova controllo, ente che negli ultimi anni ha registrato continui incrementi di Traffico aereo civile, quasi sempre al di sopra delle medie Nazionali ed Europee, con ulteriore possibilità di crescita;

tale applicazione, naturalmente, non ha effetto su particolari tipologie di traf-

fico operativo come quello strettamente legato alla difesa aerea e al soccorso, le quali operano in deroga alle procedure standard di autorizzazione dell'attività di volo;

in questi ultimi anni, inoltre, il centro Padova ACC, ha assistito ad incrementi di traffico servito di circa il 15 per cento annuo e vede nel suo prossimo futuro (entro il 2006) un ulteriore incremento del 67 per cento della richiesta di traffico;

il primo problema di Padova ACC è l'estrema necessità di spazio aereo e la sua completa disponibilità. Attualmente molte rotte militari interferiscono con i profili di arrivo/partenza civili e la quasi totalità delle zone militari addestrative precludono ampie porzioni di rotte civili (vedi allegati 1, 2, 3, 4);

questo porta, da un lato, ad un elevato numero di coordinamenti (con l'aumento della frammentazione del controllo del traffico aereo, aumentano le possibilità di errore umano) per garantire sempre la sicurezza nell'interazione delle due tipologie di traffico, dall'altro riduce la capacità ricettiva di Padova ACC, distogliendo dalle rotte nazionali molti voli stranieri che preferiscono le rotte Slovene e Croate, certe e pianificabili, rispetto a quelle italiane;

i voli che mensilmente evitano il territorio nazionale per le ragioni sopra esposte è di circa 10.000; questo porta ad una perdita relativa alle tasse in rotta di circa 62.000.000 euro ogni anno. Questa perdita è destinata a salire se Padova ACC non sarà in grado di soddisfare il forte incremento della richiesta di servizio prevista per i prossimi anni (più 67 per cento);

le zone militari, spesso attivate contemporaneamente, riducono di molto la capacità ricettiva dell'Ente e, per effetto domino, inducono anche ritardi ai voli in arrivo/partenza. Questa ulteriore limitazione non garantisce alle società di gestione un rapido rientro degli investimenti

ed al contempo non richiama nuovi vettori verso le piste locali, perdendone in immagine gli scali nazionali del Nord-Est;

Venezia e Bologna hanno registrato notevoli aumenti nel numero delle merci e dei passeggeri serviti, ma il rischio è che non possano ulteriormente espandersi se Padova ACC non potrà elevare molto ed in tempi brevi la sua capacità operativa;

a seguito delle nostre continue richieste e rimostranze alla regione (1997) ed al Governo (1999), recentemente Padova ACC ha ottenuto il TMA (area terminale); ha cioè ricevuto uno spazio aereo protetto, che tutti gli ACC mondiali hanno da sempre, entro il quale volano tutti i traffici in arrivo e in partenza, cioè nelle fasi più delicate del volo. L'anomala classificazione assegnata alla porzione di spazio aereo di Padova al di sotto di FL 115, non garantisce adeguati standard di sicurezza in quanto il traffico che segue le regole del volo a vista (VFR), civile e militare, può operarvi senza obbligo di contatto, e quindi di controllo, di Padova ACC. Qualsiasi operazione svolta entro questo particolare spazio comporta un degrado della qualità del servizio fornito ai traffici commerciali e solo grazie alla professionalità dei controllori ed alla loro disponibilità ad assumersi responsabilità non loro, è possibile garantire un servizio sicuro ed abbastanza efficace. Bisogna anche dire che a volte accade che alcuni voli in VFR non siano visti dal radar di Padova ACC —:

se siano a conoscenza della presunta mancata collisione in volo di cui nelle premesse;

se ritengano che la suddetta presunta mancata collisione sia da addebitarsi alle condizioni esposte dall'interrogante nelle premesse;

se siano a conoscenza di progetti di ristrutturazione dello spazio aereo e delle competenze su di esso, elaborato dagli stessi controllori del Padova ACC di Abano

già prima del fatto sopra esposto, e che potrebbero in futuro, se presi in considerazione dagli organi competenti, prevenire tali accadimenti.

(2-00301) « Saia, Airaghi, Anedda, Arrighi, Ascierio, Bellotti, Cannella, Carrara, Catanoso, Giorgio Conte, Fatuzzo, Fragalà, Franz, Alberto Giorgetti, Leo, Lisi, Losurdo, Maggi, Maligneri, Menia, Migliori, Nespoli, Pezzella, Raisi, Ramponi, Riccio, Ronchi, Scalia, Tagliatalata, Trantino, Zaccchera ».

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

le tragiche vicende dell'11 settembre 2001 hanno drammaticamente posto in evidenza la necessità di un adeguamento delle strutture di *intelligence* alle nuove minacce portate da nuovi nemici alle società occidentali;

è indubbiamente emersa l'insufficienza della semplice coordinazione fra i vari servizi di *intelligence* e la pressante necessità di un organo centralizzato di controllo al vertice del sistema decisionale;

secondo autorevoli esperti del settore, sarebbe necessario attribuire poteri esecutivi ad un'autorità comune incaricata di occuparsi dell'intero campo dell'*intelligence*, di modulare e stabilire la risposta collettiva e di fornire quindi direttive alle singole strutture sì da farle agire in modo coordinato e dunque efficace;

l'ipotesi di centralizzazione è, per il vero, contrastata dalle singole strutture di *intelligence*, comprensibilmente gelose della propria autonomia, ma è ormai ipotesi considerata imprescindibile per sventare le nuove minacce —:

quale sia il pensiero del Governo in relazione al nuovo assetto da dare alle

strutture di *intelligence* dopo gli attentati dell'11 settembre 2002 e, segnatamente, in relazione alla evidenziata necessità di un organo centralizzato di controllo e di decisione delle varie strutture di *intelligence*.
(3-00873)

Interrogazione a risposta in Commissione:

RUZZANTE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il 9 giugno 1998, alle ore 22,40 Garro Roberto, al tempo militare di leva in servizio presso il 14^a Reggimento Alpini — Battaglione Tolmezzo — della Brigata Julia di stanza in Tenzone (Udine), perdeva la vita in un incidente automobilistico avvenuto per cause mai del tutto chiarite;

alla richiesta dei familiari di vedere la salma del figlio, gli ufficiali della caserma risposero che era assolutamente inutile in quanto le lesioni avevano reso del tutto irriconoscibile il corpo;

alla richiesta di delucidazioni da parte dei familiari circa la cerimonia funebre, la ricomposizione della salma e le modalità dell'incidente, gli veniva risposto che attualmente la salma era a disposizione delle autorità giudiziarie e che mancava il nulla osta per la sepoltura, mentre veniva loro assicurato una dignitosa ricomposizione e vestizione della salma;

il funerale dell'Alpino veniva celebrato l'11 giugno 1998 in caserma, senza avvertire i familiari, i quali si videro recapitare la bara presso il cimitero Chiaravalle di Milano con modalità completamente diverse da quelle che gli vennero comunicate da parte della caserma;

i familiari della vittima chiesero all'autorità giudiziaria la riesumazione della salma per procedere alla identificazione e che nell'accertare che si trattava del proprio figlio, constatarono che il corpo dello stesso era stato praticamente gettato nella bara nudo, scomposto, sporco di fango e con sopra una divisa militare stropicciata;

in merito ai fatti sopra richiamati il 10 luglio 2001 i familiari hanno sporto denuncia avanti alla procura della Repubblica presso il tribunale di Tolmezzo per l'oltraggioso modo in cui venne riposto il figlio nella bara, impedendo ai genitori di vederlo perché irriconoscibile mentre, a seguito della riesumazione, questi ne constatarono la perfetta riconoscibilità;

in questi giorni la procura di Tolmezzo ha chiesto una proroga di 6 mesi per proseguire le indagini sull'accaduto —:

se il Ministro sia a conoscenza di questo grave episodio di mancanza di rispetto nei confronti del dolore di due genitori che hanno perso il loro unico figlio mentre svolgeva il servizio di leva e se siano stati assunti provvedimenti nei confronti degli eventuali responsabili;

quali misure il Ministro intenda adottare per far luce su questa vicenda, anche per agevolare l'attività della procura della Repubblica. (5-00826)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta scritta:

LUCCHESI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro per la funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che dato l'attuale sistema pensionistico si possa verificare che personale andato in pensione in questi anni, percepisce una pensione di due, tre volte superiore del pari grado andato in pensione cinque, dieci, quindici anni prima;

non è accettabile che gli emolumenti rimangano fermi, malgrado il vistoso aumento dei prezzi, a cominciare dalle bollette di pubblici servizi —:

se non si ritenga giusto un aggiornamento delle pensioni e soprattutto che sia

creato un meccanismo — come avviene per magistrati ed altri — che anche a chi è in quiescenza spetti l'aumento concesso a chi ancora è in servizio;

se e quando verrà stabilito un aggiornamento dei ratei di pensione, per chi è andato in quiescenza anni addietro.

(4-02676)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il quotidiano *Il Giornale* di giovedì 28 marzo 2002, alla pagina 8, ha pubblicato una mappa precisa indicante le Nazioni nelle quali si nascondono i terroristi latitanti;

oltre 130 nomi di terroristi figurano fra le persone ospitate in Francia, Svizzera, Nicaragua, Cuba, Colombia, Angola, Siria, Algeria, Spagna, Gran Bretagna, Croazia, Antille Olandesi;

appare incredibile che tanti criminali riescano a mantenere la latitanza per tanti anni —:

quali attività formali e di *intelligence* siano state svolte, caso per caso, per assicurare alla giustizia italiana i brigatisti latitanti in Paesi stranieri. (3-00876)

Interrogazioni a risposta scritta:

COSTA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

da tempo si trascina il problema di ricollocare il carcere della città di Fossano, in provincia di Cuneo, attualmente localizzato nel pieno centro storico;