

m) alla casa circondariale di Torino, l'incarico di coordinatore e/o comandante del reparto del nucleo operativo regionale, in base alla bozza di decreto concernente il servizio delle traduzioni, è stato affidato dal provveditore regionale al segretario regionale di altra organizzazione sindacale malgrado l'incompatibilità espressa dall'O.S.A.P.P. aspetto alle previsioni del tuttora vigente accordo quadro nazionale e non vengono inoltre più erogati buoni pasto ed anticipi missioni al personale addetto alle traduzioni sin dal mese di maggio 2003;

n) l'O.S.A.P.P. sindacato maggiormente rappresentativo del Corpo di polizia penitenziaria, ha comunicato il ritiro delle proprie delegazioni da ogni trattativa o incontro nella regione piemonte, dichiarando lo stato di agitazione del personale —

quale sia la situazione reale in cui versa la polizia penitenziaria piemontese rispetto alle denunce sopra riportate;

se non si ritenga opportuno disporre per l'accertamento presso il PRAP di Torino delle situazioni che hanno indotto l'O.S.A.P.P. ad assumere le accennate iniziative di protesta;

quali provvedimenti si intendano adottare per contenere lo stato di agitazione dichiarato da tale organizzazione sindacale e quindi per migliorare la condizione particolarmente critica della polizia penitenziaria della regione Piemonte.
(4-07792)

FINOCCHIARO, CARBONI e GRILLINI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

come si apprende da una nota sul sito internet dei Ds, un certificato di detenzione, regolarmente firmato dal direttore di una casa di reclusione di Roma e relativo alla posizione di un detenuto condannato con sentenza definitiva alla

pena dell'ergastolo, reca come data di fine pena, piuttosto che il tradizionale « mai », le cifre « 99/99/9999 » —

quale sia la ragione per la quale il sistema computerizzato adotti la scelta di indicare, piuttosto che la esplicita menzione sinora utilizzata, una serie di numeri che simulano la sequenza di una data, ma che risultano incomprensibili ad ogni lettore e in ogni caso recano ulteriore umiliazione al detenuto cui si riferiscono;

se il Ministro condivida il giudizio sopra espresso e come intenda intervenire.
(4-07797)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

lo scorso 1° ottobre 2003 la Commissione europea, ha approvato una proposta di Regolamento per la realizzazione delle Reti di Trasporto Transeuropee, che prevede un'unica lista di 29 progetti prioritari;

la decisione finale sul Regolamento sulla realizzazione delle Reti di Trasporto Transeuropee spetta, sulla base delle proposte della Commissione europea, al Parlamento Europeo e al Consiglio Europeo, secondo l'iter legislativo comunitario di codecisione;

la suddetta proposta di Regolamento fa riferimento al Corridoio n. 5 (Torino-Trieste) e all'asse Verona-Palermo (incluso il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina), ma non al Corridoio n. 8 (Bari-Brindisi-Durazzo-Varna);

la suddetta proposta di Regolamento non ha tenuto conto della suddivisione prevista dalla relazione fatta dal gruppo ad alto livello presieduto da Karel Van Miert, che recava una lista 1 di « Priorità »

e una lista 3 di «Priorità» a medio termine comprendente il Corridoio n. 8;

la realizzazione del Corridoio n. 8 apporterebbe un notevole valore strategico per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia e quindi per l'incremento dei rapporti tra il sud dell'Europa e l'area Balcanica;

il Corridoio n. 8, che ha il suo terminale in Bulgaria, risponde ai criteri fissati dalla Commissione europea, in quanto la stessa Bulgaria è Paese candidato ad entrare a far parte dell'Unione Europea —:

quali iniziative il Governo italiano intende adottare per inserire il progetto del corridoio 8 nella lista unica TEN in fase negoziato secondo il processo legislativo comunitario, considerato che l'impegno finanziario del Governo sul predetto Corridoio è un prerequisito necessario per il suo inserimento nella lista unica del Regolamento.

(2-00940) « Diana, Montecucullo ».

Interrogazioni a risposta orale:

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

gli assistenti di volo sui voli Alitalia nella presentazione del volo annunciano che verrà offerto uno *snack* in luogo della precedente terminologia adoperata di « rinfresco »;

non si comprende perché si utilizzi un termine di lingua inglese di difficile comprensione;

la parola inglese *snack* trova adeguata traduzione nel termine italiano di « boccone »;

il termine italiano « rinfresco » precedentemente adoperato indica, invece, testualmente « un servizio di bevande fresche e cibi leggeri » che vengono offerti —:

quali interventi intendano intraprendere affinché la nostra compagnia di ban-

diera ripristini la terminologia di lingua italiana sia per un'adeguata comprensione che per il differente e riduttivo significato del termine di lingua inglese. (3-02786)

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

Trenitalia S.p.A. ha recentemente palesato l'intenzione di provvedere alla chiusura del servizio di biglietteria della Stazione ferroviaria di Arona (Novara);

tale Stazione si trova ad essere baricentro di numerose linee ferroviarie di primaria importanza, regionali e nazionali, quali la Milano-Domodossola, la Novara-Domodossola e la Arona-Santhià, dalle quali si diramano altri collegamenti con Torino e la vicina Svizzera;

città di Arona accoglie un rilevante numero di turisti, nonché di studenti e lavoratori pendolari, e la stazione in oggetto è punto di raccolta e smistamento di tali categorie di utenti verso i capoluoghi piemontese e lombardo, sia verso i poli universitari di Novara, Milano e Torino come verso posti di lavoro situati per la maggioranza, a Novara e Milano;

il disagio derivante all'utenza dalla chiusura di tale servizio andrebbe ad incidere pesantemente sulla scelta di utilizzare altri mezzi di trasporto quali quelli su ruota, e provocherebbe un effetto in controtendenza con la politica di promozione dell'uso delle ferrovie quale mezzo di trasporto più compatibile con l'ambiente;

il previsto potenziamento dell'asse Voltri-Sempione coinvolgerà anche la città di Arona, la cui stazione ferroviaria assumerà giocoforza un ruolo ulteriormente importante sia per il traffico merci che per quello passeggeri;

ad avviso dell'interrogante, anche la regione Piemonte dovrebbe impegnarsi per evitare tale eventualità il cui concretarsi penalizzerebbe ulteriormente il sistema dei trasporti ferroviari regionali, evitando

così pesanti ricadute sia sul sistema turistico, che sul pendolarismo di studenti e lavoratori —:

se sia concreta l'intenzione di Trenitalia S.p.A. sopprimere il servizio di biglietteria presso la stazione di Arona;

se non si consideri più opportuno prospettare alla suddetta azienda l'opportunità di mantenere in essere tale servizio, in considerazione delle categorie di utenti interessati e del fatto che la stazione di Arona risulta essere il punto fondamentale di passaggio turistico che coinvolge il Lago Maggiore e le mete limitrofe. (3-02787)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

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

l'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366, stabilisce che le strade extraurbane secondarie, le strade urbane di scorrimento, le strade urbane di quartiere e le strade locali di nuova costruzione debbano avere per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché in conformità ai programmi degli enti locali e qualora non sussistano comprovati problemi di sicurezza;

l'articolo 14 del citato decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366, prevede inoltre che in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, debbano essere realizzati percorsi ciclabili adiacenti, purché in conformità ai programmi degli enti locali e qualora non sussistano comprovati problemi di sicurezza;

risulta significativo comprendere, a cinque anni dall'approvazione della legge 19 ottobre 1998, n. 366, in materia di sviluppo della mobilità ciclistica, quale sia lo stato di applicazione delle due norme

suesposte e quanti chilometri di piste ciclabili siano stati realizzati in ottemperanza a dette norme, eventualmente intervenendo sulla rete stradale dello Stato;

non è chiaro quanti chilometri complessivi di nuove strade e di interventi di manutenzione straordinaria siano stati realizzati;

appare opportuno sapere quali siano state le ragioni per cui, laddove non siano state applicate le norme di cui agli articoli 13 e 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificati dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366, una norma dello Stato sia rimasta disattesa —:

se il ministro interrogato non intenda attivarsi al fine di garantire il pieno rispetto della normativa vigente in materia di realizzazione e manutenzione della rete viaria, per quanto concerne la rete stradale di competenza statale. (5-02489)

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

il rapido completamento dei lavori di ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituisce una priorità di assoluta valenza nazionale nella politica infrastrutturale del Paese;

a tal fine si è deciso di accorpate i numerosi lotti del progetto, in fase di appalto o di progettazione, in 6 maxi lotti da affidare con il nuovo sistema del *general contractor*, al fine di unificare consistenti lavori in grandi appalti di importo assai rilevante e di accelerare, così, le opere;

il primo maxi lotto, per un importo netto di 445 milioni di euro, riguarda il tratto salernitano dallo svincolo di Sici gnano degli Alburni allo svincolo di Atena Lucana; il secondo maxi lotto, per un importo di 977,12 milioni di euro, riguarda il tratto salernitano — lucano dallo svincolo di Padula-Buonabitacolo allo svincolo da Lauria sud; il terzo macro-lotto il tratto calabrese dello svincolo di

Lauria sud allo svincolo di Marano Calabro; il quarto macro lotto, per un importo di 810,33 milioni di euro, il tratto calabro dello svincolo di Marano allo svincolo di Tarsia; il quinto maxi-lotto, per un importo di 910,33 milioni di euro, il tratto calabro dello svincolo di Gioia Tauro allo svincolo di Scilla; il sesto maxi lotto, per un importo di 712,43 milioni di euro, il tratto calabrese dello svincolo di Scilla allo svincolo di Campo Calabro;

la procedura di gara del primo maxi-lotto è iniziata nel settembre 2002, l'aggiudicazione provvisoria è intervenuta nel luglio scorso; la consegna dei lavori ha avuto luogo il 18 ottobre secondo una nota trasmessa dall'Anas agli organi di informazione;

il bando relativo al maxi lotto n. 5 (da Gioia Tauro a Scilla) è stato pubblicato nell'aprile 2003 —

quali termini sono previsti per la conclusione dei lavori del primo maxi-lotto e da quando essi iniziano a decorrere, nonché quando sarà aggiudicato il maxi-lotto n. 5, chiarendo lo stato della procedura degli altri quattro maxi-lotto e lo stato attuale di avanzamento dei lavori inerenti all'intero progetto di ammodernamento della A3. (5-02490)

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

la strada statale numero 26 Chivasso (Torino), Ivrea, Aosta, costituisce una importante arteria viaria di collegamento interregionale tra il Piemonte e la Valle d'Aosta;

tale importante infrastruttura interconnette le aree industrializzate del Chivassese-Vercellese con l'autostrada Torino-Milano A4 con il sistema viario del Canavese occidentale (industrie della Pinfarina, indotto FIAT) e, sarà presumibilmente a servizio del polo di interscambio merci (previsto nell'area di Chivasso) dell'alta capacità ferroviaria;

l'intenso flusso di traffico di questa arteria, a parte un breve tratto iniziale dipartente da Chivasso (recentemente ampliato dalla CAV), scorre su una sezione stradale ridotta, in gravi condizioni di sicurezza e con una incidentalità elevata;

ad aggravio di tale condizione la stessa arteria, nel tratto Chivasso-Caluso viene utilizzata come collegamento interpodereale per i mezzi agricoli impegnati nelle coltivazioni della pianura circostante;

la presenza del transito di numerosi mezzi pesanti (tra l'altro impiegati per i lavori dell'alta capacità ferroviaria) e del transito per le esigenze industriali — commerciali e l'intenso traffico automobilistico pendolare coniugato alle limitazioni strutturali costituiscono con i fattori climatici (zona con presenza di nebbia persistente) le gravi condizioni di insicurezza e di elevata incidentalità precedentemente denunciate;

da tempo le amministrazioni locali di Caluso e Chivasso hanno propugnato l'ampliamento e la messa in sicurezza di tale arteria; i contatti intercorsi tra la regione Piemonte, la provincia di Torino, gli stessi comuni e l'ANAS a tutt'oggi non hanno determinato alcun intervento concreto se non un'ipotesi generica di impegno convenzionale (ancora oggi dopo anni da sottoscrivere) per il riparto del costo di un eventuale progettazione di fattibilità di ampliamento e di circonvallazione della frazione Arè di Caluso;

considerato altresì che nel Comune di Caluso, la frazione Arè è totalmente attraversata da questa arteria tra il Km 10.500 e Km 11.400 così come definito dal verbale di delimitazione dell'ANAS;

sul predetto sviluppo viario di circa 900 ml sfociano:

1. n. 15 strade interne e vicoli di viabilità locale (600 abitanti della frazione);

2. n. 80 passi carrabili;

la strada statale 26, nel tratto del centro abitato, insiste per lo più in uno

spazio tra edifici confrontanti di meno di sette metri (condizione che impedisce addirittura l'esistenza dei marciapiedi anche solo da un lato della predetta strada);

è facilmente desumibile che il tratto viario indicato è estremamente pericoloso, in specie per i pedoni così come evidenziato anche dall'ultimo incidente della serie con esito mortale;

tale situazione presagisce indifferibilmente la realizzazione di una circonvallazione, come coerentemente prevista dagli strumenti urbanistici locali che territoriali, oltre che l'esigenze di ampliamento del tratto precedente della stessa strada statale per le valutazioni prima espresse;

le analisi del flusso del traffico in un solo senso di marcia per otto ore diurne, ha rilevato il passaggio di n. 3.500 auto in n. 350 autotreni;

il nocuo documento grave della popolazione residente è enorme, l'inquinamento acustico desunto dalle rilevazioni puntuali dell'Agenzia regionale per l'ambiente supera ogni soglia di sopportabilità prevista dalla legge n. 447/1995 e del decreto del Presidente della Repubblica, *in itinere*, sul regolamento recante disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare a norma dell'articolo 11 della legge citata, che coinvolge tutti i residenti;

il danno alla salute è tale da presupporre interventi dell'autorità locale al fine di limitare il traffico pesante, in assenza di provvedimenti che sono stati richiesti e continuamente reiterati da più di otto mesi dalla Prefettura di Torino;

i dati scientifici considerati, le rilevazioni sul rumore e il conseguente inquinamento ambientale sono stati monitorati con l'apposizione sulla strada di un'evidente segnaletica di limitazione della velocità a 40 Km orari, tale prescrizione non viene assolutamente rispettata;

preso atto che il rispetto invece di tale limite abbatterebbe l'inquinamento acustico (dati ARPA) e ovviamente costi-

tuirebbe ampia prevenzione agli incidenti lamentati ne consegue che l'installazione di un sistema di rilevazione della velocità fisso ai sensi degli articoli 142 e 148 del Codice della Strada, che escluda l'obbligo di contestazione immediata di cui all'articolo 200 del medesimo codice sarebbe la soluzione ottimale;

tale installazione potrebbe essere realizzata direttamente dall'ente locale, all'uopo ricordo come già esposto che l'utilizzo in sicurezza vuoi dei conducenti dei veicoli, vuoi degli operatori della PM, l'operare il fermo dei veicoli stessi a seguito della segnalazione dell'eccesso di velocità, verificata coi mezzi tradizionali, risulterebbe pressoché miracolosa;

l'assenza dei marciapiedi, l'impossibilità della sosta che provocherebbe il blocco del traffico, sono ulteriori elementi di necessità di tale istituto previsto dall'articolo 200 del medesimo codice;

precisato che è evidente che il tratto della strada statale d'interesse sia nella tratta extra urbana sia nella tratta urbana risulta ad unica carreggiata, con una sola corsia per senso di marcia, senza spartitraffico;

è evidente la discrasia che ne emerge, tale che ad oggi non sono pervenuti riscontri alle note di richiesta, rimbalzando competenze tra la Prefettura di Torino e la responsabilità della Polizia Stradale in merito all'installazione del rilevatore di velocità fisso ai sensi dell'articolo 200 del Codice della Strada —:

se siano in fase di progettazione interventi di manutenzione e ammodernamento della citata strada statale nelle tratte indicate in premessa, chiarendo eventualmente quale sia l'interpretazione della direttiva della direzione centrale della Polizia Stradale Ferroviaria dell'8 aprile 2003, in ordine alla utilizzazione e l'installazione dei dispositivi dei mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui agli articoli 142 e 148 decreto legislativo

289/92 s.m.i., vista la grave situazione in cui versa la sicurezza dei cittadini interessati all'attraversamento della SS 26 nella frazione di Arè di Caluso. (5-02491)

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

il problema della sicurezza stradale è di pressante attualità, anche se l'introduzione della patente a punti ha ridotto negli ultimi due mesi il numero di incidenti sulle strade italiane;

tale problema deve sempre essere tenuto presente negli interventi di manutenzione e ammodernamento della rete stradale e autostradale di competenza statale;

la conferma dell'importanza del problema è testimoniata dal fatto che l'Unione europea ha adottato un piano decennale (2000-2010) — recepito anche dall'Italia — mirante a ridurre del 50 per cento i costi sociali degli incidenti tuttora elevatissimi;

le cause da cui dipendono gli incidenti sono ovviamente molteplici, ma la percentuale più elevata di incidenti stradali è dovuta alle circostanze estreme quali, ad esempio, stato delle strade, traffico, condizioni meteorologiche, segnaletica;

uno dei punti più critici della circolazione stradale è l'inadeguata illuminazione delle gallerie e una segnaletica tradizionale non sempre efficiente specie nei punti a forte rischi di nebbia;

in particolare gli impianti di illuminazione tradizionali presentano un'efficienza limitata, oltre ad essere molto onerosi sia per i costi di installazione e manutenzione che, soprattutto, per gli alti consumi di energia elettrica;

andrebbe quindi previsto che, per la progettazione e realizzazione di nuovi interventi di ammodernamento e manutenzione della rete stradale e autostradale, siano adottate tutte le possibili misure

tecnologiche, anche di nuova generazione, per favorire il miglioramento degli *standard* qualitativi delle arterie stradali di competenza dello Stato;

esistono nuove tecnologie, basate su un sistema elettronico a « *led* senza fili », che può essere alimentato anche con impianti fotovoltaici ad energia solare, avente la funzione di illuminare e quindi delimitare le carreggiate stradali nelle gallerie, negli svincoli e in altri tratti a scarsa visibilità;

tale sistema, è costituito da una striscia luminosa continua a *led* che, con la combinazione di opportuni colori, ha un alto grado di visibilità anche in condizioni meteorologiche avverse, presenta facilità e rapidità di installazione a costi contenuti, efficienza superiore ai sistemi di illuminazione tradizionale e comporta costi irrisori, dato quest'ultimo da non trascurare nella attuale situazione di grave crisi energetica;

esiste un piano dell'Anas per la sicurezza sulle strade che prevede un investimento decennale di 2,65 miliardi di euro —:

quali iniziative si intendano adottare affinché i soggetti competenti (e, in particolare, l'Anas) possano esaminare la possibilità di utilizzare le nuove tecnologie di cui in premessa, verificandone la convenienza economica e l'efficienza operativa. (5-02492)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

l'indagine svolta dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) sulla sicurezza degli scali aeroportuali italiani, recentemente consegnata al ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Governo, sembrerebbe mostrare quanto i livelli di sicurezza di alcuni scali non siano conformi a quelli richiesti per legge. Le verifiche negli

scali di Roma-Fiumicino, Milano-Linate, Bergamo, Palermo e Catania hanno infatti mostrato un intollerabile quadro di carenze e omissioni nelle attività di controllo dei passeggeri e dei bagagli;

sebbene gli strumenti di sicurezza dell'aeroporto di Milano-Malpensa abbiano superato il *test* degli ispettori ENAC, in questo scalo sono state rilevate gravi carenze nei controlli dei passeggeri in transito. Da quanto si apprende sembrerebbe infatti che, in molti casi, i controlli su tale tipologia di passeggeri non vengano effettuati, e che l'area dell'aeroporto loro riservata abbia una carente dotazione infrastrutturale con livelli di protezione estremamente bassi;

a seguito della pubblicazione sugli organi di stampa dei contenuti del Rapporto ENAC, i soggetti preposti alla sicurezza di Malpensa hanno assicurato di approfondire la reale situazione dello scalo. Da quanto si apprende dal quotidiano *Il Giorno* del 20 ottobre 2003, alle ore 7.00 del 19 ottobre 2003 i passeggeri provenienti dall'aeroporto di Pisa e in transito a Malpensa non hanno invece passato alcun controllo visto che gli addetti alla sicurezza erano impegnati nei controlli dei passeggeri di un altro volo;

dalle dichiarazioni rilasciate al *Corriere della Sera* (14 ottobre 2003) dal segretario provinciale del sindacato dei poliziotti (Siulp), nello scalo di Malpensa operano solamente 560 agenti di pubblica sicurezza invece degli 850 che vi dovrebbero operare. L'aumento delle mansioni seguite all'approvazione della cosiddetta legge « Bossi-Fini », ha fatto inoltre sì che molte ore di lavoro degli agenti di polizia non riguardano più la vigilanza aeroportuale ma riguardano al contrario attività esterne allo scalo —:

quali iniziative abbiano intrapreso o intendano intraprendere per incrementare la sicurezza aeroportuale degli scali nazionali e, nel caso specifico dello scalo di Milano-Malpensa, quali strumenti intendano utilizzare per garantire l'effettivo controllo dei passeggeri in transito e per far sì che le

infrastrutture aeroportuali vengano rapidamente messe in sicurezza. (5-02504)

Interrogazioni a risposta scritta:

TUCCI e DE LAURENTIIS. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 14 ottobre 2003, nel corso della trasmissione televisiva « *Striscia la Notizia* » è stato effettuato un servizio giornalistico sull'aeroporto di Grottaglie in provincia di Taranto nel quale, l'inviato del programma televisivo, ha ampiamente documentato la situazione dello scalo aeroportuale sia per quanto attiene l'infrastruttura aeroportuale che i servizi connessi, dando ampio risalto alla più che efficiente situazione logistica dell'aeroporto in termini di strutture d'accoglienza passeggeri;

nel corso del servizio giornalistico sono state effettuate riprese che hanno permesso di vedere come l'aeroporto sia dotato, anche, di una torre di controllo per lo svolgimento dei servizi d'assistenza al volo;

il servizio giornalistico ha chiaramente dimostrato l'assoluta carenza di voli di linea con la conseguente assoluta mancanza di passeggeri nello scalo aeroportuale di Grottaglie;

in data 16 ottobre 2003 il quotidiano *Il Giornale*, con un articolo di prima pagina intitolato « il superaeroporto dove da anni non atterra un volo », oltre a ribadire la notizia circa l'odierna mancanza assoluta di voli di linea, ha evidenziato le potenzialità dello scalo che, nel breve periodo di funzionamento, ha trasportato settantamila passeggeri l'anno;

gli enti locali (Provincia e Comune di Taranto), la Camera di Commercio e l'Associazione Commercianti, in oltre venti anni, hanno promosso interventi significativi affinché l'aeroporto di Grottaglie fosse riqualificato e aperto al traffico di linea;

il potenziale bacino d'utenza, commerciale e turistica, è tale da consentire il pieno utilizzo dello scalo aereo;

sull'aeroporto di Grottaglie è stato dirottato tutto il traffico civile degli aeroporti di Bari e Brindisi, chiusi per il conflitto in Kosovo, senza che sia stato evidenziato alcun problema in merito all'efficienza dello scalo sia in termini d'accoglienza sia di servizi;

l'Ente Nazionale dell'aviazione civile e l'Ente Nazionale assistenza al volo s.p.a. hanno proprio personale assegnato a prestare servizio presso l'aeroporto di Grottaglie con conseguenti oneri a carico dei bilanci dei singoli enti;

la costruzione delle infrastrutture aeroportuali è stata finanziata dallo Stato;

risulta agli interroganti che recentemente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, avrebbe rilasciato la concessione totale quarantennale, per la gestione del sistema aeroportuale della Regione Puglia, alla Società di gestione aeroportuale SEAP s.p.a. che include l'aeroporto di Grottaglie;

il diritto alla mobilità dei cittadini è un principio costituzionalmente garantito e che lo Stato deve favorire in ogni modo la funzionalità delle strutture atte, a vario titolo, al soddisfacimento del suddetto principio;

la Società di gestione aeroportuale SEAP, concessionaria del sistema aeroportuale della Regione Puglia, deve garantire un utilizzo sinergico, per bacini d'utenza, di tutti gli scali aeroportuali della Regione;

ai sensi dell'articolo 82 della legge finanziaria 2003 le norme sulla continuità territoriale, con i conseguenti oneri di servizio pubblico, si applicano anche alla città di Taranto —

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda avviare una scrupolosa verifica sull'operato dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile circa la reale situazione dello scalo aeroportuale di

Grottaglie sia in termini d'utilizzo, da parte dei vettori aerei, che d'accertamento della volontà della società concessionaria di utilizzare lo scalo aeroportuale;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda avviare una verifica, nei confronti dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile, in merito all'assegnazione del proprio personale presso gli aeroporti italiani e, in particolare, per quello assegnato a prestare servizio presso l'aeroporto di Grottaglie;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda verificare se la società di gestione aeroportuale SEAP abbia posto in essere i necessari interventi affinché, tutti gli abitanti della Regione Puglia, abbiano le stesse opportunità in ordine al principio costituzionale della mobilità;

se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda attivare ogni possibile intervento affinché sia attuato celermente l'articolo 82 della legge 289/2002.

(4-07793)

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

l'infrastruttura ferroviaria nazionale è gestita da RFI, società del gruppo FS ed il suo amministratore delegato è l'ingegner Mauro Moretti;

le predisposizioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini dell'arresto di un treno, sono di tipo attivo (segnalamento per il distanziamento dei treni, segnalamento per la protezione dei binari di stazione e per gli itinerari di instradamento) e passivo (paraurti sui binari tronchi);

il 18 settembre 1999 il treno locale 6305 in arrivo al binario 1 del fascio ovest della stazione di Fidenza, proveniente da Salsomaggiore, urtava con violenza il paraurti fisso in cemento armato posto al termine di tale binario tronco. L'incidente

procurava numerosi feriti tra i passeggeri ed il danneggiamento del materiale rotabile;

a seguito di tale evento, la direzione tecnica dell'allora divisione infrastruttura di FS S.p.A., emanava la circolare DI/TC/AR/009/490 del 7 ottobre 1999, con la quale si disponeva che per le nuove realizzazioni, all'estremità dei binari tronchi, si dovevano adottare, a partire da allora, in luogo dei paraurti fissi in cemento armato od in carpenteria metallica, saldata o chiodata, utilizzante rotaie, paraurti di tipo innovativo ad assorbimento di energia. In sostanza, un convoglio che non si arrestava nello spazio previsto, non doveva trovare un muro di cemento o di acciaio, bensì un dispositivo di smorzamento progressivo dell'energia di impatto;

la citata circolare, a firma dell'ingegner Michele Elia, recitava testualmente: « Nell'ambito dell'aggiornamento degli impianti, allo scopo di migliorarne le condizioni di operatività e di sicurezza, questa sede ha inteso dare nuovo e maggiore impulso all'utilizzazione di paraurti in grado di assorbire e frenare con maggiore gradualità, rispetto ai convenzionali paraurti fissi FS, la marcia di colonne che non abbiano rispettato le condizioni di arresto, al termine di binari tronchi. Allo scopo è stata sviluppata l'unità Specifica tecnica di fornitura che dovrà essere applicata fin dai prossimi approvvigionamenti e posa in opera di paraurti. In sintesi, tale prescrizione si sostanzia nella formulazione di due possibili tipi di paraurti:

a) tipo 1, da installare alle testate di binari tronchi adibiti alle circolazioni dei treni viaggiatori (o sui tronchini di sicurezza che vi si attestano), richiede uno spazio di frenatura di 10 metri e consente di arrestare convogli di massa massima di 650 t alla velocità di 15 km/h.;

b) tipo 2, da installare sui binari tronchi adibiti alle manovre (o sui tronchini di sicurezza che vi si attestano) richiede uno spazio di frenatura di 5 metri e consente di arrestare convogli di massa

massima di 500 t alla velocità di 10 km/h. Poiché, come è anche da attendersi, non sempre sono disponibili gli spazi di arresto succitati e talvolta la realizzazione degli stessi spazi risulterebbe eccessivamente onerosa, e d'altro canto, non in tutti i casi le condizioni di frequenza dei binari tronchi sono tali da giustificare la maggiore spesa che i paraurti innovativi in oggetto presuppongono (alcune decine di milioni contro i pochi milioni di lire dei paraurti FS convenzionali), codeste sedi possono, nei particolari casi suddetti, riconfermare l'impiego dei convenzionali paraurti FS fissi. Le sedi in indirizzo sono pertanto interessate a tener conto di dette due tipologie nella formulazione dei propri fabbisogni; parimenti dovrà essere trasmessa comunicazione delle presenti indicazioni, unitamente alle allegate specifiche tecniche di fornitura, ai referenti di progetto nonché a tutte le strutture interessate alla progettazione e/o realizzazione di opere che implicano l'installazione di paraurti. A tale ultimo riguardo resta inteso che, qualora per l'avanzato stato di realizzazione e/o progettazione delle opere, non risultasse economicamente agibile l'adeguamento alle linee guida d'impiego sopra emanate, sarà possibile, dopo attenta valutazione del caso, riconfermare la scelta eventualmente già operata dei convenzionali paraurti fissi FS;

destinatari di tale circolare erano: direzioni compartimentali infrastrutture, zone territoriali, direzione produzione, direzione Sviluppo Rete ed Investimenti, Italferr, strutture che, nonostante le innumerevoli ristrutturazioni sono oggi ancora operative, e per la maggior parte, sebbene con altre denominazioni, con gli stessi dirigenti;

contrariamente a quanto recitato nella Circolare in premessa, i paraurti ad assorbimento di energia non sono affatto innovativi, ovvero una novità, in quanto abbastanza diffusi da tempo nelle stazioni delle reti ferroviarie e metropolitane europee (recentemente la stazione centrale di Madrid), asiatiche ed americane. Ma ormai le FS difettano anche di memoria

storica e di informazione interna, in quanto alcuni paraurti ad assorbimento di energia sono proprio installati in impianti FS, di cui, a quanto risulta all'interrogante, uno obsoleto, a scorrimento, è installato da alcuni decenni in testa al 1° binario della stazione di Milano Centrale, mentre diversi altri, di tipo tecnologicamente avanzato ad azione oleodinamica (sono installati, da oltre un decennio circa, presso le stazioni di Ancona Centrale e Fiumicino aeroporto, le Officine manutenzione locomotive di Genova Brignole, di Bologna S. Donato, di Palermo Brancaccio e recentemente anche presso le officine riparazione locomotive di Cagliari. Presso le linee concesse si può citare la stazione di Trento della linea Trento-Malè e recentissimamente la stazione di Piramide della linea Roma-Lido di Ostia;

un vero e proprio primato di arretratezza tecnologica nelle FS è rappresentato dai tre paraurti mobili in testa ai binari n. 1, 2 e 3 del fascio est della stazione di Bologna, costituiti ciascuno da un monolito in calcestruzzo del peso di circa 15 t il quale, in caso di urto consistente, schizzerebbe all'indietro, con gravissimo pericolo per i viaggiatori che si trovasse a passare nelle vicinanze;

il mattino del 28 agosto 2003, nella stazione di Castelguelfo (PR) il treno n. 27724 espresso Reggio Calabria-Milano deviato sul secondo binario per dare precedenza al treno interregionale 2124, non rispettando le condizioni di arresto, impattava con velocità residua il paraurti fisso in cemento armato posto al termine del tronchino di indipendenza di tale binario, frantumando lo stesso paraurti ed investendo il palo terminale della linea di contatto. L'impatto provocava alcuni contusi ed un ferito lieve tra i viaggiatori (25 feriti secondo gli organi di stampa), nonché il danneggiamento del locomotore e di alcune carrozze di proprietà della società Trenitalia;

il mattino del 30 settembre 2003, il treno n. 11432 regionale Porretta-Bologna Centrale, pieno di pendolari e studenti,

instradato sul 3° binario della stazione di Casalecchio, non rispettando le condizioni di arresto, impattava con velocità residua il paraurti fisso in cemento armato posto al termine del tronchino di indipendenza di tale binario. Nell'urto rimanevano feriti (secondo gli organi di stampa) circa 150 viaggiatori di cui alcuni gravi, cui seguiva il decesso, dopo alcuni giorni, del macchinista. Rimanevano altresì danneggiate la vettura pilota ed alcune carrozze componenti il treno, di proprietà della società Trenitalia. Il paraurti in calcestruzzo non riportava apparentemente danni;

due banali incidenti quindi, verificatesi nell'ambito delle stazioni, relativi al mancato arresto dei treni nello spazio previsto, provocavano, nell'urto finale contro paraurti fissi, circa 170 feriti e contusi e, purtroppo, la perdita di una vita umana;

il bilancio delle vittime dei due incidenti sarebbe stato sicuramente ridotto qualora i treni, dopo il mancato rispetto delle condizioni di arresto, fossero stati fermati, anziché da paraurti fissi, da paraurti ad assorbimento di energia —

se dopo l'emanazione della circolare in premessa, con la quale la direzione tecnica di RFI S.p.A. ravvisava la necessità di aggiornare tecnologicamente il sistema di sicurezza passiva costituito dai paraurti terminali di binari tronchi nelle stazioni, emanando le relative disposizioni in materia, si sia proceduto ad una qualsivoglia programmazione della sostituzione degli obsoleti paraurti fissi in calcestruzzo o di rotaie, con quelli di tipo ad assorbimento di energia, destinando all'uopo parte delle ingenti risorse finanziarie che la collettività profonde nel sistema ferroviario;

se i paraurti fissi contro i quali hanno i treni di cui ai due succitati incidenti, siano stati realizzati dopo l'emanazione della circolare in premessa;

se dopo l'emanazione della circolare in premessa, nel corso di lavori di rinnovo sui piazzali di stazione, sia viaggiatori che merci, in occasione dei quali sono stati sostituiti gli obsoleti paraurti metallici fissi

assemblati con rotaie saldate o chiodate od in occasione del rifacimento dei paraurti fissi in cemento armato scalzati da urti, si sia proceduto, in particolare da parte delle direzioni compartimentali infrastrutture, all'installazione di paraurti ad assorbimento di energia;

se alcuni tra i destinatari della circolare in premessa, ovvero i referenti di progetto e tutte le strutture interessate alla progettazione e/o realizzazione di opere che implicano l'installazione di paraurti, ed in particolare Italferr, la società di progettazione del gruppo FS, abbiano recepito le indicazioni della suddetta Circolare, ovvero se nella progettazione di nuovi impianti ferroviari abbiano previsto e prevedano l'utilizzo di paraurti ad assorbimento di energia;

se non intenda assumere informazioni presso RFI spa in ordine a quali provvedimenti si adotterebbero nei confronti dei responsabili delle strutture, destinatari dalla circolare in premessa, ove questi con negligenza, dovessero attuare misure volte a migliorare in modo significativo le condizioni di sicurezza degli impianti ferroviari con modalità che possono mettere permanentemente a rischio l'incolumità dei macchinisti, dei viaggiatori e del personale viaggiante;

se non ritenga altresì assumere informazioni circa la volontà del gruppo FS di costituirsi parte civile nei relativi procedimenti giudiziari che possano derivare dagli incidenti citati in premessa;

se l'organo di controllo e la proprietà del gruppo FS condividono il metro, a misura del grado di sicurezza delle FS, di cui tanto si vanta l'amministratore delegato del gruppo FS, ingegner Giancarlo Cimoli, ispiratore di una insistente propaganda in tal senso, ovvero il raffronto, a consuntivo annuale, con le altre reti europee, relativo ai numeri di incidentalità, nei quali intervengono fattori inerenti il calcolo probabilistico ma anche la buona o la cattiva sorte, o se invece non ritengano che il grado di sicurezza di un sistema infrastrutturale complesso quale è

la ferrovia, dipenda da un elevato e ridondante numero di sicurezze, attive e passive, realizzate al più alto livello tecnologico disponibile, cui dovrebbe ambire ed avere accesso l'infrastruttura ferroviaria di un paese che siede tra i primi otto del pianeta. (4-07794)

FOTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

le forti precipitazioni di questi giorni hanno provocato gravi ed ingenti danni nei territori dell'Alta Val Trebbia (in provincia di Piacenza) ed in particolare nelle zone comprese nei comuni di Ottone, Coli, Cortebrugnatella e Bobbio;

le esondazioni verificatesi sono, in parte, conseguenza dell'autorizzata apertura della diga di Boschi: a seguito, infatti, di detta decisione, il livello delle acque del fiume Trebbia è notevolmente cresciuto, il che ha favorito la distruzione delle paratie e delle opere di difesa spondale, realizzate nei mesi precedenti —:

quale autorità abbia autorizzato l'apertura della diga di Boschi ed in ragione di quali specifiche ragioni detta decisione sia stata assunta. (4-07801)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

con precedenti atti di sindacato ispettivo presentati il 16 ed il 19 settembre 2002, rimasti senza risposta, l'interrogante ha segnalato al Ministro dell'interno la grave situazione per la sicurezza e per la pubblica incolumità in Sardegna;

lo stesso interrogante ha altresì segnalato che la condizione di forte presenza criminale che si esprime in attentati ai