

zione su un quotidiano locale di Piacenza della notizia relativa al ritrovamento di una borsa contenente otto candelotti di esplosivo (con miccia e detonatori) e degli arresti operati dalla questura di quella città —:

se e quali iniziative intenda assumere il Ministro dell'interno per accertare se la notizia del ritrovamento dell'esplosivo e dei conseguenti arresti sia stata fornita agli operatori degli organi d'informazione locali da personale della questura di Piacenza, atteso che detta notizia era a conoscenza solamente del personale che ha svolto le indagini relative alla vicenda che qui interessa. (4-03839)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

BUGLIO, CHIANALE e NIGRA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

a seguito degli eventi calamitosi verificatisi il 1° settembre 2002, che hanno interessato l'area compresa nei comuni None, Piobesi, Candiolo, Vinovo, Castagnole, Volvera, in provincia di Torino, provocando rilevanti danni alle infrastrutture pubbliche e private ed alle attività agricole ed a numerosi insediamenti industriali;

verificato che i comuni interessati hanno prontamente comunicato lo stato di calamità agli organi competenti;

rilevata la necessità di scongiurare il ripetersi di tali eventi e di disporre ulteriori interventi a sostegno delle attività economiche e dei cittadini danneggiati nelle loro proprietà —:

quali provvedimenti il Governo intenda adottare per affrontare l'emergenza determinatasi. (3-01335)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

l'aeroporto di Alghero è l'unico dei tre aeroporti della Sardegna non dotato di radar di avvicinamento; vi sono infatti il radar ad Olbia gestito dall'ENAV SpA ed il radar a Cagliari gestito dall'Aeronautica Militare;

il radar di avvicinamento è strumento indispensabile per l'aeroporto di Alghero ove soprattutto nei mesi estivi vi è una notevole mole di traffico per l'alto numero di aerei di linea e da turismo che vi giungono;

alcuni anni or sono l'aeroporto di Alghero era stato dotato di un impianto radar che venne irrimediabilmente danneggiato prima dell'avvio del funzionamento da avverse condizioni atmosferiche di eccezionale intensità;

già da tempo, quindi, la Autorità di controllo e di sicurezza del traffico aereo ha ritenuto necessario installare nell'aeroporto di Alghero il radar di avvicinamento —:

quali iniziative intende assumere al fine di dotare l'aeroporto di Alghero del radar di avvicinamento. (5-01198)

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

il Consiglio dei ministri nella seduta del 2 agosto 2002 ha approvato il decreto legislativo per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale a norma dell'articolo 1 comma 2 della legge 21 dicembre 2001 n. 443;

l'articolo 3, comma 3, di tale decreto prevede che, ove l'opera sia soggetta a valutazione d'impatto ambientale, il progetto preliminare deve essere corredato anche dallo studio di impatto ambientale;

l'autostrada Cecina-Civitavecchia, inserita nel documento di programmazione economico-finanziaria 2003, rientra tra le infrastrutture strategiche di cui all'articolo 1 del decreto e la tratta Grosseto-Civitavecchia di tale opera, in quanto di realizzazione *ex novo*, deve essere soggetta a VIA;

il capo II del citato decreto legislativo prevede la procedura per la VIA delle grandi opere (articoli 17-20);

in particolare, tale decreto ha disposto che la procedura della VIA venga svolta (articolo 17) nel rispetto della direttiva comunitaria 85/337 del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11 del 3 marzo 1997;

lo stesso decreto ha disposto (articolo 18, comma 1) che l'istruttoria per la VIA sia eseguita nel rispetto delle finalità indicate nell'articolo 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988 e lo studio di impatto ambientale sia redatto ai sensi delle norme tecniche di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 dicembre 1988;

il Ministro per l'ambiente e la tutela del territorio e per le opere incidenti su aree sottoposte a vincolo di tutela culturale e paesaggistica il Ministro per beni e le attività culturali provvedono (articolo 18, comma 5) ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera, comunicandola alle regioni interessate ed al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

è ampiamente noto, per la rilevanza che l'argomento ha avuto anche sulla stampa, che per la tratta Grosseto-Civitavecchia la Società concessionaria ha predisposto due tracciati alternativi: il tracciato cosiddetto collinare, redatto su indicazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il tracciato cosiddetto costiero redatto su indicazione della regione Toscana;

le planimetrie dei due tracciati sono state consegnate ufficialmente dalla Società concessionaria sia al Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti che all'ANAS ed alle regioni Toscana e Lazio circa sei mesi fa; successivamente le stesse planimetrie sono divenute di pubblico dominio anche perché la stampa ha ripetutamente pubblicato le cartografie dei due tracciati;

in particolare, il cosiddetto tracciato collinare sarebbe stato predisposto dalla Società concessionaria su indicazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella persona dell'ingegner Giuseppe Calcerano, che ricopre l'incarico di Capo della segreteria tecnica del Ministro Lunardi;

lo stesso ingegner Calcerano aveva ricoperto, negli anni '85-'95, l'incarico di direttore tecnico della SAT, Società Autostrada Tirrenica;

nel luglio del 1990, la SAT, concessionaria per la costruzione e gestione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia in base alla legge 531/82 e successive modifiche, aveva inoltrato al Ministero dell'ambiente la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il tronco Grosseto-Civitavecchia su di un tracciato da realizzarsi nei comuni di Grosseto, Manciano (Grosseto), Magliano (Grosseto), Montalto di Castro (Viterbo) e Tarquinia (Viterbo);

il tracciato cosiddetto collinare, redatto su indicazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è identico a quelle per il quale la SAT aveva inoltrato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'ambiente nel 1990;

alla domanda di cui sopra era allegato uno studio di impatto ambientale redatto ai sensi delle norme tecniche di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 dicembre 1988 e l'istruttoria condotta su detto studio da parte della Commissione per la VIA del Ministero dell'ambiente è stata eseguita nel rispetto delle finalità indicate dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 377/88;

i due decreti del Presidente del Consiglio dei ministri sopra richiamati sono gli

stessi di quelli esplicitamente menzionati dall'articolo 18 del decreto legislativo emanato in attuazione della legge obiettivo n. 443 del 2001, per cui la normativa oggi applicabile in tema di VIA è esattamente la stessa di quella applicata nel 1990 sullo studio di impatto ambientale del tronco Grosseto-Civitavecchia per il quale era stata richiesta la pronuncia di compatibilità ambientale;

i risultati dell'istruttoria condotta nel 1990 dalla Commissione VIA sono stati fatti propri dai Ministri dell'ambiente e dei beni culturali ed ambientali *pro-tempore* che, con decreto interministeriale n. 573 del 29 ottobre 1990, hanno espresso giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del tracciato presentato;

tale decreto interministeriale è di pubblico dominio e liberamente consultabile nella sua interezza sul sito Internet del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio alla pagina della direzione VIA;

nel decreto interministeriale n. 573 del 29 ottobre 1990 vengono analiticamente esposte le motivazioni per le quali la Commissione per la valutazione di impatto ambientale ha espresso parere negativo circa la compatibilità ambientale del progetto e vengono citati gli elaborati del Servizio geologico nazionale e del Servizio conservazione della natura che, ciascuno per la parte di propria competenza, elencano i rilievi sul progetto presentato;

in detto decreto viene esplicitamente fatto riferimento al parere del Ministero per i beni culturali ed ambientali che in data 25 ottobre 1990 mette in evidenza come il progetto « verrebbe ad attraversare ambiti territoriali di elevatissimo pregio ambientale sottoposti a disciplina di tutela ai sensi delle leggi 1497 del 1939, 1089 del 1939 e 431 del 1985 (legge Galasso) » e quindi « in considerazione degli aspetti negativi diretti ed indotti dalla realizzazione dell'infrastruttura sul patrimonio storico-ambientale e tenuto anche conto dell'elevato consumo delle risorse ambientali derivanti dal ricorso alle attività di

estrazione e di discarica richieste dall'intervento, sentito il parere delle Soprintendenze competenti per territorio, viene espresso un giudizio di non compatibilità »;

in conclusione, il giudizio negativo di compatibilità ambientale sul tracciato della tratta Grosseto-Civitavecchia espresso nel 1990 (identico al tracciato cosiddetto collinare che viene oggi proposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) è divenuto definitivo dal momento che né la Società concessionaria né il Ministero dei lavori pubblici hanno mai ritenuto di proporre appello alla decisione —:

se sia a conoscenza del fatto che il tracciato cosiddetto collinare della tratta autostradale Grosseto-Civitavecchia, richiesto mesi fa alla Società concessionaria e successivamente reso di pubblica conoscenza, sia identico a quello bocciato senza appello nel 1990 in quanto la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale ha riportato un giudizio negativo espresso con il decreto interministeriale n. 573 del 29 ottobre 1990 del Ministro dell'ambiente e del Ministro per i beni culturali ed ambientali;

in caso di risposta positiva al quesito precedente, se intende ancora insistere nella proposta di realizzazione del cosiddetto « Corridoio Tirrenico » nel tracciato collinare e con quali motivazioni.

(5-01212)

MOLINARI, ADDUCE e POTENZA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale 407 « Basentana » rappresenta un'arteria stradale fondamentale nella viabilità regionale di Basilicata, nonché interregionale, in quanto da Sicignano degli Alburni a Metaponto mette in collegamento il Tirreno e lo Jonio congiungendo l'A3 Salerno-Reggio Calabria alla strada statale 106 Jonica;

la strada statale 407 Basentana si configura come arteria a doppia corsia di marcia e da Potenza a Sicignano degli

Alburni viene classificata come raccordo autostradale;

il limite di velocità stabilito per l'arteria è di 90 chilometri all'ora;

tale limite per le caratteristiche della superstrada risulta troppo basso e difficilmente rispettabile dagli automobilisti;

l'azione, giusta e necessaria, delle forze dell'ordine finalizzata al rispetto del codice della strada e dei limiti di velocità ha determinato numerose multe e altrettanti ritiri e sospensioni di patente;

ferma restando l'assoluta necessità di garantire sicurezza sulle strade al fine di prevenire il rischio incidenti, risulta altrettanto necessaria una revisione del limite massimo di velocità consentito sulla strada statale 407 Basentana, innalzandolo a 110 chilometri orari lungo tutto il percorso da Sicignano e Metaponto;

l'innalzamento del limite di velocità dovrebbe accompagnarsi da parte dell'Anas ad un serio e reale investimento per l'ammodernamento della importantissima arteria a partire dal rifacimento del manto stradale, dalla messa in sicurezza dei *guardrail*, dalla previsione della corsia di emergenza ad iniziare da dove è possibile al fine di garantire quanto più è possibile la sicurezza per tutti coloro, automobilisti e camionisti, che quotidianamente percorrono la Basentana —:

quali iniziative intenda adottare il Ministro interrogato affinché venga ad essere innalzato a 110 chilometri orari il limite di velocità consentito sulla strada statale 407 Basentana e affinché vengano disposti con urgenza importanti lavori per l'ammodernamento e la riqualificazione della strategica arteria che logisticamente si pone come reale crocevia dell'intero Mezzogiorno. (5-01216)

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

la strada statale 1 Aurelia, nel tratto tra Grosseto e Civitavecchia, è una strada

ad alto traffico con un flusso di veicoli privati e di traffico pesante particolarmente significativo;

tale tratto di strada è ritenuto altamente pericoloso, soprattutto nei tratti a due corsie senza spartitraffico, e registra una media annua di incidenti stradali per chilometro molto più alta rispetto alla media nazionale;

in particolare durante il periodo estivo in questo tratto stradale accadono spesso incidenti, anche mortali;

a seguito della soppressione di molti treni per il trasporto merci la statale Aurelia vedrà, nei prossimi anni, un ulteriore aumento dei flussi di traffico soprattutto pesante;

la pericolosità della strada è aumentata dalla presenza di numerosi incroci a raso per l'ingresso alle case;

non sono in programma a breve, almeno a quanto risulta, specifici e definitivi interventi di restauro strutturale tali da garantire la sicurezza per gli automobilisti; esiste invece un progetto definitivo dell'Anas, per l'adeguamento della statale, che nel dicembre 2000 aveva trovato l'accordo di Governo, regioni, province, comuni e Anas;

il progetto realizzato dall'Anas risulta oggi l'unica ipotesi seria e credibile, fattibile in tempi brevi perché già avanti nella progettazione, più economica per le casse dello Stato, con il minore impatto sull'ambiente e che ha il consenso del territorio, delle associazioni ambientaliste e degli enti locali;

tale progetto potrebbe contribuire a risolvere in maniera sostanziale le problematiche infrastrutturali del Corridoio Tirrenico —:

quali siano i motivi che hanno bloccato il percorso di attuazione definitiva del progetto Anas succitato e che impediscono la definitiva messa in sicurezza del tratto Grosseto-Civitavecchia dell'Aurelia;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti non ritenga necessario attuare altri interventi che specie nel periodo estivo possano scongiurare rischi per i cittadini, visto che la tratta in questione rappresenta uno dei nodi centrali nei percorsi che collegano nord e sud del Paese sul versante tirrenico e che il permanere di tale situazione rappresenta una responsabilità grave per coloro che, non attuando il definitivo adeguamento dell'Aurelia, permettono il protrarsi di una situazione di grave insicurezza degli automobilisti italiani e delle comunità locali in particolare. (5-01218)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

da quanto si apprende dagli organi di stampa in data 30 agosto 2002 e durante il periodo estivo, lo scalo aeroportuale romano Leonardo da Vinci ha fortemente disatteso gli impegni previsti dalla propria carta dei servizi riguardo la riconsegna dei bagagli ai passeggeri;

nonostante infatti secondo la carta dei servizi la società di gestione aeroportuale Aeroporti di Roma è tenuta a riconsegnare il 90 per cento dei bagagli in 26/34 minuti, nei periodi sopracitati centinaia di passeggeri, a causa di insufficienze di personale e gravi inefficienze, hanno dovuto attendere anche fino a 90 minuti prima di poter riottenere il proprio bagaglio;

da quanto elaborato dall'Associazione europea delle compagnie aeree (AEA) lo scalo romano di Fiumicino figura al secondo posto nella classifica degli scali europei con maggior ritardo —:

quali impegni abbia assunto o intenda assumere per fare in modo che il maggiore scalo italiano, nonché uno dei maggiori d'Europa, abbia in tutti i periodi dell'anno, e a maggior ragione nei periodi in cui è previsto un maggior numero di

passaggeri in transito, un numero di dipendenti e mezzi adeguati al rispetto di quanto stabilito nella carta dei servizi dello scalo. (4-03791)

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

una delegazione di Rifondazione Comunista in data 29 luglio 2002, si è recata presso il luogo in cui è avvenuto il deragliamento del treno Palermo-Venezia con l'obiettivo di depositare una corona di fiori;

senza una plausibile motivazione la delegazione è stata fermata dal personale della Rete ferroviaria italiana davanti ai cancelli della stazione impedendole di raggiungere il luogo del deragliamento —:

se sia a conoscenza dei fatti sopra citati;

se non intenda assumere informazioni per far luce sull'episodio presso la Rete ferroviaria italiana affinché siano rese note:

a) le ragioni che hanno impedito alla delegazione di poter raggiungere il luogo del deragliamento;

b) quali misure si intendano adottare per accertare eventuali responsabilità. (4-03797)

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

la vigente legge 144 del 1999, in attuazione del regolamento comunitario del 1992, contiene norme sulla continuità territoriale aerea per la Sardegna, e prevede lo stanziamento dei fondi necessari a introdurre agevolazioni tariffarie per i cittadini residenti nell'isola;

in base alla succitata norma, sono state indicate le tratte aree a tariffa scontata, la cui assegnazione è stata oggetto di apposito concorso tra compagnie aeree;

a seguito di un ricorso presentato da una delle compagnie esclusa dall'assegnazione della rotta Cagliari-Milano, il 3 agosto 2001 il Tar del Lazio ha disposto l'annullamento dell'assegnazione della medesima tratta alla compagnia aerea Air-One;

il provvedimento di annullamento è stato motivato sulla base della mancata indicazione, prima del concorso, dei criteri e dei requisiti per l'assegnazione dei punteggi di gara;

l'annullamento dell'assegnazione determina sicuramente una situazione di incertezza sul futuro della continuità territoriale, anche in relazione alla possibilità che la sentenza del Tar abbia individuato una crepa nel sistema normativo che potrebbe aprire la strada a nuovi ricorsi e annullamenti;

la continuità territoriale è un bene prezioso per i cittadini sardi perché consente loro di superare, anche se parzialmente, una condizione di disuguaglianza con il resto della penisola, determinata dai disagi sociali ed economici dell'insularità;

la sentenza del Tar ha creato un clima di incertezza che ha provocato legittimi dubbi sul mantenimento del regime di continuità territoriale, incertezza che può essere fugata da un pronunciamento del ministero in indirizzo;

la continuità territoriale, nonostante il breve periodo di vigenza, ha già manifestato diverse lacune legate alla limitatezza delle rotte contemplate — da e per Roma e Milano —, all'esclusione delle merci dalle agevolazioni tariffarie, al concomitante depotenziamento generalizzato dei voli sulle altre rotte e all'aumento eccessivo delle tariffe di mercato —;

quali misure intenda adottare per salvaguardare il sistema delle agevolazioni tariffarie alla continuità territoriale;

se non intenda adottare provvedimenti atti a perfezionare il sistema della continuità territoriale, aumentando il numero delle tratte a tariffa agevolata, con

un numero maggiore di scali aeroportuali, oltre quelli attuali. (4-03832)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

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

si è appreso con disappunto e preoccupazione che nel regolamento di riordino del Corpo dei vigili del fuoco, inserito nel dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, sarebbe prevista la soppressione dell'ispettorato regionale dei vigili del fuoco dell'Umbria per accorpamento a quello delle Marche con sede in quest'ultima regione, mentre il progetto originario prevedeva il mantenimento in Umbria, come in ogni altra regione, di tale organismo;

la soppressione dell'ispettorato regionale si profila come una misura altamente pregiudizievole dell'efficienza, del coordinamento e della resa del servizio, in grave negligenza delle esperienze acquisite e delle peculiarità del territorio;

la scomparsa di detto organismo, in una regione in cui progressivamente vengono soppressi tutti i poli organizzativi dei fondamentali servizi pubblici, configurerebbe un nuovo colpo all'autonomia e alla consistenza direzionale dell'Umbria, del tutto contraddittorio con le prerogative proprie di una regione, le quali — finché esistono le regioni e sono confermate quali sono — hanno diritto al proprio patrimonio istituzionale anche a prescindere dalle loro dimensioni —;

se non ritenga il Governo di rivedere i propri orientamenti e ripristinare il testo originario con la conferma dell'ispettorato regionale dell'Umbria dei vigili del fuoco, fermo restando che non si vede perché ogni volta il territorio umbro debba essere accorpato ad altra regione e non debba essere anche l'Umbria, non foss'altro per