

dal Carcere di Biella, aveva chiesto di poter effettuare una risonanza magnetica e una tomografia assiale computerizzata (TAC) entrambe al cranio. Esigenza motivata dall'insorgere, in forme sempre più acute, di emicranie e disfunzioni del sistema uditivo, che oltre ad impedire il sonno, lo facevano soffrire e ne soffre tutt'ora di alcune patologie assimilabili agli effetti di forme d'acusia o di poliacusia e un persistente tinnito od acufene all'orecchio sinistro;

tali richieste portarono al solo trasferimento del Dorigo nel reparto d'osservazione psichiatrica della Casa circondariale di Livorno ove neppure lì si effettuarono gli accertamenti medici richiesti dal detenuto stesso;

oggi la direzione del carcere di Spoleto fa sapere al Dorigo che al più presto gli sarà effettuato un ECG presso un'altra struttura penitenziaria;

il detenuto ha richiesto che per questo annunciato esame siano presenti il suo avvocato e la sua neurologa;

dal 17 novembre 2002 il Dorigo ha iniziato uno sciopero della fame per protestare contro il trattamento (a parer suo lesivo della dignità umana), che l'istituto penitenziario gli ha riservato —:

quali iniziative intenda intraprendere, nel rispetto delle sue competenze, affinché vengano verificate le condizioni di detenzione di Paolo Dorigo, garantendogli la tutela della salute e nello stesso tempo accogliendo, compatibilmente con l'ordinamento penitenziario, le richieste avanzate dal detenuto stesso e descritte in premessa. (4-04916)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE, GHIGLIA, GIANNI MANCUSO, RICCIUTI, TAGLIALATELA, CANNELLA, LO PRESTI,

CARRARA, CATANOSO, FOTI e SAGLIA.
— *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

piloti ed assistenti di volo hanno preannunciato, per il mese di gennaio del 2003, una serie di agitazioni per denunciare il grave problema del rapporto fra carichi di lavoro e sicurezza del trasporto aereo;

piloti ed assistenti di volo evidenziano che diciassette ore di lavoro continuativo, giorno e notte, non possono garantire livelli accettabili di sicurezza, tenuto conto del fatto che nei paesi dell'Unione europea è previsto un limite massimo di dieci-dodici ore;

in Italia gli *standard* orari continentali sembra siano rispettati soltanto da Alitalia e Meridiana, mentre le altre compagnie, sia pure in misura diversa, si discostano dai limiti posti a garanzia della sicurezza del volo;

la protesta di piloti ed assistenti di volo tende a fare pressione sull'ENAC che si sarebbe impegnato a ridurre l'orario ad un massimo di sedici ore;

come riportato dalla stampa quotidiana (cfr. *Il Messaggero* di mercoledì 18 dicembre 2002 alla pagina 19), il rappresentante del Ministero dei trasporti, generale Andrea Fornasiero, ha inviato una lettera all'ENAC che conferma « l'inadeguatezza della normativa italiana individuando nuovi limiti di impiego e di riposo che dovranno essere ricompresi in una nuova normativa »;

l'allarme che viene dal mondo sindacale non può non essere preso in seria considerazione, atteso che la progressiva e costante congestione del traffico aereo non consente un rassicurante livello di attenzione e di concentrazione se l'impegno di lavoro supera le dodici ore consecutive di lavoro —:

quali iniziative intenda assumere per richiedere all'ENAC la giusta valutazione della questione della sicurezza del volo in rapporto al carico orario di lavoro conti-

nuativo dei piloti e degli assistenti di volo; per sapere inoltre quali iniziative di propria competenza intenda assumere per favorire l'adeguamento di tutte le compagnie aeree agli orari di lavoro previsti dagli *standard* continentali. (3-01753)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

nei giorni scorsi è stato sancito l'atto di nascita della società mista « Aer-Sibari spa », il cui capitale ammonta complessivamente a 500.000 euro e la quota più cospicua, pari a 129.000 euro, sarà versata dalla provincia di Cosenza, il resto dovrà essere garantita dai comuni e dagli altri enti locali del territorio interessato all'opera;

questo atto apre ufficialmente l'iter della realizzazione del quarto scalo aereo calabrese, ossia l'aeroporto di Sibari, da costruirsi con finanziamenti nazionali e regionali;

la realizzazione di questo intervento è tuttavia priva di una seria programmazione strategica del trasporto aereo regionale, dal momento che l'avvio di un quarto aeroporto a Sibari penalizzerebbe fortemente lo scalo aereo Sant'Anna di Isola Capo Rizzuto, che dista solo un centinaio di chilometri, con conseguente riduzione del bacino di utenza dell'aeroporto stesso, il quale ha già difficoltà a decollare anche se presente in una zona in cui i collegamenti viari e ferroviari sono piuttosto carenti in quanto la 106 jonica necessita di un ammodernamento e la linea ferroviaria di una ristrutturazione —:

quali provvedimenti intenda il Ministro adottare per evitare di mantenere in piedi due aeroporti vicini e malfunzionanti;

se non sia opportuno, piuttosto che avviare la realizzazione di un nuovo scalo aereo calabrese procedere ad un serio

rilancio dell'aeroporto di Crotona anche attraverso l'ammodernamento della strada che collega lo scalo aereo crotonese con il territorio sibaritide. (5-01516)

FLORESTA, PALUMBO e FALLICA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

è ormai da oltre quaranta giorni che l'attività effusiva dell'Etna fa fuoriuscire una colonna di sabbia lavica che si indirizza a seconda della direzione dei venti in quota;

saltuariamente, per circa sei giorni, la suddetta sabbia è caduta anche sulla pista aeroportuale di Catania-Fontanarossa;

in tale situazione è chiaramente impossibile sia l'atterraggio sia il decollo per la pericolosità determinata dall'eventuale entrata della sabbia nei motori negli stessi aeromobili;

tale situazione precaria ha recato gravissimi danni all'economia di Catania e di tutto l'*hinterland* per l'impossibilità di fruire dei servizi aeroportuali;

spiacevolmente, gli interroganti hanno appreso che, per motivi addotti non giustificabili di mancanza di sicurezza dello stesso aeroporto anche quando la sabbia non si indirizza verso lo stesso, tutte le compagnie aeree hanno deciso di annullare tutti i voli da e per Catania-Fontanarossa dal giorno 15 al 19 dicembre 2002;

lo stesso aeroporto risulta essere dichiarato agibile e quindi aperto al traffico aereo dall'ENAC, ente preposto alla sicurezza del traffico aereo, tant'è che dallo stesso aeroporto decollano ed arrivano aerei della Lufthansa ed Air Malta —:

quali provvedimenti intenda adottare il Ministro in ordine a questa arbitraria chiusura di esercizio delle compagnie aeree su Catania;

se non intenda adottare iniziative, con determinazione ed urgenza, affinché

la compagnia di bandiera Alitalia possa garantire anche nel futuro una certezza di servizio presso lo stesso aeroporto;

se non si intenda, da parte del Ministro interrogato dare certezza di regolamento affinché si determini chi deve disporre dell'apertura e chiusura di un aeroporto. (5-01521)

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

i nostri servizi di trasporto rappresentano mezzi fondamentali per la nostra società e la nostra economia;

la vita moderna comporta impegni sempre più urgenti ed imprevedibili, con esigenza di prenotare i mezzi di trasporto in qualsiasi momento del giorno e della notte;

dopo le ore 21 non è possibile, nel nostro Paese, prenotare un vagone letto o una cuccetta;

appare necessario attivare un servizio di prenotazioni « 24 ore » come per gli aerei —:

se il Governo non intenda assumere le opportune iniziative affinché il meccanismo di prenotazione ferroviaria sia adeguato rispetto a quello dei paesi europei più importanti. (5-01523)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

da quanto si apprende il nucleo di analisi e ricerche scientifiche del ministero dell'economia (NARS) è al lavoro per analizzare un nuovo sistema di calcolo degli aumenti tariffari delle Ferrovie dello Stato SpA, basato sull'inflazione programmata, sui livelli di produttività e sulla qualità dei servizi;

sebbene all'incremento annunciato del 4 per cento del prezzo dei biglietti dei treni seguirebbe un intenso programma di investimenti da parte della *holding* ferroviaria, si deve comunque notare che tale atto inciderebbe in maniera sostanziale sui redditi di coloro che, come i pendolari e gli studenti lavoratori, utilizzano il treno come mezzo di trasporto primario —:

quali atti abbiano intrapreso o intendano intraprendere per incentivare il trasporto su rotaia e per non penalizzare coloro che maggiormente utilizzano tale modalità di spostamento. (4-04897)

BRIGUGLIO, LA GRUA, PEZZELLA e PAOLONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della difesa.* — Per sapere quali iniziative il Governo intenda adottare per riconvertire ad usi civili l'aeroporto militare di Comiso (Ragusa). (4-04903)

TIDEI, DUCA e RAFFALDINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

a partire dal 2001 è stata istituita la nuova imposta sulle emissioni sonore degli aereomobili (articoli 90 - 95 della legge 21 novembre 2000, n. 342 - Misure in materia fiscale);

si tratta di un'imposta di scopo destinata al:

a) finanziamento dei sistemi di monitoraggio acustico e di disinquinamento acustico predisposti da comuni dell'entroterra aeroportuale;

b) indennizzo delle popolazioni residenti nelle vicinanze dell'aeroporto, colpite da danni da rumore;

l'imposta è dovuta ad ogni regione o provincia autonoma per ogni decollo ed atterraggio dell'aeromobile civile negli aeroporti civili;

le modalità di presentazione della dichiarazione, posta a carico dell'esercente

l'aeromobile, si sarebbero dovute individuare in un apposito decreto attuativo, da emanarsi entro 90 giorni dall'entrata in vigore del collegato;

la ripartizione del gettito dell'imposta viene effettuata all'interno di ciascuna regione sulla base dei programmi di risanamento e di disinquinamento acustico presentati dai comuni dell'intorno aeroportuale;

a tutt'oggi non sono state emanate dal Governo le modalità applicative dell'imposta e non sono state recuperate le tasse del 2001 perdute a causa della mancata emanazione del relativo decreto;

non si è provveduto nel frattempo al monitoraggio e risanamento acustico delle zone limitrofe agli aeroporti nazionali ed internazionali italiani;

nella seduta del 18 dicembre 2002 la Camera ha approvato un ordine del giorno che impegna il Governo ad emanare quanto prima le norme attuative della legge n. 342 del 2000 —:

se e quando il Governo si deciderà ad emanare quei provvedimenti attuativi previsti dalla legge n. 342 del 2000, al fine di permettere alle popolazioni colpite dall'inquinamento acustico e di poter finalmente utilizzare quei benefici previsti e reclamati inutilmente per tanti anni. (4-04905)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

ALBONI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

alle ore 3.30 di sabato 14 dicembre 2002, è divampato un incendio presso il deposito del CTNM (Consorzio Trasporti Nord Milano) di via Salvo D'Acquisto a Cazzano di Besana Brianza (Milano) che ha coinvolto 8 autobus: sette completamente distrutti e l'ottavo gravemente danneggiato e non più utilizzabile;

l'incendio è partito dal fondo del deposito, un'area di circa 2000 metri quadrati recintata con all'interno una piccola casetta;

gli autobus distrutti non erano nuovi. Solo uno era stato acquistato recentemente, gli altri avevano dai due ai sette anni di vita;

un autobus nuovo ha un prezzo di mercato che si aggira attorno al 150/200 mila euro;

lo scorso 22 novembre 2002 a Solaro (Milano), in un altro deposito dello stesso consorzio sembra sia stato incendiato un pullman mentre, dieci giorni fa, a Desio (Milano), dove si trovano sede e deposito del gruppo, è stata coinvolta un'autovettura;

nel deposito di autobus di Solaro un analogo episodio era già successo nel febbraio del 2001 causando maggiori danni —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza degli ultimi fatti e quali azioni intenda intraprendere visto il costante ripetersi degli atti su citati nei confronti del Consorzio Trasporti Nord Milano.

(3-01750)

DI TEODORO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi due anni il consorzio trasporti nord Milano (CTNM) è stato preso di mira da diversi attentati ben cinque volte;

nessuno dei quattro depositi del consorzio (Desio, Solaro, Besana Brianza e Cambiagio) è stato risparmiato;

l'ultimo attentato risale al mese di dicembre 2002, e ha distrutto otto autobus su undici nel capannone di Besana Brianza, causando danni per 800 mila euro;

tutto ciò va ad aumentare ulteriormente una situazione di crisi del consorzio