

quinamento delle prove benché dal momento dei fatti fossero trascorsi ben 13 mesi di indagini;

le cronache giornalistiche e televisive hanno poi riportato, con abbondanza di particolari, l'inquietante circostanza che numerosi giudici del tribunale di Napoli avevano partecipato con i dimostranti *no-global* alla manifestazione del 17 marzo 2001 che, come detto, sfociarono poi nella aggressione contro le forze dell'ordine da parte dei dimostranti;

la partecipazione di tali giudici alla manifestazione del 17 marzo 2001 non costituisce un fatto di mero rilievo politico bensì anche di chiarissimo rilievo giuridico perché vengono palesemente a costituirsi i presupposti previsti dagli articoli 36 e 37 del codice penale in tema di astensione e di ricusazione dei giudici —:

se il Ministro interrogato non ritenga di adottare le iniziative di propria competenza affinché sia verificata la sussistenza di un'eventuale incompatibilità ambientale dei magistrati in oggetto.

(3-00937)

Interrogazione a risposta scritta:

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

il 5 maggio 2002 nel carcere di Modena è morto, in attesa di processo, a 39 anni e dopo una settimana di coma, il detenuto Domenico Di Gioia già da tempo gravemente malato;

il signor Di Gioia, reduce da cinque gravi crisi cardiache e da un delicatissimo impianto di valvola mitralica meccanica, aveva, tramite i suoi avvocati, chiesto di ottenere gli arresti domiciliari in attesa del giudizio, a causa delle sue condizioni di salute incompatibili col regime carcerario;

egli era inoltre in lista di attesa per il trapianto del cuore ma, pur riconoscendo un quadro clinico catastrofico, i periti del tribunale hanno ignorato la gravità del caso, anche dopo il ricovero del

detenuto in data 15 marzo 2002, all'ospedale Hesperia di Modena per un edema polmonare —:

quali siano le valutazioni del Ministro con riguardo in particolare alla situazione che si sia lasciato in cella un detenuto in condizioni di salute così precarie e incompatibili col regime carcerario;

se non ritenga opportuno, adottando le iniziative nell'ambito della propria competenza, verificare le eventuali omissioni e le responsabilità di questo gravissimo decesso in considerazione delle ripetute richieste degli arresti domiciliari formulate al Giudice delle indagini preliminari, sempre lasciate inottemperate. (4-02865)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

SCALIA, CATANOSO e FATUZZO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la compagnia aerea Panair, secondo l'agenzia di stampa specializzata in aviazione Avionews, sarebbe « fallita il 29 marzo 2002 »;

il vettore aereo siciliano Panair Cam, che era in concordato dal 6 febbraio 1999, sembra abbia continuato ad operare in modo pressoché immutato anche dopo tale data;

la compagnia aerea Panair avrebbe continuato la sua attività con il benessere dell'Enac, nella persona del suo direttore generale avvocato Di Palma;

la licenza di servizio pubblico di linea secondo l'ordinamento vigente non è cedibile a terzi né affittabile;

la sicurezza del volo è stata gravemente compromessa fin dalla data del fallimento, in quanto le assicurazioni non coprono i sinistri delle società fallite —:

se, alla luce di quanto sopra evidenziato, non ritenga opportuno di intervenire

al fine di rimuovere dagli incarichi il Consiglio di amministrazione dell'Enac ed il suo direttore generale avvocato Di Palma: per non aver vigilato sulla condizione finanziaria come previsto dalla legge; per aver posto in grave rischio la sicurezza del volo garantendo la continuità delle operazioni alla società Panair ancorché fallita. (3-00938)

Interrogazione a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione

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

visto l'accordo intervenuto presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 2 maggio 2002 tra le società del gruppo Ferrovie dello Stato, Agens, Ancp e le organizzazioni sindacali, in merito alla definizione della vertenza degli appalti delle pulizie dei treni e degli impianti ferroviari;

preso atto con soddisfazione che nell'accordo sono stati conseguiti gli obiettivi e confermati i principi più volte indicati e sottolineati dagli interroganti come fondamentali per giungere ad una positiva soluzione del problema;

in particolare si è data garanzia di mantenimento del posto di lavoro per tutti i lavoratori attualmente occupati, vengono conservati i trattamenti normativi e retributivi maturati, si conviene che il contratto di riferimento per tutti è quello degli addetti alle imprese fornitrici dei servizi e dell'indotto del settore trasporti;

tutto ciò avviene salvaguardando le procedure di evidenza pubblica utilizzate per introdurre nel settore un giusto grado di concorrenza, trasparenza ed efficienza e, anche al fine di risolvere i residui problemi di esubero, si affrontano i temi

della quantità e della qualità dei servizi per una migliore soddisfazione dei cittadini-utenti;

pertanto non sono state inutili le iniziative reiterate di mobilitazione dei lavoratori promosse dalle organizzazioni sindacali e la costante pressione dei gruppi parlamentari di opposizione, e la chiara presa di posizione espressa unanimemente dalla IX Commissione della Camera dei deputati;

è necessario mantenere fino alla conclusione applicativa degli accordi intervenuti un livello alto di controllo, vigilanza e stimolo da parte del Parlamento sull'iniziativa del Governo —:

come il Governo intenda attrezzarsi, con quali provvedimenti e con quali strumenti, per mantenere gli impegni assunti direttamente, in particolare quelli sull'utilizzo in ultima istanza degli ammortizzatori sociali quando sia necessario, sull'accelerazione delle procedure previste e sulla possibile applicazione di queste misure anche ai soci delle cooperative in regime 602/70, come lo stesso Governo ritenga di operare con vigile attenzione affinché si dia seguito in particolare al punto 5 dell'accordo, evitando che nel transitare dall'azienda cedente all'azienda subentrante i lavoratori subiscano interruzioni del rapporto di lavoro e, infine, se il Governo non intenda attivare una rigorosa vigilanza sul mantenimento degli impegni da tutte le parti in causa, a partire dal gruppo Ferrovie dello Stato, cui competono atti e iniziative di immediata programmazione di maggiori prestazioni qualitative e quantitative da richiedersi alle imprese aggiudicatrici per un ammontare che nell'accordo viene stimato in 600.000 ore e la cui esigenza pare concentrata in alcune zone, dove maggiori sono gli esuberi e più difficile favorire gli esodi verso altre attività. (5-00909)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

PASETTO, LUSETTI, LUIGI PEPE e REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il tragico evento che ha colpito la città di Milano in data 18 aprile 2002, ha mostrato quanto la legislazione riguardante il settore del volo da turismo risulti inadeguata a garantire la sicurezza in un settore che, da quanto testimoniato dal numero crescente degli attestati di pilotaggio rilasciati dall'Aeroclub d'Italia, dal numero dei mezzi identificati e dai movimenti di questi negli scali, risulta in rapida ascesa;

Il tragico evento ha, purtroppo, poi mostrato quanto l'inadeguatezza legislativa fosse riconosciuta e denunciata dagli stessi operatori, istituzionali e non, del settore;

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, nella relazione annuale presentata in Parlamento a fine febbraio, sottolineava la scarsa regolamentazione di tale settore per la sua scarsa regolamentazione e mostrava preoccupazioni per l'elevata crescita che lo stava interessando;

a pochi giorni dall'incidente, l'Enac era già in grado di dettare le linee programmatiche per una riforma normativa e organizzativa del volo da turismo, che tra le altre cose prevederebbe la necessità dell'allontanamento di tale tipologia di volo dai maggiori scali aeroportuali —

come mai tali aspetti, che indubbiamente riguardano l'aviazione civile nel suo complesso, non siano stati sollevati dagli enti preposti alla regolamentazione del settore all'interno della più ampia indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo, e quali interventi intenda intraprendere per far sì che le disposizioni che sono state annunciate come necessarie e di facile e rapida attuazione non considerino solo l'area in cui è avvenuto l'incidente, ma vengano estese, se necessario, sull'intero territorio nazionale. (5-00899)

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

nel primo tratto della linea ferroviaria Alessandria-Mortara esistono due passaggi a livello da considerarsi in area urbana;

il passaggio a livello in strada della cerca intercetta il flusso di traffico derivato dalla sempre più frequente chiusura del ponte del Tanaro « Cittadella » sulla statale 10;

il passaggio a livello del concentrico di Valmadonna, popoloso quartiere di Alessandria, taglia in due il centro abitato;

durante la giornata ci sono frequenti chiusure di lunga durata che creano disagio e pericolo;

l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha più volte in passato assicurato l'inizio dei lavori di eliminazione dei passaggi in questione —:

se sia reale intendimento delle Ferrovie dello Stato eseguire i lavori di sovrappasso o sottopasso e quali siano i tempi. (5-00901)

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

nei giorni scorsi è apparsa sulla stampa locale la notizia della sospensione della gara d'appalto per i lavori di completamento della tangenziale di Alessandria;

il motivo della decisione sarebbe da ascrivere ad un ricorso di un proprietario sottoposto a procedura di esproprio;

l'opera si rende necessaria anche in merito alla sistemazione idrogeologica dell'area prevedendo essa la costruzione di un argine al fiume Bormida —:

se siano fondate le notizie giornalistiche e quando sia previsto l'avvio dei lavori. (5-00902)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il 28 aprile 2002 l'aeroporto di Cagliari Elmas è rimasto bloccato, a partire

dalle ore 15, a causa di una buca di alcuni metri quadrati formatasi sulla pista;

il conseguente blocco degli arrivi e delle partenze ha messo in crisi l'aeroporto di Elmas e altri aeroporti sardi, creando difficoltà che si sono protratte fino alla tarda mattinata del giorno successivo;

solo una parte dei voli diretti a Cagliari sono stati dirottati su altri aeroporti sardi, mentre la maggior parte dei voli è stata rinviata al giorno successivo, con gravi inconvenienti per i passeggeri in arrivo e in partenza;

verso mezzanotte veniva fatto partire l'aereo delle ore 18; su questo aereo si tentava di far imbarcare i giocatori della squadra del Cagliari calcio, in attesa del volo delle ore 21,05, che era stato rinviato al giorno successivo. Il tentativo è andato a vuoto solo dopo l'intervento di alcuni passeggeri che, accortisi della manovra, hanno protestato energicamente. Solo allora i giocatori del Cagliari calcio venivano fatti scendere dal pullmino e ospitati in albergo, come tutti gli altri passeggeri del volo delle 21,05 —:

quali siano le cause che hanno dato origine alla buca sulla pista;

perché nell'aeroporto di Elmas non esiste, o non è stata utilizzata, una pista di emergenza;

che cosa ha impedito l'utilizzazione, in questa occasione di emergenza, dell'aeroporto militare di Decimomannu, distante pochi chilometri dall'aeroporto di Elmas;

se non ritenga che l'utilizzazione straordinaria dell'aeroporto militare di Decimomannu debba essere tempestivamente prevista e predisposta, in quanto situazioni come quella del 28 aprile scorso possano nuovamente crearsi nell'aeroporto di Elmas, soprattutto in vista di un aumento del traffico aereo nella prossima stagione estiva;

come giudica il comportamento dei responsabili delle operazioni d'imbarco,

che hanno tentato di privilegiare la squadra del Cagliari calcio, incuranti della presenza fra i passeggeri in attesa di bambini e di anziani, che avrebbero avuto realmente bisogno di un trattamento attento e privilegiato. (4-02845)

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

lo scorso 8 ottobre 2001, trovarono la morte a Linate in una sciagura aerea dovuta all'impatto di un velivolo da turismo Cessna 525A ed un aereo di linea della Compagnia svedese Sas, 118 persone;

lo *staff* di consulenti tecnici, nominato dalla procura di Milano per fare chiarezza sulla dinamica dello spaventoso incidente ha accertato, oltre all'errore umano, una catena di omissioni e di manchevolezze le cui responsabilità risultano ancora da attribuire;

per la definizione delle responsabilità civili e penali da parte dei giudici, sulla base delle perizie tecniche effettuate e delle indagini fin qui svolte, si prospettano tempi particolarmente lunghi e spese legali particolarmente onerose;

il « Comitato Parenti per le Vittime di Linate », che annovera oltre 5.500 membri, a nome del suo Presidente, Paolo Pettinaroli, ha reso noto come il procrastinarsi dei tempi dell'inchiesta possa risultare rovinosamente esiziale per quanti nel disastro aereo hanno perso un loro caro. Oltre all'incommensurabile perdita affettiva, le famiglie colpite si trovano infatti ora a dover fronteggiare conseguenze economiche pesantissime;

a detta del Presidente Paolo Pettinaroli, i familiari di alcuni piccoli imprenditori, periti nel tragico evento, si sono trovati nella necessità di chiudere le aziende, di liquidare gli addetti ivi impiegati e di non riuscire ad onorare i debiti assunti;

lo stesso Pettinaroli, sottolineando testualmente come il risarcimento della Sas

non « basti a mantenere una sola famiglia », ha chiamato in causa il Governo perché possa fornire un aiuto concreto, anche a sostegno delle ingenti spese legali che le famiglie delle vittime devono affrontare per il prosieguo della causa —:

se, in considerazione delle motivazioni suesposte, attese le incalcolabili implicazioni del disastro aereo di Linate, non siano allo studio misure di sostegno economico-finanziario in favore delle famiglie coinvolte, in deroga alla normativa vigente che, come lo stesso Ministro ha già reso noto, prevede indennizzi governativi nell'esclusivo caso in cui si annoverino, in ambito familiare, vittime di mafia o di terrorismo. (4-02848)

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

la stazione ferroviaria di Brolo serve un bacino di utenza molto ampio che comprende diversi paesi nebroidei;

da diverse settimane i locali della stazione sono in condizioni igieniche pessime e con i bagni fuori servizio;

gli utenti pagano un servizio e le ferrovie dello Stato hanno l'obbligo di mantenere i locali della stazione in condizioni decorose;

la stazione è frequentata da studenti e scolari che quotidianamente utilizzano il treno per recarsi a scuola;

si avvicina la stagione estiva ed al normale traffico di pendolari si aggiungereanno anche i turisti —:

se non si ritenga opportuno intervenire affinché chi di competenza provveda immediatamente a rendere i locali della stazione ferroviaria pienamente fruibili. (4-02851)

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

la riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato, che dava seguito alla attua-

zione della direttiva del Governo del maggio 1999 ed all'accordo del novembre 2000, siglato sotto l'impulso dei Ministeri del tesoro e dei trasporti, dalle Ferrovie dello Stato, dai sindacati confederali, è avvenuta attraverso articolate fasi di separazione tra rete e servizi commerciali; l'azienda ha quindi conseguito un risultato economico positivo, attestato da un bilancio contrassegnato, per la prima volta nella storia delle Ferrovie dello Stato, dal segno « + »;

la citata direttiva del Governo prevedeva per il comparto del trasporto su rotaia il risultato di pareggio entro il 2003 e per il settore delle infrastrutture entro il 2005; tali obiettivi sono stati raggiunti con un margine d'anticipo rispettivamente di due e quattro anni;

ulteriori obiettivi dichiarati dalle Ferrovie dello Stato, a fronte di crescenti investimenti, quantificabili in 5 mila milioni di Euro per l'esercizio corrente (con una media di 1.200-1.300 milioni di Euro negli anni successivi) concernono l'aumento della capacità dei mezzi, la riduzione dei tempi di percorrenza, l'ammmodernamento tecnologico, il miglioramento della qualità del servizio, il rafforzamento dell'integrazione con altre modalità di trasporto, con particolare riguardo al settore merci;

i suddetti investimenti verranno ripartiti in quota percentuale del 49 per cento a beneficio dell'infrastruttura storica, del 42 per cento per l'Alta Velocità e del 9 per cento al trasporto in genere; inoltre, al fine di aumentare la qualità e la sicurezza dei passeggeri entro il 2007, verranno investiti nei sistemi di controllo 5 mila milioni di Euro;

un importante contributo alla razionalizzazione ed alla riorganizzazione dell'azienda stessa è stato ottenuto anche adottando una politica di riassetto occupazionale che ha ridotto il numero dei dipendenti dai 126 mila del 1996 agli attuali 102 mila, con un esodo avvenuto

senza traumi sociali e con la contemporanea assunzione di 18 mila nuovi ferrovieri;

in quest'ottica sono stati avviati progetti di valorizzazione dei dipendenti ed è stato altresì bandito un « Progetto Laureati » che prevede l'assunzione di mille nuove unità, 200 delle quali dotate di significative esperienze professionali;

per il prossimo quinquennio sono previsti interventi nel settore dell'Alta Velocità con la costruzione di 910 km di via ferrata, 74 km di interconnessioni nuove con la rete esistente, 780 km di varianti varie e nuova viabilità, oltre che la realizzazione della galleria più lunga del mondo che per 79 km percorrerà l'Appennino;

a seguito dei nuovi investimenti si prevede che il tempo di percorrenza medio tra Milano e Torino, sarà di 50 minuti mentre tra Milano e Roma sarà di tre ore, con uno snellimento di tutta la circolazione e con particolare vantaggio per il trasporto delle merci, con un evidente aumento della competitività per le imprese coinvolte;

secondo i risultati di un'indagine condotta dalle stesse Ferrovie dello Stato nel gennaio del corrente anno, si riscontrerebbe un discreto indice di soddisfazione dell'utenza per la qualità del servizio reso; segnatamente su 100 viaggiatori di linee a media e lunga percorrenza, 79 si dichiarerebbero « contenti » ed il 70 per cento degli intervistati avrebbe dichiarato fiducia nel cambiamento positivo intrapreso dall'attuale *management*;

nonostante gli intendimenti operativi e gestionali degli ultimi anni, si registra una forte criticità del settore testimoniata dalla cronica debolezza del settore merci, dalla crescente conflittualità con i sindacati confederali, dalla conflittuale gestione di appalti, con particolare riferimento alla pulizia dei convogli, inadeguata al fabbisogno. Vengono inoltre segnalati disservizi nelle informazione all'utenza e tempi di percorrenza caratterizzati da cronici ritardi;

associazioni di categoria, quali Codacons ed Adusbef hanno stigmatizzato, documentandole ampiamente, lamentele relative ad aumenti tariffari che hanno toccato le tratte ferroviarie di seconda classe, ovvero quelle che registrano un maggiore utilizzo da parte dell'utenza;

sul fronte sindacale il mancato rinnovo del contratto, scaduto da due anni e la vicenda degli appalti delle pulizie dei convogli, hanno portato, il 10 febbraio 2002, ad uno sciopero che ha veduto coinvolti i dieci mila lavoratori del settore che temono il licenziamento dopo i risultati delle nuove gare d'appalto indette dalle FS con il criterio del massimo ribasso e senza clausola sociale della salvaguardia del posto di lavoro; una situazione « ad alta tensione », come ha stigmatizzato Guido Abbadessa, segretario generale della Filt-Cgil, il più importante sindacato del settore trasporti;

lo scadimento del servizio, con particolare riguardo alle tratte della Regione Lombardia, in assoluto le più frequentate ed utilizzate d'Italia e segnatamente sulla linea Bergamo-Milano-Bergamo, è stato oggetto di tavoli di discussione e di incontro tra i rappresentanti del Comitato Pendolari, dottor Gianluigi Mologni, il direttore Regionale della Divisione Trasporto di Trenitalia, dottor Luciano Luccini, oltre che una qualificata rappresentanza delle Fs e degli Enti amministrativi politici regionali e provinciali coinvolti, nel corso dei quali sono stati assunti impegni precisi volti al miglioramento del servizio offerto;

onde realizzare, con adeguata sollecitudine, migliorie del servizio, come si evince dal verbale della riunione tenutasi presso la direzione generale infrastrutture e mobilità della regione Lombardia, in data 7 febbraio 2002, avente ad oggetto la razionalizzazione dei servizi ferroviari di interesse locale, si rende necessaria la dotazione di materiale rotabile per l'attivazione di nuove linee in grado di ovviare allo scarso comfort ed al cattivo funzionamento del sistema di riscaldamento, che va ad aggiungersi ad altri disservizi all'utenza;

nel citato incontro è stata ribadita la necessità di procedere, entro il 2006, al raddoppio della tratta Bergamo-Treviglio, che risulta essere la seconda più trafficata dell'intera regione Lombardia. Tale realizzazione si pone, operativamente, come assoluta ed indispensabile nel contesto viario della regione Lombardia —:

in considerazione delle motivazioni suesposte, avuto particolare riguardo al piano di rilancio e di riorganizzazione intrapreso dalle Fs, quali misure intenda adottare onde verificare lo standard qualitativo dei servizi resi all'utenza;

se la definizione dei criteri e delle priorità di intervento di Fs siano coerenti con le reali necessità del traffico ferroviario, che vede la regione Lombardia al primo posto per frequenza di utenza, volume d'affari e gettito finanziario.

(4-02853)

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

si intende segnalare il caso del signor Lorenzo Minotto, residente a Mira (Venezia), il quale nel gennaio 1983 fu coinvolto in un incidente d'auto, in conseguenza del quale si ritrovò, dopo alcuni mesi di cure e convalescenza, con un campo visivo lievemente inferiore a 120°;

il suddetto Lorenzo Minotto, dipendente dell'Enel e costretto per motivi di lavoro ad usare l'automobile, si sottopose nell'ottobre 1983 a visita medica, presso l'ambulatorio medico delle Ferrovie dello Stato, al fine di ottenere l'idoneità alla guida di automobili, necessaria all'espletamento delle sue mansioni lavorative;

dalla relazione formulata dal dottor Calogero Nicolai, circa l'idoneità alla guida del Minotto, la commissione medica provinciale di Venezia, in data 18 dicembre 1984, espresse parere favorevole;

in conseguenza a tale parere favorevole egli ha continuato a guidare l'auto-

mobile per 6 anni senza provocare incidenti, fino al 15 dicembre 1989, data in cui, presentatosi a sostenere la visita medica per il rinnovo della patente, questa gli viene revocata perché il suo campo visivo viene ritenuto al di sotto della soglia di « normalità »;

in data 29 luglio 1991 il Consiglio europeo con direttiva n. 91/439/CEE dettava norme per l'ottenimento della patente di guida meno restrittive rispetto a quelle vigenti in Italia, lasciando alla discrezionalità dei vari Stati membri dell'Unione europea la possibilità di applicarla in tutto o in parte qualora negli Stati stessi fossero in vigore norme più severe;

la citata direttiva europea all'allegato III, punto 6.1 recita testualmente « Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere una acutezza visiva binoculare, se del caso con correzione ottica, di almeno 0,5, utilizzando i due occhi insieme. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata se dall'esame medico risulta che il campo visivo è inferiore a 120° sul piano orizzontale salvo casi eccezionali debitamente giustificati da parere medico favorevole e da prova pratica positiva, o che l'interessato è colpito da un'altra affezione della vista tale da pregiudicare la sicurezza della guida. Qualora si scopra o si accerti una malattia degli occhi progressiva, la patente potrà essere rilasciata o rinnovata con esame periodico praticato da un'autorità medica competente »;

con decreto ministeriale del 28 giugno 1996 si recepiva la direttiva europea solo in parte, precludendo, al signor Minotto e a quanti si trovano nelle sue stesse condizioni, la possibilità di riottenere la patente di guida, con gravi conseguenze per il suddetto sia sul piano lavorativo che personale;

il problema è sentito a livello nazionale, come si evince anche dalla lettera indirizzata, nel marzo 2001, ai capi gruppo del Senato da parte dell'Anglat, associazione che cura gli interessi delle persone

handicapate in materia di trasporti, guida e relative legislazioni, per sensibilizzare i parlamentari sull'argomento —:

se la direttiva venisse recepita interamente, il signor Minotto potrebbe rientrare nell'eccezionalità del caso essendo in possesso del parere medico favorevole alla guida, rilasciato dal dottor Miorin, primario della divisione oculistica dell'ospedale di Dolo (Venezia), assieme al fatto non secondario di aver guidato quotidianamente l'automobile per sei anni senza provocare incidenti;

se il Ministro, in sede di applicazione della delega ricevuta dal Parlamento per la revisione del codice della strada, non intenda recepire integralmente la direttiva europea n. 91/439/CEE del 29 luglio 2001, al punto 6.1 dell'Allegato III, consentendo a tutti coloro che si trovano nelle condizioni del caso in premessa descritto di ottenere o rinnovare la patente di guida, nel rispetto della sicurezza stradale e in piena armonia con le norme comunitarie. (4-02855)

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

da tempo gli utenti della tratta ferroviaria Torino-Cuneo, e con loro i mezzi d'informazione locali, si lamentano dell'incuria e del disinteresse di Trenitalia Spa. nei confronti della tratta in questione;

tale disinteresse e tale incuria raggiungono limiti inaccettabili per quanto riguarda la stazione ferroviaria di Centallo dove, addirittura, in caso di emergenza, non è neppure possibile fare una telefonata, visto che l'unico apparecchio pubblico presente è chiuso da una grata metallica;

nel parcheggio antistante la stazione l'amministrazione comunale ha quasi ultimato una serie di lavori per migliorare la fruizione del luogo mentre nessun segnale

arriva da parte di Trenitalia in merito alla situazione di degrado in cui versa la stazione —:

quali iniziative intenda prendere il Ministro per sensibilizzare le ferrovie dello Stato al fine di migliorare il servizio offerto nel collegamento Torino-Cuneo;

se, attualmente, siano allo studio ipotesi di lavori di manutenzione per rendere più accettabili le condizioni dell'edificio della stazione di Centallo. (4-02860)

* * *

INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

Interrogazione a risposta scritta:

GIACHETTI e LUSETTI. — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie.* — Per sapere — premesso che:

in un articolo apparso a pagina 17 del quotidiano *Il Messaggero* in data 7 maggio 2002, si da notizia dell'annuncio dato dal Ministro interrogato secondo il quale a fine maggio sarà attivo il portale *web* della Pubblica Amministrazione e che tale portale si chiamerà *www.italia.gov.it*;

sempre nello stesso articolo si riferisce che: in realtà «cliccando sul sito, almeno fino a ieri sera, si trovava solo una pagina con la scritta a lettere maiuscole IBM »;

la sigla IBM potrebbe far supporre che si tratti della nota multinazionale statunitense di informatica;

il Ministro interrogato, secondo i dati riportati sul sito *web* della Presidenza dei Ministri, *www.palazzochigi.it*, è entrato a far parte della società IBM Italia nel 1968, ricoprendo vari incarichi fino ad essere nominato nel 1994 Presidente della IBM Emea (*Europe — Middle East — Africa*) —:

se la sigla IBM riportata nella *homepage* del portale *web* della Pubblica Amministrazione *www.italia.gov.it*, sia riferita alla nota multinazionale statunitense dell'informatica;