

denunciata dalle organizzazioni sindacali e per accogliere le legittime istanze degli appartenenti al corpo della polizia penitenziaria in servizio a Ragusa il cui trattamento non appare adeguato all'impegno dagli stessi profuso nell'adempimento dei delicati compiti loro assegnati. (4-05017)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

con circolare n. MOT3/4298/M310 del 30 dicembre 2002, il Capo del dipartimento dei trasporti ha emanato la seguente disposizione: « Come è noto, l'articolo 121, comma 6, del vigente codice della strada rimette alla prudente valutazione dell'amministrazione la scelta della sede ove svolgere le sedute di esami di teoria per il conseguimento della patente di guida. A tale proposito — tenuto conto della esigenza di garantire su tutto il territorio nazionale una uniformità di comportamento da parte dei dipendenti uffici, della perdurante carenza di personale esaminatore, nonché della esigenza di assicurare alle predette sedute d'esame condizioni che diano le massime garanzie di oggettività e trasparenza — si dispone che, a far data dal 3 febbraio 2003, le sedute d'esame di teoria per il conseguimento delle patenti di guida di tutte le categorie si svolgano presso la sede dell'ufficio provinciale del dipartimento dei trasporti terrestri, ovvero presso centri di istruzione automobilistica, dotati di locali idonei ad ospitare candidati provenienti da almeno tre autoscuole »;

la previsione degli esami presso l'ufficio provinciale del dipartimento dei trasporti terrestri e soprattutto presso i centri di istruzione, se dotati di locali idonei ad ospitare candidati provenienti da almeno tre autoscuole, provoca un evidente e

grave disagio ai cittadini che debbono sottoporsi all'esame, costretti a spostamenti talvolta gravosi dalla loro sede naturale;

non appare utile il richiamo alla carenza di personale giacché già oggi è il direttore provinciale a stabilire data e orario delle prove richieste presso le autoscuole, secondo la disponibilità del personale, né quello relativo alla oggettività e trasparenza, mutando con la disposizione cennata solo il luogo e non anche i criteri di esame o il personale;

peraltro la circolare appare in contrasto con la disposizione di cui all'articolo 121, comma 6 del vigente codice della strada, che prevede il diritto ad espletare gli esami presso l'autoscuola frequentata, tanto che come si è appreso dalla stampa le associazioni di categoria si apprestano ad impugnare la circolare nella competente sede —:

quali atti si intendano adottare, con la urgenza richiesta dalla decorrenza della disposizione (3 febbraio 2003), per evitare inutili disagi ai cittadini nonché disparità di trattamento tra le migliaia di autoscuole italiane;

se non si ritenga inoltre opportuno sentire le associazioni di categoria per individuare il miglior percorso da seguire. (5-01540)

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

l'articolo 80, comma 26, della legge n. 289 del 2002, recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale pluriennale dello Stato » (legge finanziaria per il 2003) così recita: « Una quota degli importi autorizzati ai sensi dell'articolo 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166, può essere destinata al finanziamento degli interventi previsti dall'articolo 6 della legge 29 novembre 1984, n. 798, con le

modalità ivi previste, nonché di quelli previsti dalle relative ordinanze di protezione civile »;

nel mese di novembre 2002, il CIPE ha approvato una prima *tranche* pari a 450 milioni di euro per la realizzazione del sistema MOSE e tali finanziamenti sono reperiti ai sensi dell'articolo 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166 (il totale previsto per la realizzazione dell'opera sarà pari 3.440.740.000 miliardi di euro);

la stessa legge n. 289 del 2002 (legge finanziaria per il 2003), non prevede risorse aggiuntive per il comuni di Venezia e Chioggia, del Cavallino;

il giorno 30 gennaio 2003 è stato convocato il Comitato di cui all'articolo 4 della legge n. 798 del 1984 —:

se sia intendimento del Ministro interrogato attingere alle risorse di cui all'articolo 13 della legge 1° agosto 2002, n. 166 per rispondere alle esigenze poste dai comuni di Venezia, di Chioggia e di Cavallino. (5-01542)

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

l'Enav spa, il cui capitale è interamente di proprietà del ministero dell'economia e delle finanze, acquistò nel 1985 (allora come A.A.A.V.T.A.G.) tre aeromobili di tipo *Cesna 550* per espletare il servizio di radiomisure, ossia il servizio obbligatorio di controllo in volo dell'accuratezza dei segnali di navigazione inviati dai numerosi apparati ubicati sul territorio nazionale ed in particolare sugli aeroporti, la precisione dei quali è evidentemente indispensabile per la sicurezza dei voli italiani e stranieri in decollo, atterraggio e sorvolo sul territorio nazionale e sulle acque territoriali;

questo delicato incarico viene svolto da 16 anni dall'Enav utilizzando i medesimi velivoli, che risultano ormai affaticati da anni di lavoro ben più intenso del volo

di linea o di aerotaxi, compito per il quale il modello *Cesna 550* nasce. Il volo radiomisure comporta infatti una quantità elevatissima di « cicli macchina », ossia di decolli e atterraggi, salite e discese, e quindi di relative operazioni di estrazione e retrazione del carello, *flaps*, frequenti variazioni del regime motore, pressurizzazioni e depressurizzazioni della cabina, ossia di quegli aspetti che contribuiscono al rapido invecchiamento della struttura, dei motori e degli apparati di bordo;

come conseguenza di quanto sopra riportato i velivoli sono molto spesso obbligati a lunghi periodi di sosta per manutenzione, parte delle quali « calendariali », ossia obbligatorie per legge su tutti i velivoli, in particolare quelli « anziani », ma ancor più di frequente a manutenzioni straordinarie, per riparazioni ad apparati, spesso importanti, che ripetutamente presentano malfunzionamenti in volo. Questo senza citare le soste per gli aggiornamenti obbligatori dei velivoli con le nuove strumentazioni;

nel 2001 l'amministrazione dell'Enav presentava al Parlamento un piano triennale che vedeva più che raddoppiare, a seguito dell'acquisto di almeno due velivoli, le ore volo annuali del servizio radiomisure e la vendita della professionalità dell'area radiomisure dell'Enav spa a nazioni straniere, come la Slovenia, che aveva bandito una gara per il controllo dei propri radiofari, la Grecia, che aveva richiesto un consistente numero di ore volo da svolgere sul proprio territorio; all'Aeronautica militare italiana che già appaltava all'Enav il controllo di parte degli apparati di sua giurisdizione; nonché per far fronte a una serie di impegni già assunti da Enav in ambito europeo, come ad esempio il progetto *Mediterranean free flight*;

nella scorsa primavera il Parlamento votava all'unanimità in modo sfavorevole la cessione da parte di Enav spa dell'area radiomisure ad una neonata società privata, riconoscendo con tale atto la delicatezza dell'incarico svolto e spronando

l'Enav spa a valorizzare l'area radiomisure, perché di estrema importanza per l'intera collettività; l'acquisto di almeno due velivoli presente nel piano triennale presentato al Parlamento nel 2001 è rimasto per ora solo sulla carta; inspiegabilmente, la dirigenza Enav con una serie di comportamenti è sembrata disinteressarsi all'area radiomisure: non ha infatti partecipato alla gara bandita dalla Slovenia, non ha risposto alla richiesta delle autorità greche e ha rinunciato all'acquisto di un aeromobile che per prezzo e condizioni risultava corrispondente a quanto richiesto per il servizio radiomisure —:

quali atti abbiano intrapreso o intendano intraprendere per far sì che la società Enav espleti in modo affidabile, sia in termini di sicurezza sia di efficacia ed efficienza, il servizio radiomisure e che per tali finalità provveda all'acquisto di due nuovi velivoli. (5-01549)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere: quale sia il numero delle contravvenzioni per infrazioni al codice della strada contestate dal personale del ministero abilitato all'espletamento del servizio di polizia stradale negli anni 2000, 2001 e 2002. (4-04995)

ROTUNDO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

le officine meccaniche del salento OMFESA spa, con sede a Trepuzzi, sono state costrette sin dalla metà del 2002, a causa della politica di tagli operata dalle Ferrovie dello Stato nel settore della manutenzione dei carri merci, ad operare un pesante ricorso alla cassa integrazione con la prospettiva di un dimezzamento degli attuali livelli occupazionali;

tale drastica misura di cassa integrazione per oltre cento lavoratori rischia di

protrarsi anche per l'anno in corso, con costi sociali molto gravi in una realtà dove il tasso di disoccupazione è già a livelli allarmanti;

proprio in questi giorni la situazione già difficile rischia di precipitare ulteriormente anche per le dimissioni del direttore generale dottor Giorgio Giangreco —:

se il Governo non ritenga urgente convocare un apposito tavolo nazionale di confronto tra l'azienda, le ferrovie dello Stato, il sindacato, i ministeri delle infrastrutture e trasporti e del lavoro e politiche sociali per ricercare le necessarie soluzioni, volte a garantire da un lato gli attuali occupati e dall'altro a dare certezza di prospettiva all'azienda. (4-04996)

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

tra il 21 dicembre 2002 e il 6 gennaio 2003 in Italia sono decedute 232 persone per incidenti stradali (17 vittime in più rispetto allo stesso periodo dell'anno passato);

il bilancio delle morti è « fortemente sottostimato: dovrebbe essere almeno il 30 per cento più alto » secondo quanto affermato da Massimo Coppo, responsabile della società di consulenza « Ricerche e servizi per il territorio » che ha steso gli studi preparatori per il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, in un articolo sul *Corriere della Sera* dell'8 gennaio 2003;

a causa degli incidenti sulle strade i morti ogni anno sono 8.000, i feriti 300.000, i disabili gravi 20.000;

in Italia gli incidenti stradali sono la prima causa di morte al di sotto dei 25 anni di età e, secondo i dati dell'Istituto Superiore di Sanità, una famiglia su due, ogni anno, è coinvolta da un evento di questo tipo;

il Parlamento italiano, nella scorsa legislatura, ha approvato, nel marzo 2001 una legge delega per la revisione del codice

della strada che prevedeva l'emanazione di decreti attuativi del Governo entro il 30 giugno 2001 e l'adozione di un decreto legislativo entro i primi giorni di gennaio 2002 a cui il Governo attuale non ha dato seguito presentando unicamente provvedimenti di proroga termini per l'esercizio della delega di riforma del codice della strada e di ulteriore proroga al giugno 2003 dell'entrata in vigore delle misure adottate;

la legge delega per la revisione del codice della strada prevedeva l'introduzione della patente a punti che fino a questo momento è stata tralasciata a causa dell'assenza del regolamento attuativo e della mancata implementazione del sistema informatico capace di gestire l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida;

la misura più divulgata di revisione del codice della strada prevista dall'attuale Governo è stata quella dell'aumento del limite di velocità sulle autostrade a tre corsie da 130 a 150 chilometri all'ora, in netto contrasto con il tema della sicurezza;

il Governo ha ridotto del 30 per cento, per il 2003, le risorse destinate alle regioni, alle province e ai comuni per il piano sulla sicurezza stradale adottato nella scorsa legislatura —:

in quali tempi e in quali modi intenda attivare misure qualificate volte a ridurre l'alto numero d'incidenti;

in che tempi e in che modi intenda rendere operativo il regolamento e l'implementazione del sistema informatico capace di gestire l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida necessari all'introduzione della patente a punti, vero elemento qualificante di tutta la riforma del codice della strada;

se non ritenga che il tema della sicurezza debba essere affrontato in maniera urgente e che la previsione dell'innalzamento del limite di velocità da 130 a 150 chilometri orari sulle autostrade vada nella direzione opposta ad una reale politica di prevenzione. (4-05000)

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

da quanto si apprende dagli organi di stampa, in data 13 gennaio 2003, nello scalo aeroportuale romano Leonardo da Vinci i dipendenti delle due società di *handling*, la *AdR Handling* e la *AZ Airport*, si sono contesi lo scarico dei bagagli del volo UX 1042 proveniente da Madrid;

l'origine della disputa risiede nella decisione della compagnia aerea *AIR Europa*, legittima nell'ambito delle regole del mercato e della concorrenza, di cambiare fornitore dei servizi di assistenza a terra, passando da *AdR Handling* a *AZ Airport*. Una tale decisione non avrebbe di per sé comportato problematiche per i dipendenti della società *AdR Handling*, in quanto, in base alla normativa vigente (articolo 14 del decreto legislativo 18 del 1999), questi avrebbero dovuto ottenere il trasferimento alla società subentrante, cosa che tuttavia non si è verificata a nello scalo aeroportuale di Roma —:

quali atti abbia intrapreso o intenda intraprendere per far sì che la liberalizzazione in atto nel settore dell'aviazione civile avvenga nel rispetto delle leggi vigenti e quindi nel rispetto delle clausole sociali. (4-05002)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

quante siano le case cantoniere facenti parte del patrimonio immobiliare dell'Anas;

quante siano quelle occupate da dipendenti dell'ente e quante, eventualmente da abusivi;

quale sia l'importo dell'affitto mensile, minimo e massimo, pagato dai dipendenti;

a quanto ammonti l'introito annuale delle locazioni;

quali siano i costi annuali di manutenzione di questo patrimonio immobiliare. (4-05014)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

quanti siano i contenziosi legali che hanno interessato l'Anas negli ultimi cinque anni;

quanti abbiano visto soccombente l'ente e per quali importi, complessivi, di spesa;

se siano state avviate azioni di rivalsa nei confronti dei dirigenti eventualmente responsabili degli esborsi. (4-05015)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere: quali siano gli importi, minimi e massimi, delle consulenze e delle collaborazioni esterne attualmente in essere presso il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Anas e le Fs. (4-05016)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se non ritenga oltremodo oneroso l'aumento del pedaggio, di circa il 30 per cento, dell'autostrada A/24 Roma-L'Aquila;

se non ritenga che tale aumento penalizzi in particolare gli automobilisti dell'hinterland tiburtino che utilizzano il tratto Tivoli-Roma quale alternativa, a pagamento, alla sempre più congestionata ex strada statale tiburtina;

quali iniziative intenda attivare per riportare gli aumenti nella media di quelli applicati sulla rete autostradale nazionale;

se non ritenga opportuno verificare la possibilità di liberalizzare il tratto dell'A/24 compreso tra Tivoli e Roma diventato, in pratica, un'arteria urbana alternativa alla viabilità locale. (4-05019)

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

da quanto si apprende dagli organi di stampa l'autostrada A24 Roma-L'Aquila, soprattutto nelle tratte che collegano la capitale con Tivoli, Castel Madama e Vicovaro, è stata caratterizzata da incrementi dei pedaggi in uscita che oscillano dal 14,28 per cento della tratta Roma-Lunghezza al 37,5 per cento della tratta Roma-Tivoli;

tali aumenti risultano fortemente penalizzanti per le migliaia di utenti che ogni giorno a causa di un servizio di trasporto pubblico non efficace sono costretti a percorrere con i propri mezzi i 25 chilometri della tratta autostradale, dal casello di Vicovaro-Mandela a quello di Roma, per raggiungere il proprio posto di lavoro nella capitale —:

quali atti abbiano intrapreso o intendano intraprendere per contrastare gli effetti negativi determinati dall'incremento dei pedaggi autostradali determinati dall'ente proprietario della tratta autostradale in questione e se sia possibile definire un sistema di tariffe differenziate a beneficio dei pendolari e dei cittadini delle zone a maggior tasso di spopolamento. (4-05021)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta orale:*

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

è da più di un anno che la prefettura di Potenza è priva del prefetto, per il pensionamento, avvenuto proprio un anno fa, del dottor Benedetto Fusco;

nel corso di questi 12 mesi l'interrogante ha sollevato il problema della man-