

sezione distaccata, la maggior parte del carico di lavoro andrà a gravare sul tribunale ordinario di Torino, con la conseguenza che a fine 2003 al registro generale risulterà un numero esiguo di cause iscritte alla sezione di Susa e pertanto non potrà essere giustificata l'esistenza della sede in oggetto;

gravi disagi alla popolazione locale che deriverebbero dalla eventuale chiusura del tribunale locale;

a quanto risulta all'interrogante lo stesso presidente del tribunale di Torino avrebbe il potere di assegnare i magistrati esistenti nel circondario per coprire le sedi vacanti —:

in che modo intenda attivarsi presso il CSM affinché sia prevista l'assegnazione di un magistrato presso la sede vacante, impedendo così la possibile chiusura della importante sede distaccata. (4-05051)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

attualmente è in funzione in Italia una sola linea di collegamento aereo diretto fra l'Italia e Washington: il volo Milano Malpensa-Washington della *United Airlines*;

come preannunciato, la suddetta compagnia aerea cesserà il 20 gennaio 2003 ogni attività presso l'aeroporto milanese, con conseguente soppressione dell'unico collegamento diretto dell'Italia con la capitale degli Stati Uniti;

tale accadimento renderà ancora più grave l'anomalia della impossibilità di raggiungere direttamente dall'Italia (per altro fino ad ora nemmeno da Roma) la capitale

della più importante nazione del mondo nella quale si recano migliaia di cittadini italiani —:

quali iniziative si intendano assumere o provvedimenti adottare perché sia evitato tale rilevante disservizio;

se, in particolare, non sia opportuno compulsare la compagnia di bandiera affinché istituisca una linea di collegamento diretto, preferibilmente tra le due capitali Roma e Washington. (3-01802)

DELMASTRO DELLE VEDOVE, GIANNI MANCUSO, GHIGLIA, ARRIGHI, CORONELLA, CARRARA e MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le agenzie di stampa hanno dato notizia di una significativa innovazione nel sistema del traffico aereo statunitense, ove le maggiori compagnie dovranno riportare il motivo di ogni ritardo o delle cancellazioni dei voli (cfr. Agenzia WAPA, World Aeronautical Press Agency);

l'obiettivo della interessante disposizione governativa è quello di creare una maggiore efficienza nel servizio, attraverso una forma di vera e propria responsabilizzazione dei vettori;

la motivazione del ritardo o della cancellazione del volo dovrà essere ricompresa entro cinque categorie: manutenzione, condizioni meteorologiche avverse, alto traffico aereo, sicurezza ed il ritardo nell'arrivo del velivolo sulla piazzola;

ogni viaggiatore potrà in tal modo discriminare la scelta del vettore con il criterio della puntualità attraverso la consultazione delle statistiche aggiornate direttamente su un sito *internet*;

l'iniziativa pare meritevole di approfondimento circa la possibilità di adozione nel nostro sistema di traffico aereo —:

se non ritenga utile valutare la possibilità, di concerto con gli enti responsabili del traffico aereo nazionale, di adottare analogo provvedimento. (3-01804)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

malgrado nel tratto italiano della direttrice Bologna-Verona-Monaco la capacità di traffico giornaliero sia già oggi di 180 treni/giorno, e già dal 2004 sarà possibile raggiungere i 240 treni/giorno, come da dati forniti dalle ferrovie dello Stato, vi sono evidenti problemi invece nella tratta austriaca;

come è noto i due « colli di bottiglia » della linea sono nel tratto tra Innsbruck e Worgl in quello tra Monaco e Kufstein, dove vi sono due binari malgrado gli intensi traffici regionali, internazionali, merci e passeggeri. Ciò determina problemi di saturazione dei due tratti che potrà essere superata solo dopo l'entrata in esercizio del quadruplicamento in corso il cui termine è previsto nel 2009;

è da considerare inoltre che per la galleria di base Fortezza-Innsbruck è stato ultimato il progetto preliminare che consente di decidere sulla sua realizzazione, mentre invece per il tratto da Fortezza a Verona non esiste un progetto di quadruplicamento e che nella tratta Verona-Bologna è in corso di realizzazione il secondo binario —:

quali interventi si stiano predisponendo per avere chiarezza dal Governo austriaco rispetto alle capacità residue della linea in modo da programmare una gestione efficace del trasporto merci, anche nell'ambito degli accordi sugli « ecopunti »;

se non si intendano programmare in maniera coerente gli interventi sulla direttrice del Brennero, definendo la progettazione dell'intera tratta a quattro binari tra Fortezza-Verona-Bologna, per inquadrare l'intervento sulla galleria di base altrimenti inutile da un punto di vista trasportistico. (4-05026)

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

il presidente dell'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari ha manifestato stupore ed irritazione per le dichiarazioni rese in data 13 gennaio dal Presidente di Alitalia Cereti sulla asserita inutilità dello scalo;

il presidente dell'aeroporto Roberto Roncoli ha ricordato che « proprio in un recente incontro con l'amministratore delegato Francesco Mengozzi, ci erano state fornite ampie garanzie sull'interesse della compagnia per tutta una serie di interventi relativi allo scalo di Ronchi, per renderlo più competitivo »;

anche l'assessore ai trasporti della regione Friuli-Venezia Giulia, Franco Franzutti, ha ricordato, in polemica con il presidente di Alitalia, che lo scalo di Ronchi dei Legionari « lo scorso anno ha sfiorato i 700.000 passeggeri e si paga da solo. Non è certo un pozzo senza fondo o una cattedrale nel deserto »;

appare indubbiamente curioso che il presidente di Alitalia esprima un pensiero assolutamente dissonante con quello espresso dall'amministratore della compagnia di bandiera;

non sembra agevole, per gli amministratori dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, muoversi, investire e programmare in un contesto in cui un personaggio qualificato come il Presidente di Alitalia pone in dubbio la stessa esistenza futura dell'impianto aeroportuale —:

se non ritenga opportuno un intervento per favorire una sinergia fra Alitalia ed aeroporto di Ronchi dei Legionari, capace di attirare un'utenza slovena e croata e dunque strategico in un'area di frontiera come la Venezia Giulia ed il Friuli. (4-05029)

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

a fronte di assicurazioni date dal Governo sul blocco delle tariffe ferroviarie, dal 1° febbraio 2003, con un meccanismo surrettizio si aumenterà il costo degli abbonamenti ordinari mensili, (tariffe in larghissima parte utilizzate da lavoratori pendolari e studenti);

tali aumenti si evidenzieranno con l'obbligo di rinnovo del proprio abbonamento ad ogni primo giorno del mese, obbligo esteso anche per i supplementi (carta d'accesso), per gli I.C. e Eurostar;

la situazione attuale prevede invece la possibilità di rinnovare l'abbonamento ed il supplemento in ogni giorno del mese;

nei mesi scorsi l'abbonamento ordinario annuo era già stato aumentato da circa 550 euro a 650 euro, con l'aggiunta della cancellazione del *bonus* di 1 mese gratuito, in base al quale si pagavano anticipatamente 12 mensilità e ne venivano erogate 13, praticamente si recuperava il mese di ferie contrattualmente previsto per i lavoratori;

l'effetto dell'obbligo di abbonamento come sopra descritto comporta attraverso l'esempio che segue un forte aggravio dei costi per gli utenti;

il costo attuale di un abbonamento ordinario intercity di 2^a classe è di euro 117,24, mentre il biglietto di corsa semplice di 2^a classe Roma - Orvieto è di euro 10,90;

sono quindi sufficienti 5 giorni lavorativi in un mese perché il costo dei biglietti di corsa semplice (5 per l'andata e 5 per il ritorno) sia quasi pari al costo dell'abbonamento (109,00 euro contro i 117,24);

nel caso di godimento di due settimane di ferie, che è un caso normalmente ipotizzabile nel periodo estivo, gli abbonati cercano di farle coincidere con la scadenza dell'abbonamento, risparmiando circa 15 giorni; se a questo si aggiungono

altre due settimane di ferie durante l'anno e qualche scadenza dell'abbonamento il venerdì, con risparmio dei due giorni del week-end, si può verosimilmente pensare che su 12 mesi i pendolari sottoscrivono 11 abbonamenti;

nel caso invece di un mese di ferie dal 15 agosto al 15 settembre, per i primi 15 giorni di agosto si è costretti a fare l'abbonamento, poiché come detto in premessa bastano 5 giorni di biglietti a corsa semplice per avere un costo pari all'abbonamento e la stessa cosa per gli ultimi 15 giorni di settembre (questo esempio ha valore a partire dal 6° giorno lavorativo del mese di inizio ferie);

nella quasi totalità dei casi (poiché è difficile ipotizzare che qualcuno possa prendersi un mese intero di ferie dal 1° al 30) i pendolari dovranno sottoscrivere 12 abbonamenti l'anno anziché 11 come attualmente si verifica, il che sta a comportare un aumento in termini percentuali su base annua del 9,09 per cento;

il trucco è analogo a quello di qualche anno fa, quando fu abolita la tariffa pendolari per lavoratori e studenti. Allora l'aumento fu del 33,3 per cento;

non potendo aumentare il costo dell'abbonamento stavolta si aumenta il numero degli abbonamenti che i pendolari sono costretti a sottoscrivere durante l'anno —;

se risulti al Ministro interrogato l'adozione di tale decisione in materia di abbonamenti ferroviari;

se non ritenga che tale provvedimento sia in contraddizione con l'annunciato provvedimento di blocco delle tariffe formulato dal Governo;

come sia possibile che tali decisioni si assumano senza essere portate in partecipazione con le associazioni dei consumatori e degli utenti;

se non si ritenga di dover intervenire per scongiurare tale provvedimento.

(4-05034)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

l'Italia partecipa alla realizzazione del CEATS, Centro di Controllo d'Area, con sede a Vienna, unitamente ad Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca e Bosnia Herzegovina;

il nuovo Centro di Vienna è chiamato a gestire anche lo spazio aereo del nord-est italiano;

l'Italia dovrebbe contribuire con il 20 per cento dello spazio aereo complessivo, con risorse finanziarie pari almeno al 16 per cento del totale (circa 51 milioni di euro), con « ritorni » del tutto trascurabili sia dal punto di vista economico che dal punto di vista occupazionale, con la certezza — invece — di una consistente perdita occupazionale, economica e di competitività tra gli altri fornitori di servizi del traffico aereo europei;

le attuali correnti di traffico, in costante aumento nel nord-est italiano, rischiano di essere pericolosamente spostate verso i Balcani con conseguente danno anche per il traffico che interessa la dorsale adriatica e quindi il sud del Paese, a partire dall'ACC di Brindisi;

la gestione dello spazio aereo superiore delegata al CEATS avrà inoltre serie ripercussioni anche nella gestione degli spazi aerei inferiori e, quindi, nella gestione di aeroporti nazionali quali Venezia, Bologna, Verona, Treviso, Trieste, Firenze, Brindisi;

se, al fine di salvaguardare l'interesse nazionale, non ritengano di dover abbandonare il progetto CEATS, ampiamente superato, sensibilizzando in tale direzione l'ENAV Spa, insensibile e debole ad avviso dell'interrogante anche su questo versante, la cui rilevanza è evidentissima in una visione strategica dell'operatività degli impianti aeroportuali nazionali. (4-05036)

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

nonostante la posizione strategica del Friuli-Venezia Giulia anche in relazione all'allargamento ad est dell'Unione europea, la regione continua ad essere penalizzata in termini di collegamenti a lungo e corto raggio e in particolar modo si registra una progressiva riduzione dei treni circolanti fino a Trieste;

per Trenitalia il Paese sembra fermarsi a Mestre con conseguente disagio per i cittadini che non possono usufruire di una rete di collegamenti pubblici con un pesante aggravio del traffico su strada già fortemente in sofferenza;

nei primi giorni del 2003 le prospettive si sono ulteriormente aggravate con l'annuncio della direzione trasporti regionali di Trenitalia di sospendere 50 treni in tutta la regione e di sostituirli con un servizio su gomma;

dichiarazioni preoccupanti sono giunte anche dal presidente di Alitalia Fausto Cereti, che in una sua recente visita a Udine ha avanzato dubbi sullo sviluppo dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, in quanto troppo « vicino » e quindi poco concorrenziale, secondo il dirigente della compagnia di bandiera, all'aeroporto di Venezia —:

quale sia l'intendimento del Governo nei confronti di una regione e di un'area che rischia di rimanere « marginale » e di venire bypassata da altri assi di collegamento alternativi, posti a nord delle Alpi, nella comunicazione tra l'est e l'ovest dell'Unione europea;

se ritenga di dover chiedere a Rfi (Rete ferroviaria italiana) l'impegno per specifici investimenti in Friuli-Venezia Giulia;

quali iniziative il Governo intenda assumere affinché lo scalo sia messo nelle condizioni di svolgere un ruolo capace di attrarre nuova utenza e per conoscere le reali intenzioni di Alitalia. (4-05037)

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

la tecnologia impiegata dalla società ENAV spa per lo svolgimento dei servizi istituzionali come le continue avarie ai sistemi di controllo *radar* o alle frequenze terra-bordo-terra dimostrano, non può considerarsi certamente a livello di eccellenza;

l'attuale gestione di ENAV spa ha ridimensionato, rispetto a precedenti programmazioni, gli investimenti nella ricerca avanzata nel campo specifico del controllo del traffico aereo, della meteorologia aeronautica e, in generale, dell'assistenza al volo;

è stato superato, nel corso dell'anno 2002, come e più di quanto avvenuto nel corso dell'anno 2001, il lavoro straordinario oltre i limiti posti a tutela della sicurezza e tale impiego «coatto» è stato imposto ai meteorologi, ai tecnici e, in misura particolarmente gravosa, ai controllori del traffico aereo;

recentemente è stato varato un piano d'assunzioni per circa 150 controllori del traffico aereo di cui circa 40 già in prova sugli impianti ENAV spa;

in data 13 dicembre 2002 ENAV spa ed alcune organizzazioni sindacali (ed esattamente Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt-Uil, AssivoloQuadri, Sacta, Up e Anpac) hanno sottoscritto un accordo che comporta la riduzione delle posizioni operative per il personale controllare del traffico aereo ed esperto assistenza al volo, nonché la riqualificazione di altri 100 esperti in controllori;

secondo l'accordo 13 dicembre 2002, in aperta violazione delle previsioni del contratto collettivo nazionale di lavoro sono state modificate le turnazioni del personale operativo delle torri di controllo, delle sale ARO-AIS e dei centri di controllo d'area, in modo tale da richiedere straordinari diurni ma anche not-

turni — come a Brindisi — pur riducendo in maniera significativa i *team* di personale impiegato nelle sale operative;

come se tutto ciò non bastasse i vertici ENAV spa hanno gravemente discriminato sulla base dell'appartenenza sindacale, i lavoratori iscritti alle organizzazioni sindacali che non hanno condiviso l'accordo del 13 dicembre 2002 (ANPCAT, CILA-AV, LICTA, UGL, CISAL-AV e USPPi) e che, insieme, rappresentano la stragrande maggioranza del personale operativo, non erogando, a tali «riottosi» dipendenti, le spettanze relative alla produttività del 2002 —:

se non ritengano, anche alla luce dei fatti denunciati che si sommano ad altri fatti significativi già evidenziati in documenti di sindacato ispettivo, di dover intervenire energicamente per por fine immediatamente ad una discriminazione assurda e vergognosa, chiaramente persecutoria e certamente produttiva di nuove tensioni che mal si conciliano con la sicurezza del volo. (4-05043)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

negli ultimi giorni del 2002, più di 3000 persone provenienti da diversi paesi europei si sono assemblate, senza autorizzazione, in località Sanguinaro, nel comune di Fontanellato, in provincia di Parma, per partecipare a un *rave party*;

tali persone hanno occupato non autorizzate dal proprietario un locale in passato adibito a discoteca (ex jumbo) devastando l'arredamento e le suppellettili interne e creando anche forte disagio alla circolazione sulla via Emilia ad alto scorrimento;