

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

sabato 1° marzo 2003, sulla strada statale Romea, all'altezza del comune di Campagna Lupia (Venezia), si è verificato un pauroso incidente, in conseguenza del quale vi sono state sette vittime e una ventina di feriti, tra cui alcuni molto gravi;

il 12 marzo sugli stessi tratti stradali si è verificata un'altra impressionante serie di incidenti, questa volta per fortuna senza feriti gravi, ma il traffico della strada statale Romea e di tutte le arterie collegate è stato bloccato per 6 ore;

la strada statale Romea è riconosciuta da anni come una strada ad altissima pericolosità, ormai non più in grado di sopportare la percorrenza quotidiana di migliaia di veicoli, commerciali, turistici, locali, di trasporto collettivo;

gli incidenti in argomento sono solo gli ultimi di una lunga serie di eventi tragici e luttuosi che costellano la percorrenza su quest'importante asse stradale e che, se una delle cause principali, è stata certamente la nebbia che in quei momenti gravava sulla zona, non si possono ignorare fattori importanti quali la qualità del fondo stradale, la sua conformazione ad una sola corsia per senso di marcia, la qualità delle immissioni e l'intenso traffico che non riesce a trovare sbocchi alternativi;

da molti anni le Amministrazioni locali dei paesi che si affacciano sulla strada statale Romea denunciano una situazione insostenibile e chiedono urgentemente una soluzione;

il Governo nazionale ha inserito tra le priorità della « legge obiettivo » la tratta autostradale chiamata Nuova Romea nel-

l'ambito del progetto europeo « corridoio adriatico »;

le regioni interessate (Veneto ed Emilia Romagna) hanno sottoscritto un accordo di Programma per la stesura del progetto preliminare;

la definizione del tracciato della cosiddetta « Romea commerciale », di competenza della regione Veneto è ancora lontana dall'essere conclusa, nonostante gli impegni assunti nell'accordo siglato con la Regione Emilia Romagna prevedessero tempi più brevi: il ritardo maturato è di almeno un anno;

la realizzazione della Romea commerciale non sembra essere tra le prime priorità del Governo nazionale e della regione Veneto, infatti i finanziamenti per quest'opera non sono ancora previsti ed è impensabile la sua realizzazione sulla base del solo *project financing*; le previsioni del suo completamento entro il 2006 rischiano di essere prive di ogni fondamento —

cosa s'intenda fare per mettere velocemente in sicurezza la strada statale Romea, onde evitare il ripetersi di eventi tragici e luttuosi come quelli riportati in premessa e se non si ritenga, a questo scopo, di promuovere urgentemente una conferenza di servizi con tutti gli Enti e i soggetti interessati (regioni, Anas, ministeri competenti, Comuni);

quali siano i tempi reali di realizzazione della nuova Romea commerciale e in che modo s'intenda provvedere al suo finanziamento;

se si ritenga che la realizzazione di questa importante infrastruttura debba rientrare effettivamente nelle priorità di questo Governo e, come appare all'interrogante, anche in quelle della regione Veneto, direttamente interessata alla soluzione di questo grave problema. (4-05745)

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

in data 6 marzo 2003 all'aeroporto romano « Leonardo da Vinci » un velivolo ATR-42, della Compagnia Air Industria,

con a bordo quarantadue passeggeri e con destinazione Rimini, era fermo in pista in attesa di poter decollare;

ricevuta l'autorizzazione al decollo, il comandante dell'aereo applicava la potenza dei motori mai il velivolo « imbarcava » violentemente a sinistra, a seguito — così risulta dalle prime sommarie indagini — di un « cedimento strutturale del velivolo e, più precisamente, della gamba sinistra del carrello principale » (cfr. Agenzia Avionews-Wapa del 7 marzo 2003 alle ore 18.04);

il volo aveva la denominazione AZ 7133-N4403 ed era un « code share » di Alitalia e Minerva, e cioè un volo a doppio nominativo eseguito da un solo vettore, nel caso di specie da Minerva;

Minerva, sempre secondo quanto risulta dalla citata agenzia, ha subappaltato ad *Italy First*, che spesso vedrebbe i suoi voli cancellati per problemi tecnici o subappaltati ad Air Industria;

l'agenzia di stampa segnala che in data 5 marzo 2003 un aereo di *Italy First*, operante per conto di Alitalia e Minerva, ha registrato, mentre era in volo, una significativa perdita di potenza ad un motore, tanto che, una volta a terra i successivi voli sono stati cancellati;

il volo del 6 marzo 2003 Roma-Rimini era stato subappaltato ad Air Industria, compagnia che vive momenti di difficoltà, atteso che i piloti — sempre secondo la citata agenzia — non verrebbero pagati da circa quattro mesi;

l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), a seguito di quanto accaduto, ha preferito liquidare l'evento come un semplice « inconveniente », creando sconcerto in coloro che giustamente osservano che se il cosiddetto « inconveniente » si fosse verificato con l'aeromobile in piena velocità o in fase di atterraggio forse si sarebbe parlato di « grave incidente »;

fra l'altro le regole aeronautiche ufficiali classificano il cedimento strutturale come « incidente » e non certo come « inconveniente »;

si ripropone dunque con drammatica attualità il problema della sicurezza del volo di cui il Parlamento si è già ampiamente occupato, pare con risultati non esaltanti —:

quali siano gli accertamenti posti in essere dall'Enac per poter concedere l'autorizzazione alle compagnie ad effettuare voli con passeggeri a bordo e quali successivi periodici accertamenti esegua per verificare la rispondenza della qualità manutentiva del parco-aeromobili alle più elementari regole di sicurezza del volo;

se Alitalia richieda garanzie di natura tecnica — e se sì, di quale tipo — alle altre compagnie aeree prima di affidare ad esse i propri passeggeri e quali controlli esegua nel corso del rapporto di collaborazione;

quale rapporto esista fra Enac ed Alitalia per un controllo, nei confronti della compagnia di bandiera, circa l'esecuzione dei controlli tecnici rispetto agli aeromobili di altre compagnie cui vengono affidati i voli in subappalto;

se risponda a verità che sono in forte aumento gli « inconvenienti » e gli « incidenti » e quali siano ritenute le cause più probabili dei medesimi in rapporto ai doveri di manutenzione degli aeromobili che debbono essere rigorosamente pretesi per garantire assolute condizioni di sicurezza ai voli;

se risponda a verità quanto riportato dalla citata agenzia di stampa, secondo cui un dirigente Enac avrebbe denunciato un comandante colpevole di aver richiesto una ispezione di sicurezza ai motori di un velivolo e, in caso affermativo, quale sia la logica attraverso la quale Enac abbia ritenuto grave la richiesta di controllo da parte di una figura, come il comandante, che in prima persona ha la responsabilità della sicurezza del volo e della vita dei passeggeri. (4-05753)

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

da una analisi comparata tra gli orari delle Ferrovie dello Stato del 1998 e quelli del 2002 sulla stessa tratta, si è constatato

un allungamento di orari di almeno 15 minuti;

si è giunti a compiere 62 km in un'ora e 20 minuti sul treno R 3687 Sapri-Cosenza da Belvedere, sul treno 12690 per la tratta Paola-Sapri di 95 km ci vuole un'ora e 49 minuti e sul treno 3700 per la tratta Sapri-Battipaglia di 106 km ci vuole un'ora e 33 minuti;

eppure sono nel frattempo « migliorate » tecnologie di trazione, opere di infrastruttura, materiale di trasporto e governo della circolazione; al progresso tecnologico però corrispondono orari da « binario unico »;

inoltre i minuti interminabili di soste immotivate alle stazioni mettono a dura prova i nervi dei lavoratori-pendolari che giustificatamente potrebbero iniziare a preferire il trasporto su gomma;

si evidenzia da questa situazione che le percorrenze di tali convogli rispondono ad esigenze interne alle Ferrovie che vede premiate, in questo modo, alcune divisioni a discapito della puntualità —:

quali iniziative intenda assumere affinché vengano salvaguardati i diritti dei viaggiatori;

se non ritenga opportuno attivarsi per far sì che le Ferrovie rispettino i tempi delle percorrenze, soprattutto in aree del Mezzogiorno che rischiano di essere fortemente penalizzate. (4-05754)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

La sottoscritta chiede di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

il 13 marzo sull'autostrada A4 tra Noventa di Piave e Cessalto, (province di

Venezia e Treviso), quasi 260 veicoli sono rimasti coinvolti in un maxi tamponamento provocato, secondo i primi rilievi delle forze dell'ordine, dall'alta velocità e dalla nebbia;

nell'incidente hanno perso la vita 14 persone, 78 sono rimaste ferite e di queste 4 sono in condizioni molto gravi;

l'incidente, secondo le ricostruzioni, è stato causato da un'autocisterna che trasportava combustibile, la quale ha tamponato due autotreni e, subito dopo, è stata a sua volta, tamponata da due tir, uno che trasportava legname e l'altro con un carico di 15 bombole di idrogeno, con un conseguente incendio molto violento;

i vigili del fuoco di Venezia sono intervenuti con un monomotore AB 204 dovendo volare « a vista » tra la nebbia e il fumo dell'incendio, non essendo in possesso di un elicottero bimotore certificato per il volo strumentale e notturno e in regola con le normative europee (JAR — Joint Aviation Regulation) in grado di intervenire in presenza di nebbia, di penetrare nubi tossiche (ipotesi plausibile nella zona a causa della vicinanza con il polo chimico), di prelevare campioni d'aria in volo, di comunicare disposizioni alla popolazione con altoparlanti, di decollare in verticale (molto utile in casi di soccorso sanitario), anche se il personale del Nucleo Elicotteri di Venezia è composto principalmente da piloti abilitati al volo notturno e strumentale;

il tipo d'elicottero più adatto ad intervenire in situazioni simili a quella in oggetto è l'A 109 Power equipaggiato con FLIR (Forward Looking Infra Red) mentre per l'aeroporto di Tessera dovrebbe arrivare, nel 2004, l'AB 412 che costa 20 miliardi, il doppio dell'A 109, prodotto dall'Agusta solo su ordinazione statale;

il Parlamento italiano, nella scorsa legislatura, ha approvato, nel marzo 2001, una legge delega per la revisione del Codice della strada che prevedeva l'emana-zione di decreti attuativi del Governo entro il 30 giugno 2001 e l'adozione di un