INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

FOLENA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere – premesso che:

a quanto risulta all'interrogante nella provincia di Foggia, colpita dal terremoto del 31 ottobre 2002 e dalle alluvioni di fine gennaio 2003, c'è un allarme crescente relativamente allo stato della diga di Occhito situata a due chilometri dal comune di Carlantino, già oggetto di frana;

la diga è sotto monitoraggio per le piogge alluvionali che hanno colpito nelle ultime settimane e mesi il territorio foggiano;

la diga è entrata in funzione all'inizio degli anni settanta e non ha mai subito il collaudo;

l'invaso della diga ha una capienza di 300 milioni di metri cubi, ma finora, proprio a causa del mancato collaudo, è stata riempita fino ad un massimo di 180 milioni di metri cubi;

a causa dei recenti movimenti tellurici registrati in questa zona, essa viene oggi controllata giorno e notte ogni mezz'ora;

la popolazione di Carlantino vive momenti di grande preoccupazione perché il territorio è fortemente franoso e potrebbe determinarsi un meccanismo di frane con conseguenze anche molto gravi;

i recenti movimenti tellurici sono stati la ragione di un movimento oscillatorio del terreno e delle acque dell'invaso che ha determinato un degrado della diga. In particolare, in una relazione redatta dal professor Giuseppe Spilotro, ordinario di Geofisica Applicata presso l'Università della Basilicata, e membro del gruppo nazionale difesa catastrofi idrogeologiche, viene affermato testualmente che « nessuno è in grado di prevedere se l'evoluzione cinematica e dinamica del movimento franoso in assenza di interventi organici di risanamento non possa acquisire, in particolari contesti meteoclimatici, idrogeolicici, geotecnica e anche sismici, velocità tali da far temere anche per le esondazioni dell'invaso e tracimazioni al di sopra della diga » –:

se il Governo è a conoscenza dei fatti su esposti;

quali misure intendano adottare i ministri interrogati, al fine della messa in sicurezza della diga e del suo collaudo, all'occorrenza, in concorso con la regione Puglia. (3-01905)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

CALZOLAIO, ABBONDANZIERI, GIACCO, GALEAZZI, PAOLA MARIANI, DUCA e GASPERONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

è urgente il completamento della strada statale 77 —:

da chi sia stato redatto il progetto di fattibilità e prefattibilità ambientale del completamento della strada statale 77 (da Sfercia a Foligno), quando, su incarico di chi;

se tale progetto sia diverso da quello predisposto dall'ANAS già oltre due anni fa, in cosa sia diverso, anche dal punto di vista dei costi;

se conosca le ragioni del ritardo nel completamento della strada statale 77 (da Sfercia a Muccia);

da che e quando sia stato redatto il progetto di fattibilità e prefattibilità ambientale dei collegamenti intervallivi collinari e montani tra la valle del Chienti e la valle dell'Esino;

se sia vero che il progetto è stato elaborato da un gruppo di professionisti coordinato da Fabbrizio Romozzi, chi avrebbe indicato e incaricato formalmente tali professionisti, quali istituzioni pubbliche siano coinvolte nell'incarico, considerate le dichiarazioni di estraneità della provincia di Macerata;

da chi i due progetti elaborati siano stati presentati e ufficialmente depositati presso il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'istruttoria per la delibera del CIPE 93 del 31 ottobre 2002 già oggetto di altri atti di sindacato ispettivo, di chi sia l'intestazione, chi li possa presentare in convegni sociali e politici;

quali elaborati abbia utilizzato il ministro delle infrastrutture e dei trasporti nella sua istruttoria;

in che relazione siano tali due progetti con altri due elaborati, lo studio preliminare per il completamento della strada statale 77 predisposto dalla provincia di Macerata, Camera di Commercio e Fondazione della Carima e il progetto quadrilatero Marche-Umbria, anche in rapporto all'intesa con le due regioni;

come vada calcolata la « parcella » degli estensori di chi ha redatto questi quattro diversi elaborati. (5-01633)

MEROI, LA STARZA, PEZZELLA e LUIGI MARTINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

alcuni organi di informazione, nella giornata del 6 febbraio 2003, hanno riportato la notizia che all'aeroporto di Milano Malpensa il radar di terra operativo non funzioni correttamente;

in particolare sembrerebbe segnalare tracce false, non individuare aerei sulla pista, non coprire correttamente l'area dello scalo;

tale valutazione sarebbe avallata da molteplici rapporti tecnici di malfunzionamento della strumentazione SMR, di cui alcuni pubblicati sulla stampa nazionale;

risulta all'interrogante che alcuni rapporti, nello specifico quelli relativi al traffico aereo del 6 ottobre 2002, dell'11 ottobre 2002, del 16 ottobre 2002, del 15 novembre 2002, del 15 dicembre 2002, del 22 dicembre 2002 ed in ultimo del l4 gennaio 2003, contengono note che lamentano gravissimi inconvenienti a tale strumentazione;

che tale situazione, indipendentemente dalle giustificazioni addotte dall'ENAV in ordine al riscontro di dette situazioni nel periodo di sperimentazione dell'impianto, non contribuisce certo a creare uno stato di tranquillità nella valutazione della sicurezza del traffico aereo all'interno dello scalo milanese;

che il mancato funzionamento di detto radar fu la causa principale dell'incidente verificatosi allo scalo di Milano Linate;

che si rende quindi necessario appurare con la massima urgenza il reale stato di efficienza dell'impianto di rilevamento predetto –:

se il Ministero competente non intenda verificare immediatamente il reale stato di funzionamento dell'impianto dell'aeroporto di Milano Malpensa, il complessivo livello di sicurezza dello scalo, la gestione tecnica ed operativa esercitata dall'ENAV. (5-01637)

Interrogazione a risposta scritta:

BULGARELLI e LION. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro delle attività produttive*. — Per sapere – premesso che:

il premio Nobel Levi Montalcini, presidente onorario di *Green Cross* Italia e il vicepresidente internazionale Guido Pollice, hanno denunciato, come riportato oggi dalla Dire, che scorie radioattive viaggeranno su vagoni « di seconda classe »

delle ferrovie italiane, si tratterebbe del prossimo trasferimento delle scorie dal sito nucleare di Saluggia, in Piemonte, all'impianto di ritrattamento di Sellafield in Inghilterra, questo trasporto eccezionale, sempre secondo la Montalcini, starebbe per avvenire su un normale treno, con carri tradizionali, una scelta allarmante;

sempre Rita Levi Montalcini e Guido Pollice ci informano che il prossimo 11 febbraio a Vercelli si riuniranno i responsabili dei servizi di sicurezza per organizzare con al società Sorin Dell'Enel il trasferimento delle scorie radioattive da Saluggia Drigg, nelle vicinanze di Sellafield;

il convoglio, composto da carri tradizionali, dovrebbe transitare sotto la galleria del Frejus e nel tunnel sotto la Manica. I rischi sono evidenti, gli incidenti ferroviari nella rete in questione rappresentano infatti un eventualità sfortunatamente non abbastanza remota;

per simili trasporti in altri paesi europei, ad esempio in Germania, vengono usualmente utilizzati carri speciali con ruote di circa due metri di diametro per impedirne l'uscita dai binari, una velocità di appena 13 chilometri all'ora, una super scorta e soprattutto la chiusura della via ferrata a tutti gli altri trasporti, ma nel caso italiano i carri tradizionali, quelli rossicci-marroni con apertura laterale, sarebbero protetti da un carro davanti e di uno dietro, a mò di cuscinetto, una vera e propria tradotta di seconda classe con materiale altamente pericoloso: un motivo per interrogarsi ancora « sui reali costi dell'energia nucleare » —:

se la denuncia della Montalcini sia fondata ed in caso affermativa se non si ritenga una simile modalità di trasporto inadeguata vista la natura del carico; quali controlli durante e dopo il viaggio siano stati predisposti e in particolare quali precauzioni per monitorare eventuali contaminazioni radioattive; se siano previste fermate in stazioni ferroviarie italiane e in caso affermativo in quali. (4-05358)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

SAIA e ALBERTO GIORGETTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere – premesso che:

una direttiva dell'organismo responsabile della gestione degli automezzi della polizia di Stato per il Triveneto, che naturalmente si adegua ad una condizione nazionale, ha disposto che non venga effettuata nessuna commessa per riparazioni e manutenzione sugli stessi automezzi, priva delle necessarie coperture finanziarie e comunque prima dell'assegnazione del *budget* paventando anche danni erariali attribuibili personalmente ai vari dirigenti responsabili sul territorio;

ne consegue che anche le piccole riparazioni o la manutenzione ordinaria delle vetture della Polizia di Stato, ivi comprese quelle in servizio di pronto intervento, le volanti e le pattuglie, spesso già al limite dell'efficienza per la loro vetustà, non possono essere eseguite fino a che non vengono presi idonei provvedimenti di nuovo finanziamento dei capitoli di spesa, provvedimenti che andrebbero adottati con una celerità fino a questo momento nemmeno immaginabile;

già dall'ultimo trimestre dello scorso anno, la polizia di Stato lamenta la mancanza cronica di fondi per provvedere alla manutenzione ordinaria dei veicoli, con i quali è giornalmente impegnata della tutela della sicurezza nelle nostre città;

da quanto sin qui esposto appare chiaro come nel Triveneto si sia alla soglia del collasso e della paralisi dell'intero servizio di polizia;

la condizione fin qui esposta è, a giudizio dell'interrogante, a dir poco imbarazzante, difficile infatti immaginare una situazione in cui le necessità siano