

tentare di verificare, ammesso che sia ancora possibile, quel che in effetti accadde in quelle « ore concitate », per usare una significativa espressione di Massimo Caprara;

è opportuno accertare la verità atteso che la forma repubblicana non è certamente in discussione e che dunque l'accertamento ha semplicemente una valenza di natura storica in ordine agli eventi di quei giorni —

se e quali documenti esistano ancora, presso l'archivio della Corte di Cassazione, relativi ai risultati del *referendum* del giugno 1946 che ha dato la forma repubblicana allo Stato;

se, in particolare, vi sia traccia del documento a firma Palmiro Togliatti consegnato da Massimo Caprara al Presidente della Corte di Cassazione Giuseppe Pagano;

se risulti qualche documento che giustifichi formalmente il ritardo nella proclamazione dei risultati del *referendum*;

se siano stati conservati, se non le schede, quanto meno i verbali dei singoli seggi elettorali o degli Uffici elettorali che raccoglievano i risultati dei singoli seggi;

se siano pervenuti rapporti dalle Prefetture o dalle Questure circa irregolarità nelle operazioni di voto;

quali esiti abbiano avuto i ricorsi presentati dai monarchici avverso i risultati dei singoli seggi e quale fosse l'entità globale delle contestazioni in rapporto alla differenza finale fra i voti repubblicani ed i voti monarchici. (4-03749)

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

il cittadino cileno Jaime Yovanovic Prieto, su cui pende un mandato di cattura internazionale del tribunale militare cileno, ha partecipato, nei primi giorni del mese di agosto 2002, ai lavori del Campo anti-imperialista di Assisi;

lo stesso Prieto, presentatosi già due anni or sono ad Assisi, venne arrestato e quindi accompagnato alla frontiera —

in ragione di quali norme il signor Jaime Yovanovic Prieto abbia potuto entrare senza problemi nel territorio nazionale e quindi essere ospite del Campo anti-imperialista di Assisi, senza subire la stessa sorte che il medesimo subì due anni or sono. (4-03760)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

la questione della sicurezza del volo aereo è sempre di grande attualità;

dopo il gravissimo incidente aereo di Linate dell'ottobre 2001 la stampa ha dato notizia di numerosi incidenti aerei evitati per puro caso o per coincidenze fortuite;

da allora si è sviluppata una intensa discussione per rendere quanto più sicure possibili le strutture aeroportuali del nostro Paese, anche per il forte aumento del numero dei passeggeri che usano il mezzo aereo;

fra le varie problematiche relative alla sicurezza, merita particolare attenzione la denuncia pubblica fatta dal comandante Giuliano Mansutti, pilota in forza all'Alitalia e responsabile del Centro Studi « Aerohabitat », il quale, sul quotidiano *Avvenire* del 10 ottobre 2001, alla pagina 10, riferendosi alla tragedia di Linate, dichiarava: « In Gran Bretagna o negli Stati Uniti una tragedia come quella di lunedì forse non sarebbe accaduta. Per un motivo molto semplice: le loro legislazioni prevedono "zone di sicurezza" molto ampie in cui non vi possono essere edifici come il deposito bagagli di Linate. Un paio di incidenti come questo, con un grande aereo che ne ha investito uno più piccolo

che ha invaso la pista si sono conclusi senza vittime a bordo del *jet* più grosso proprio perchè questo ha avuto abbastanza terreno per smaltire l'emergenza »;

l'osservazione del comandante Marsutti pare assolutamente pertinente, sol che si pensi al fatto che decollano ed atterrano aeromobili pesanti decine di tonnellate, lanciati a circa 300 chilometri orari su piste che, a poche centinaia di metri, presentano edifici di cemento armato;

la legislazione inglese, per esempio prevede che alla fine della pista di decollo vi sia una zona nella quale è rigorosamente vietato edificare alcun edificio: detta area è a forma di trapezio la cui base minore è lunga 300 metri e quella maggiore 1.350 metri e la cui altezza può arrivare sino a 3.500 metri;

è certamente assai probabile che il disastro di Linate, in presenza di una simile « via di fuga », avrebbe avuto conseguenze meno drammatiche —

se, nel quadro di iniziative volte a potenziare le condizioni di sicurezza degli scali aeroportuali italiani, non ritenga di dover prevedere « zone di sicurezza » analoghe a quelle previste dalla legislazione inglese e se dunque non ritenga di dover avviare un piano di demolizione di tutti gli edifici costruiti in prossimità delle piste di atterraggio. (3-01297)

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

In data 20 luglio 2002 alle ore 19 circa, si è verificato in Sicilia un grave incidente ferroviario che ha coinvolto il treno n. 1932 (Palermo-Venezia) dagli esiti drammatici con la morte del macchinista e di sette passeggeri oltre al ferimento di altre persone;

da informazioni attendibili risulta allo scrivente che il locomotore e le carrozze fossero in buone condizioni di ma-

nutenzione dopo le ultime revisioni effettuate alcuni giorni prima dell'incidente;

da informazioni risulta allo scrivente che il tratto di linea interessato (Km 207+538 a Km 210+042) sia stato oggetto di più interventi di manutenzione tra cui un ulteriore intervento di manutenzione nel periodo 13 giugno 2002 — 17 luglio 2002 per un presunto « riallineamento di binario » quando in realtà ci sono fondati dubbi in merito alla tenuta dei binari sulla massicciata;

sono state fatte anche ufficialmente due segnalazioni (modulo m40) da parte di macchinisti che evidenziavano problematiche a quel punto della linea anche dopo gli interventi di manutenzione, la prima segnalazione sembra non avere avuto riscontro, alla seconda segnalazione è seguita una disposizione di rallentamento, fatto che sembra quindi sottolineare come il problema non fosse l'allineamento binari;

risulta allo scrivente come molteplici siano state le segnalazioni effettuate da macchinisti in merito a problematiche di linea:

a) Metaponto-Reggio: problemi alla linea per lo scarso livellamento dei binari e per la scarsa sicurezza di stabilità a causa dell'erosione operata dal mare sulla massicciata;

b) Lamezia Terme-Catanzaro lido: problemi per un ponte in ferro in cui da oltre vent'anni vi è un rallentamento compreso tra i trenta e quarantacinque chilometri orari, irrisolto;

c) Paola-Cosenza: la galleria non è dotata di illuminazione adeguata, ci sono pericolose infiltrazioni d'acqua, nessun impianto antincendio lungo i ventisei chilometri, assenza di un sistema di areazione forzata con unico sistema di comunicazione telefoni a terra, in cui transitano anche treni con locomotive a gasolio con grave danno per la salute;

d) Eccellente-Rosarno: problemi di allineamento di binari che costringe a

ridurre la velocità di linea, con evidenti scompensi in alcuni tratti per la velocità eccessiva dei convogli a causa di una curvatura eccessiva non bilanciata;

e) Ancona-Pescara: ad Ancona le gallerie pari e dispari non risultano illuminate, non sembrano avere vie di fuga, in caso di difficoltà risulterebbe più che mai problematica la comunicazione per il personale; ad Ortona pare che il passaggio da doppio a singolo binario con gli scambi in galleria sia oltremodo difficoltosa poiché le tavole per la riduzione di velocità non sono visibili a causa dell'oscuramento determinato dai fumi e dalle polveri dei freni dei convogli;

f) Grosseto-Roma: nella stazione di Follonica sembra siano stati segnalati da tempo sbandamenti in prossimità degli scambi di ingresso;

g) Spezia-Genova: sembra che quasi tutte le gallerie siano poco illuminate, prive di caminetti e vie di fuga con postazioni telefoniche fuori uso ed una segnaletica di riduzione di velocità quasi totalmente oscurata;

h) Roma-Grosseto: sono stati recentemente segnalati con due modelli M40 emessi da macchinisti per sbandamenti della locomotiva in cui dagli stessi si suggeriscono velocità ridotte (80 km/h) rispetto a quella consentita (150 km/h) a cui è seguita una disposizione di abbattimento codice che consente ai locomotori un abbattimento di velocità solo se muniti di dispositivo, ma totalmente inefficace per i non muniti con grave rischio per la sicurezza;

i) Roma-Milano: in data 18 gennaio scorso sembra essersi verificato al treno ETR 500 un grave inconveniente causato da una boccola di un asse guasta in prossimità della Stazione Centrale, in tale situazione la boccola si è fusa con surriscaldamento dell'asse a tal punto da determinare un principio di incendio domato dai macchinisti all'arrivo, un guasto che avrebbe dovuto essere stato rilevato da un sistema speciale di rilevamento tempera-

ture completamente guasto, e la cui inefficienza avrebbe potuto causare un disastro ferroviario;

tali segnalazioni, se fondate, dimostrerebbero lo stato di pericolosità in cui versa la nostra rete ferroviaria —

quali iniziative urgenti intenda adottare il Governo per verificare l'attendibilità delle questioni suesposte e le eventuali responsabilità sull'assenza di provvedimenti volti alla soluzioni dei fattori di rischio;

quali iniziative intenda intraprendere il Governo per rafforzare l'impegno sulla sicurezza del trasporto su ferro in Italia per utenti e lavoratori. (3-01317)

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

l'Aea, associazione che riunisce le compagnie aeree europee, ha rilevato, come di consueto, i ritardi medi nelle partenze degli aeromobili in tutti gli aeroporti europei classificati come *hub*;

in questa speciale classifica, l'aeroporto di Fiumicino, nel trimestre aprile-giugno 2002, ha raggiunto la percentuale del 26,7 per cento di voli internazionali partiti con oltre quindici minuti di ritardo;

oltre un volo su quattro, dunque, totalizza un ritardo di oltre un quarto d'ora;

la situazione, se possibile, è ancora peggiore per quanto concerne i voli nazionali, come costatano ormai con rassegnazione tutti coloro che utilizzano gli aeromobili per gli spostamenti nel territorio nazionale;

è bene osservare che l'aeroporto di Francoforte, il più trafficato d'Europa, ha una incidenza di ritardi del 13,4 per cento, e cioè pari alla metà dei ritardi accusati dall'aeroporto di Fiumicino;

la classifica, stilata dall'Aea, oltre a costituire un primato negativo che certa-

mente non conferisce prestigio al nostro Paese, riporta all'attenzione il problema molto serio dell'affidabilità del mezzo di trasporto aereo tenuto conto del fatto che migliaia di persone, ogni giorno, sono incerte sull'affidabilità oraria con gravi ripercussioni sulle loro attività lavorative;

non di poco conto, infine, è il danno economico accusato dalle compagnie aeree che, secondo l'Aea, ammonta ad euro 48,60 per ogni minuto di ritardo;

non si comprende la ragione per la quale, sul piano meramente organizzativo, e salvo eventi meteorologici di portata eccezionale, rendono « fisiologico » e non « patologico » il ritardo nelle partenze degli aeromobili —:

se non ritenga di dover intervenire presso la Società di gestione dell'aeroporto di Fiumicino per richiedere un forte ed urgente impegno per ripristinare il principio della puntualità nelle partenze degli aeromobili sia per i voli internazionali sia per i voli nazionali. (3-01322)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

le Ferrovie dello Stato avevano introdotto nelle « Prescrizioni di carattere generale per i viaggi in ferrovia » una specifica disposizione al fine di garantire un utilizzo del telefono cellulare adeguato alle buone regole della convivenza (articolo 11-bis: « L'uso dei telefoni cellulari a bordo dei treni è consentito nei corridoi o sulle piattaforme delle vetture; l'uso nei compartimenti e nelle vetture/salone è consentito a condizione che non si arrechi disturbo agli altri viaggiatori »);

in tempi recenti, Trenitalia ha modificato la disposizione (articolo 9: « L'uso dei telefoni cellulari a bordo dei treni è consentito nei corridoi o sulle piattaforme delle vetture; l'uso nei compartimenti e nelle vetture/salone è consentito a condi-

zione che la suoneria sia abbassata o eliminata per non recare disturbo agli altri viaggiatori ») —:

se non intenda intervenire presso Trenitalia affinché vengano adottati provvedimenti atti a garantire l'uso del telefono cellulare, rispettando le esigenze di quei viaggiatori che non gradiscono l'indiscriminato e sovente costante utilizzo dello stesso da parte degli altri passeggeri. (5-01184)

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

il continuo perdurare delle cattive condizioni atmosferiche che stanno interessando la provincia di Foggia e in modo particolare la città capoluogo, il comune di Lucera e l'intera zona del Sub-Appennino Settentrionale, ha provocato alluvioni e impraticabilità della statale 17 Foggia-Campobasso e della statale 16 Foggia-San Severo, nonché una serie di smottamenti e frane nei comuni di Lucera, Troia e del Sub-Appennino Dauno Settentrionale, mettendo in pericolo i cittadini di tali aree —:

quali provvedimenti urgenti si intendono adottare per eliminare i pericoli di pubblica e privata incolumità. (5-01186)

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

non si può nascondere una certa preoccupazione di fronte ai dati emersi dall'inchiesta sulla concessione di licenze facili in favore degli autobus da noleggio condotta dalla stampa nazionale, e locale;

negli ultimi anni si è assistito dalla Lombardia alla Sicilia ad una corsa sfrenata in Trentino per accaparrarsi le licenze concesse dalle amministrazioni locali in favore degli autobus da noleggio con portata superiore ai nove passeggeri, tant'è che delle 700 licenze di autonoleggio, l'80 per cento del totale risulta essere

stato rilasciato ad aziende di autotrasporto provenienti da fuori provincia (gli uffici preposti allo sviluppo economico del capoluogo — Trento —, per esempio, hanno rilasciato 250 concessioni, finite in buona parte in capo ad aziende siciliane);

il costante riferimento al Trentino è dovuto al fatto che una normativa comunitaria sembra esser stata recepita nell'ambito provinciale, a differenza che nel resto d'Italia, nel senso della liberalizzazione delle licenze per il noleggio di pullman con conducente, e quindi interpretata in maniera che se le carte e i requisiti sono in regola a nessuno può essere negata la possibilità di avere la licenza per far viaggiare il pullman;

nonostante nell'incartamento il nome della ditta, i fatturati, le garanzie bancarie, e la collocazione della rimessa risultino regolari, e cioè localizzati nell'ambito del comune di rilascio dell'autorizzazione, nonostante la licenza preveda che le aziende siano operative anche nel comune che la rilascia, in realtà accade che la maggior parte di esse non ha mai svolto il servizio sul territorio Trentino;

le pratiche in questione, mettendo in piedi uffici fittizi e affittando fantomatici piazzali di sosta che dovrebbero figurare da autorimesse, mirano senz'altro ad eludere la normativa, e a perseguire interessi privati poco nobili;

circa un mese fa la provincia di Trento, raggiunta da alcune segnalazioni sospette, si è mossa, sollecitando — tramite una lettera — i comuni con maggiori anomalie a fare dei controlli oculati —:

se il Ministro sia a conoscenza del fatto;

se corrisponda al vero che all'esito del recepimento delle direttive comunitarie non vi possa essere alcun contingente da parte dei comuni — attraverso regolamento — con riferimento al rilascio delle concessioni;

quali siano i poteri di controllo in capo ai comuni per la verifica del regolare esercizio dell'attività oggetto di concessione;

quali siano gli interventi da assumere a livello nazionale, anche con atti di natura amministrativa, per impedire che tali spiacevoli episodi abbiano a ripetersi.

(5-01187)

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

il viceministro Martinat, in una intervista pubblicata sul *Secolo d'Italia* l'11 agosto, ha rivelato un grave e sconcertante episodio che lo ha visto protagonista all'indomani del suo insediamento: « Appena entrato nella mia stanza al ministero — ha dichiarato Martinat — un funzionario molto zelante mi ha amabilmente rimproverato perché portavo alla giacca il distintivo di Alleanza Nazionale: "Sa", mi ha detto con voce gentile e ferma, "ora lei rappresenta non un partito ma le istituzioni, lo Stato". Io gli ho risposto gentilmente e fermamente che pur rappresentando con equità e preparazione le istituzioni e lo Stato sono e resto un uomo di partito, di parte, con le proprie idee che nessuno può cancellare, azzerare. Subito dopo ho chiamato il direttore del personale e gli ho detto di non farmi più trovare tra i piedi quel solerte funzionario. Morale non l'ho più visto. Credo non faccia più il responsabile delle pubbliche relazioni » —:

se effettivamente siano stati presi provvedimenti nei confronti del funzionario, responsabile solo di aver fatto — peraltro con « tono gentile e amabile », come ammette lo stesso viceministro — una osservazione pienamente legittima e corretta;

con quali motivazioni siano stati giustificati eventuali provvedimenti di rimozione dall'incarico, che si configurerebbero come una vera e propria epurazione;

se non ritenga grave e inammissibile, nonché lesivo di elementari regole di correttezza istituzionale, il comportamento del viceministro Martinat. (5-01189)

DI GIOIA, FOLENA e BONITO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il continuo perdurare delle cattive condizioni atmosferiche, le abbondanti precipitazioni a carattere temporalesco e alluvionale che stanno interessando la provincia di Foggia, hanno provocato alluvioni e impraticabilità di varie arterie stradali. Questa situazione sta mettendo a rischio le aree interessate —:

quali provvedimenti urgenti si intendano adottare per eliminare pericoli di pubblica e privata incolumità. (5-01191)

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

in data 12 luglio 2002 il Magistrato alle Acque di Venezia ha pubblicato su *Il Gazzettino* la richiesta alla Regione Veneto di « pronuncia di compatibilità ambientale » degli interventi complementari alle opere mobili alle bocche di porto per la regolazione dei flussi di marea;

nello stesso avviso tale procedura è definita come « completamento della procedura di Valutazione di impatto ambientale delle opere mobili (legge n. 349 del 1986) » la quale venne attuata dalle strutture preposte del Ministero dell'ambiente;

il proponente Consorzio Venezia Nuova, afferma che « Le opere complementari rientrano tra gli interventi previsti per la salvaguardia della laguna, essendo integrative alle opere mobili alle bocche di porto »;

il « Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia: sistema MO.SE. » è compreso nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla delibera del CIPE n. 21 del 2001 e che, in quanto tale, è assoggettato alle procedure di cui alla Legge Obiettivo (n. 443 del 2001) e al Regolamento attuativo della stessa;

in data 29 luglio 2002 (lettera protocollo 2151/VIA/B30-1) il Direttore Generale del Ministero dell'ambiente — Dipartimento per la protezione ambientale, Direzione per la Valutazione di impatto ambientale, ingegner Bruno Agricola, ha contestato tale procedura rivendicando, giustamente, al Ministero dell'ambiente la titolarità della Valutazione di impatto ambientale;

la regione Veneto ha affermato più volte il proprio parere positivo all'opera definita MO.SE., mentre il Ministero dell'ambiente, nel tempo, ha assunto una posizione negativa, o quantomeno più problematica, sia attraverso la Valutazione di impatto ambientale, che nelle posizioni dei Ministri, non ultimo l'Onorevole Ministro Altero Matteoli —:

in base a quali valutazioni il Presidente del Magistrato alle Acque di Venezia, ingegner Maria Giovanna Piva abbia affidato alla regione del Veneto la Valutazione di impatto ambientale degli interventi complementari alle opere mobili alle bocche di porto per la regolazione dei flussi di marea. (5-01192)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

per cause non ancora accertate sabato 20 luglio 2002 nei pressi della stazione di Rometta Mare (Messina) si è consumato un gravissimo incidente ferroviario costato la vita ad otto persone ed il ferimento di almeno quaranta, secondo le prime stime;

sull'origine del deragliamento del convoglio Palermo-Venezia indagherebbero sia la magistratura, sia le Ferrovie, sia il ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

secondo le testimonianze dei superstiti, confrontate con i dati registrati dalla « scatola nera », il treno, al momento dell'incidente, avrebbe rispettato i limiti di velocità consentiti;

la tratta sulla quale è deragiato il treno Palermo-Venezia sarebbe stata oggetto di lavori di manutenzione, ultimati pochi giorni prima, per la sostituzione di circa l'80 per cento delle traverse deteriorate nel tempo —:

se non si reputi opportuno avviare un tavolo di lavoro con i vertici delle Ferrovie al fine di valutare l'ipotesi di una indagine strutturale della rete ferroviaria nazionale ovvero stabilire indici di priorità che consentano, laddove ve ne sia maggiore urgenza, tempestivi interventi di manutenzione ed una revisione dei criteri di sicurezza. (4-03686)

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

è stata più volte segnalata la precaria situazione della galleria Belvedere, in territorio di Sciacca, — si trova sull'asse che congiunge la Sicilia occidentale a quella orientale — la cui sicurezza rappresenta un punto di fondamentale importanza per l'utenza fruitrice;

l'Anas, azienda preposta alla manutenzione, è stata ripetutamente sollecitata a provvedere all'illuminazione della suddetta galleria;

si sono verificati incidenti stradali nella zona delle due gallerie (Belvedere e Cava di Lauro);

il Ministro, in considerazione dell'interrogazione a risposta scritta n. 4-00191, rispondeva che nel programma triennale 2001-2003 è stato inserito un progetto, per un importo di circa 40 miliardi di vecchie lire, che interessa il tratto comprendente la galleria Belvedere e che prevede anche opere di civilizzazione;

in data 14 marzo 2002, il Ministro rispondeva ad una lettera dell'interrogante, che era stata verificata la copertura finanziaria e che in tempi brevi sarebbe stata bandita la gara per l'affidamento dei lavori di illuminazione —:

le motivazioni per cui non si è proceduto alla data odierna all'affidamento dei lavori per l'illuminazione della galleria Belvedere;

le iniziative intraprese dall'amministrazione per migliorare la viabilità, incrementando la sicurezza nel tratto di strada statale 115 che va sotteso tra lo svincolo ad oriente della città di Sciacca — direzione Agrigento — e lo svincolo ad occidente — direzione Trapani —. (4-03694)

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

il Governo ha espressamente indicato il terzo tratto della strada statale «Tre Valli», cioè quello che dovrà congiungere Spoleto (San Giovanni di Baiano) ad Acquasparta, tra le opere pubbliche urgenti e prioritarie da realizzare;

effettivamente tale segmento stradale riveste straordinaria e strategica importanza, perché deve venire a completare il progetto di collocamento trasversale tra Marche ed Abruzzo-Valle Umbra-Valle del Tevere-Roma di cui i primi due tratti sono ormai realizzati e intensamente transitati;

pertanto si impone la priorità della concretizzazione del terzo tratto, perché è razionale e doveroso portare innanzi tutto a compimento le opere che già si trovano in avanzato stato di realizzazione;

la strada «Tre Valli» serve a rompere definitivamente l'emarginazione viaria sia dell'Ascolano, sia della Valnerina Umbra, sia dello Spoletino, sia della Valle Umbra del Tevere, offrendo contemporaneamente uno sbocco efficiente al cospicuo traffico che grava attualmente sulla strada statale «Flaminia» e che ancor più graverà con l'apertura del nuovo tracciato;

la strada «Tre Valli», a differenza di quasi tutte le altre opere, ha la particolare ed importante caratteristica di presentare un modesto impatto ambientale, inserendosi validamente nel contesto territoriale e sviluppandosi per buona parte nelle due

gallerie di San Pellegrino e di Forca di Cerro, così come quasi interamente in galleria si svilupperebbe il rimanente tratto di pochi chilometri, tra San Giovanni di Baiano di Spoleto ed Acquasparta;

oltre tutto, un primario Istituto di credito, già impegnato in passato in interventi a favore della viabilità umbra, ha più volte confermato la disponibilità a finanziare la progettazione esecutiva del terzo tratto della « Tre Valli »;

vengono diffuse voci secondo cui la realizzazione del segmento conclusivo della strada in parola verrebbe messa in forse o quantomeno rimossa, nei fatti, dalle priorità —:

se il Governo non ritenga di confermare ufficialmente il completamento della strada statale « Tre Valli », nel rimanente tratto San Giovanni di Baiano di Spoleto-Aquasparta, nel novero delle opere prioritarie e strategiche nel proprio programma;

in quali tempi, con quali impegni di spesa e con quali passaggi procedurali il Governo prevede di dare corso alla progettazione esecutiva e alla materiale realizzazione della detta opera, unanimemente sollecitata da tutti i territori interessati. (4-03700)

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

l'8 ottobre 2001, trovarono la morte a Linate, in una sciagura aerea dovuta all'impatto tra 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 hanno prodotto il rinvio a giudizio di 11 persone;

i risultati della prima *tranche* dell'inchiesta, presentati a Roma il 25 luglio 2002 dall'Agenzia nazionale per la sicurezza al volo (*Ansv*) hanno appurato che solo un'ultima, disperata manovra del pilota che era ai comandi del *Boeing* svedese ha impedito che l'aereo piombasse sull'aeroporto, evitando così che la tragedia assumesse maggiori dimensioni;

nella succitata relazione della Agenzia nazionale per la sicurezza al volo si rileva come sull'aeroporto di Linate la « movimentazione dei velivoli privati si sia gradualmente estesa senza un corrispondente cambiamento operativo alle nuove esigenze dello scalo »;

l'inadeguatezza dei controlli dello scalo milanese, in particolare sul traffico aereo privato, risulta evidente dalla recente mancata collisione tra un *Piper* ed un aeromobile di linea;

lo stesso aeroporto di Linate, in attività da oltre quarant'anni, movimentata — tra le ore 6 e le ore 23 di ogni giorno — 280 voli, toccando 18 movimentazioni all'ora nei momenti di punta e arrivando a gestire fino a 500 voli giornalieri in particolari periodi dell'anno;

nel 2001 il numero di passeggeri in transito nell'aeroporto di Linate, pari a sette milioni di unità, ha segnato una crescita del 18,4 per cento rispetto all'anno precedente e i voli in arrivo e partenza sono stati 84.500, pari al 28 per cento in più rispetto al 2000, mentre dall'inizio del corrente anno il traffico passeggeri sta crescendo con tassi mensili compresi tra il 13 ed il 20 per cento;

recentemente il presidente della regione Lombardia, Roberto Formigoni ha definito « gravissima la carenza di dotazione tecnologica » degli scali aeroportuali lombardi;

la suddetta dotazione tecnologica risulta di primaria importanza proprio per le condizioni di efficienza e di sicurezza dello scalo di Linate in presenza di determinate situazioni meteorologiche, come

evidenziato da un *report* dell'Alitalia che ha denunciato 9 mancate collisioni negli ultimi 12 mesi;

a queste carenze strutturali vanno aggiunte la mancanza di flessibilità in caso di interventi di emergenza e la frammentazione delle competenze all'interno dell'aerostazione, carenze che sono emerse, tra innumerevoli episodi, anche il 10 luglio 2002, quando l'aeroporto è rimasto chiuso per più di un'ora a causa di un guasto ad una gomma di un aereo privato in fase di decollo;

solo tre giorni prima, il 7 luglio 2002, la scoperta di un'abrasione di circa 100 metri quadrati sull'asfalto della pista ha comportato l'inversione della direzione del flusso aereo con conseguenti inevitabili ritardi;

sull'episodio è intervenuto il Codacons con un esposto alla procura di Milano finalizzato alla richiesta di interventi, atti a garantire maggiore sicurezza sui transiti del secondo scalo milanese;

risulta essere al centro di polemiche anche la collocazione geografica dello scalo di Linate, dal momento che oltre il 70 per cento dei decolli da questo aeroporto sorvola a bassa quota il polo chimico di Pioltello e di Rodano, un'area ad alto rischio di esplosioni;

dal 6 al 26 agosto 2002, l'aeroporto di Linate verrà chiuso per interventi di ristrutturazione non più procrastinabili, giacché l'ultimo intervento strutturale dello scalo risale a vent'anni fa;

nel periodo di chiusura, il traffico aereo di pertinenza di Linate verrà dirottato sugli scali di Milano Malpensa e Milano Orio al Serio, scalo quest'ultimo che, seppur di dimensioni limitate, ospiterà 64 voli giornalieri, in aggiunta al consueto ed attestato flusso di traffico —:

quali misure siano attualmente allo studio per garantire la totale sicurezza dei voli in partenza e in arrivo all'aeroporto di Linate ovvero se siano allo studio ipotesi di utilizzo alternative e maggiormente re-

golamentate del suddetto scalo, avuto particolare riguardo al flusso ed al transito di velivoli privati;

se, nel programmare lo spostamento di 64 voli dallo scalo di Linate a quello di Milano-Orio al Serio, nel periodo dal 6 al 26 agosto 2002, siano stati ottemperati e verificati i necessari dispositivi di sicurezza, in considerazione delle limitate dimensioni e della possibile inadeguatezza della struttura di controllo dello scalo bergamasco;

quali iniziative siano allo studio finalizzate a garantire uno *standard* di sicurezza del volo, avendo riguardo ad alcune misure quali: *a)* l'utilizzo della lingua inglese e della fraseologia *standard* da parte dei controllori; *b)* l'aggiornamento delle mappe degli scali; *c)* la costante segnalazione delle anomalie; *d)* l'addestramento periodico del personale; *e)* la predisposizione della corretta segnaletica per la movimentazione dei velivoli al suolo; *f)* l'adeguamento della strumentazione di controllo agli *standard* tecnologici e di sicurezza europei. (4-03708)

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

con atto di sindacato ispettivo presentato in data 20 febbraio 2002 il sottoscritto ha interrogato l'onorevole Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in ordine all'illegittimo aumento di euro 6 su ciascun biglietto praticato dalle compagnie Alitalia e Meridiana sulle tratte Cagliari-Roma assegnata ad Alitalia ed Olbia-Roma ed Olbia-Milano assegnate a Meridiana, tutte in regime di continuità territoriale;

il Ministro interrogato ha reso risposta in data 20 giugno 2002 dando atto, su parere dell'Enac, della illegittimità degli aumenti e comunicando il deferimento delle controversie ai collegi arbitrali costituiti a sensi dell'articolo 7 delle convenzioni di assegnazione;

con atto di sindacato ispettivo di data 10 luglio 2002 il sottoscritto ha comunicato che il medesimo aumento di 6 euro è stato applicato anche dalla compagnia Airone concessionaria delle tratte Alghero-Roma, Alghero-Milano e Cagliari-Milano con il medesimo regime della continuità territoriale, chiedendo:

se l'Enac abbia avviato anche nei confronti di Airone le procedure arbitrali già avviate nei confronti di Alitalia e di Meridiana;

se il Ministro non ritenga che gli illegittimi aumenti possano costituire motivi di risoluzione del contratto o di esclusione delle compagnie dalle gare che dovranno essere indette nel 2003 alla scadenza delle concessioni;

con altro atto di sindacato ispettivo presentato sempre in data 10 luglio 2002 il sottoscritto ha interrogato il Ministro per conoscere quali iniziative intenda adottare in riferimento ai frequenti e gravi disservizi su tutte le rotte gestite da Airone ed in particolare sui notevoli ritardi, anche di diverse ore, sugli orari di volo indicati per ciascuna tratta;

le interrogazioni non hanno ancora avuto risposta;

in data 12 agosto i due quotidiani sardi ed uno nazionale danno notizia dei ritardi anche di diverse ore subiti dai voli Airone da Milano su Alghero e Cagliari ed Alitalia su Cagliari e del mancato trasporto dei bagagli sul volo Milano-Alghero con gravi disagi per i passeggeri, per la gran parte turisti diretti in Sardegna;

i disservizi paventati nelle interrogazioni presentate in data 10 luglio si sono puntualmente verificati poiché non è stato effettuato alcun intervento presso le compagnie per ottenere il rispetto delle concessioni o quantomeno dei diritti del passeggero previsti da legge dello Stato —:

quali urgenti iniziative intenda assumere per evitare che i gravi disservizi più volte denunciati possano ripetersi.

(4-03723)

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

il consigliere comunale di Alleanza nazionale di Alghero Michele Pais ha presentato una mozione, nel proprio Consiglio, con la quale si invita l'assemblea a valutare la gravità della situazione dell'aeroporto locale, ancora privo, dopo anni, del radar di avvicinamento;

secondo il Consigliere Comunale Pais « il radar era stato installato nel 1993 ma fu abbattuto dal vento e mai più riparato. Si tratta di una situazione pericolosissima, soprattutto considerando il forte aumento di passeggeri nello scalo: dai 400.000 del 1996 ai 700.000 del 2001. Oltre tutto, lo spazio aereo di Alghero viene diviso ogni giorno fra gli aerei di linea, quelli della scuola di volo e gli elicotteri dell'antincendio »;

secondo il rappresentante di Alleanza Nazionale « la torre di controllo vigila sugli aeromobili in avvicinamento basandosi solo sulle comunicazioni via radio con i piloti e ciò costringe gli addetti al traffico aereo ad adottare misure supplementari di sicurezza, con ritardi, disagi e costi maggiori per le compagnie » (cfr. Ansa 8 agosto 2002, ore 20,14);

la denuncia del consigliere Michele Pais deve essere presa in seria considerazione e debbono essere adottati senza indugio i provvedimenti necessari ed urgenti per il ripristino del radar di avvicinamento e quindi per restituire standards di sicurezza molto avanzati alle centinaia di migliaia di passeggeri che usufruiscono dello scalo di Alghero —:

quali iniziative intenda assumere affinché, senza indugi, l'aeroporto di Alghero venga dotato del radar di avvicinamento che risulta fuori uso da ben nove anni al fine di garantire nel massimo grado la sicurezza dell'utenza del mezzo di trasporto aereo.

(4-03729)

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

negli ultimi giorni si è consumato definitivamente il confronto tra le Ferrovie del Gargano e le organizzazioni sindacali di categoria;

tale confronto ha visto l'Azienda chiudere qualsiasi spazio di trattativa per la revoca di 69 licenziamenti;

questo atteggiamento si ritiene incomprensibile e inaccettabile —:

quali finanziamenti siano stati assegnati alle Ferrovie del Gargano, a quale titolo e quali siano le garanzie che la stessa azienda abbia fornito, la durata delle concessioni delle linee ferroviarie e se siano state effettuate gare per il rinnovo delle concessioni stesse e con quali procedure. (4-03756)

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

molti cittadini hanno segnalato la pesante situazione che si è venuta a creare per la cancellazione di tutti i voli Alitalia da Torino a Roma nel giorno di ferragosto, tranne il primo della mattina verso le 7;

la carenza dei collegamenti tra il capoluogo subalpino e Roma è ormai ben conosciuta ma la disfunzione che si è venuta a creare nel giorno di ferragosto ha ulteriormente aggravato questa cronica difficoltà;

per quanto riguarda gli altri voli della giornata richiamata era possibile recarsi a Roma attraverso l'aeroporto della Malpensa, opportunamente raggiunta con navetta —:

alla luce delle difficoltà ormai note ma, soprattutto, per offrire un servizio adeguato ai cittadini e per la stessa valorizzazione dell'aeroporto di Torino Caselle, quali siano le motivazioni che hanno creato questo disservizio proprio nel

giorno che storicamente è il cuore delle vacanze agostane. (4-03758)

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

l'8 ottobre 2001 il boeing MD 87 della compagnia aerea sas diretto a Copenaghen in fase di decollo sulla pista principale dell'Aeroporto di Linate viene urtato da un aereo Cessna privato;

il boeing a causa dell'urto si è schiantato contro il Toboga del molo 31 adibito allo smistamento dei bagagli;

nello schianto sono morti tutti i passeggeri ed i membri dell'equipaggio scandinavo e del Cessna oltre gli operai della SEA presenti nel Toboga: in tutto 118 persone;

l'unico superstite con lesioni gravissime è il sig. Pasquale Padovano, dipendente della SEA addetto ai moli 31 e 32;

il signor Padovano viene immediatamente ricoverato presso il Centro ustioni del nosocomio Niguarda-Cà Granda e sottoposto a 24 operazioni;

suo corpo è per l'80 per cento interessato con gravi ustioni di 1° grado permanenti con limitazioni funzionali a carico degli arti superiori ed inferiori;

Oggi è ancora presso l'Ospedale Niguarda per essere sottoposto alla riabilitazione;

Il signor Padovano non potrà più svolgere attività lavorativa né condurre una vita normale: la stazione eretta gli è possibile solo con l'ausilio del girello e con l'assistenza personale di supporto di 24 ore al giorno; le mani sono praticamente inutilizzabili;

È stato presentato, all'esame del Consiglio dei Ministri in data 20 agosto 2002, un disegno di legge per l'erogazione di un fondo di solidarietà di 225 milioni di euro in favore delle 118 vittime del disastro aereo di Linate;

ma anche il signor Padovano che pur non è deceduto deve considerarsi a tutti gli effetti una vittima;

la questione è stata già affrontata dal Comune di Milano che nell'erogazione di un contributo in favore del « Comitato 8 ottobre per non dimenticare », a seguito della segnalazione del legale della famiglia Padovano, considerava il signor Padovano a pieno titolo vittima della sciagura —:

se non ritenga che il signor Padovano debba comunque essere ricompreso tra i beneficiari del fondo istituito. (4-03759)

* * *

INTERNO

Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, il Ministro della salute, per sapere — premesso che:

il 28 luglio 2002 l'esplosione della polveriera Baschieri e Pellagri di Bologna ha provocato danni anche strutturali alle case e ai capannoni di tutta la zona;

le cause dell'incidente sono in corso di accertamento e quello che risulta è che risultano essere saltati in aria quattro essiccatoi per la preparazione della polvere da sparo nella storica fabbrica di munizioni per la caccia e il tiro a segno;

la fabbrica è stata posta sotto sequestro e la protezione civile sta appurando l'eventuale presenza di polvere d'amianto che poteva essere contenuta nelle strutture saltate in aria;

gli impianti di sicurezza sembrano aver funzionato e quindi i danni sono contenuti ma risulta evidente dover rivedere la localizzazione degli impianti a rischio nella cintura di Bologna, verificare i piani di protezione civile in caso di incidente, e informare le popolazioni residenti —:

se i ministri non ritengano attuare innanzitutto un piano più incisivo a tutela della popolazione di Bologna e provincia sui siti a rischio e se non ritengano urgente la pubblicazione dei piani di protezione civile;

se non ritengano ognuno per propria competenza di dover fornire la mappa dei siti industriali, chimici e militari a rischio in queste zone ed effettuare una verifica del rispetto della misure di prevenzione e di sicurezza, e la delocalizzazione dei siti pericolosi in aree non abitate.

(2-00449)

« Cento ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

il giorno 31 luglio 2002 nella zona antistante il Senato si è svolta pacificamente una manifestazione di protesta contro la legge in fase di approvazione al Senato che garantisce il legittimo sospetto;

il 1° agosto 2002 sin dalla mattina alcune centinaia di manifestanti si sono ritrovati nuovamente a protestare davanti al Senato esercitando un semplice diritto;

è stata predisposta in corso Rinascimento e nelle vie laterali una presenza spropositata e ingombrante di forze dell'ordine che con transenne e manganelli alla mano, impedivano a molti cittadini di protestare ed impedendo a molti addirittura l'accesso alle zone di protesta, e determinando, pertanto ad avviso dell'interrogante, un clima di repressione e di intimidazione verso i manifestanti —:

per quali ragioni sia stato disposto un simile spiegamento di forze dell'ordine davanti al Senato e quali iniziative intenda assumere perché sia garantito, anche per il futuro, per i cittadini il libero diritto di manifestare senza clima di repressione e intimidazione, anche davanti alle sedi delle rappresentanze parlamentari e di Governo.

(2-00450)

« Cento ».