

quindi l'isolamento di fatto dei singoli agenti all'interno dei vari bracci di Sollicciano;

da tempo si richiede con urgenza l'ampliamento dell'attuale numero di agenti operanti nel carcere —:

quali iniziative urgenti si intenda assumere per assicurare funzionalità e sicurezza agli agenti di polizia penitenziaria all'interno del carcere di Sollicciano in Firenze. (4-07859)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanze urgenti
(ex articolo 138-bis del regolamento):

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

nel dicembre del 1994 il Consiglio Europeo a Essen ha deciso la realizzazione di 14 progetti prioritari in materia di trasporti;

nel 2001 la Commissaria europea Loyola de Palacio ha presentato una prima revisione dell'accordo di Essen;

conseguentemente, nel giugno del 2003 il Comitato presieduto da Karel Van Miert ha presentato l'elenco di 29 progetti prioritari da finanziare, tra i quali figura il Corridoio V;

il Presidente della B.E.I., alla quale è affidato il finanziamento di tali progetti, in una intervista il 19 ottobre 2003 a *Il Sole 24 Ore* ha affermato che si starebbe predisponendo una *short list* delle opere prioritarie da finanziare, e che il Corridoio V quasi sicuramente non sarebbe inserito tra le priorità immediatamente finanziabili;

la realizzazione del Corridoio V è fondamentale per lo sviluppo del Veneto e del Friuli per la realizzazione della Tori-

no-Lione, nonché per sviluppare i rapporti politici ed economici con i nuovi Paesi aderenti all'Unione europea e in generale con tutta l'Europa orientale —:

se il Governo italiano intenda intervenire affinché il Corridoio V venga inserito nelle priorità decise dalla Unione europea.

(2-00950) « Vianello, Banti, Giovanni Bianchi, Bimbi, Bova, Bressa, Camo, Carbonella, Coluccini, Fumagalli, Galeazzi, Grotto, Iannuzzi, Kessler, Tonino Loddo, Lucà, Maran, Martella, Merlo, Mosella, Nannicini, Olivieri, Pinza, Reduzzi, Ruzzante, Santagata, Stradiotto, Tanoni, Verneti, Zani, Zanotti, Adduce, Borrelli, Caldarola, Calzolaio, Cazzaro, Chianale, Crisci, Duca, Gasperoni, Giacco, Giachetti, Giulietti, Guerzoni, Letta, Lettieri, Lolli, Mancini, Mariotti, Maurandi, Minniti, Nieddu, Nigra, Oliverio, Pannattoni, Pappaterra, Pasetto, Figlionica, Quartiani, Raffaldini, Rava, Rotundo, Ruggieri, Sabattini, Sandi, Sandri, Sasso, Tidei, Trupia, Vigni ».

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

la più grande struttura di immagazzinamento ferroviario d'Europa, quella sita a Borgo Cervaro nella città di Foggia, sembrerebbe destinata alla chiusura per volontà della direzione di Treni Italia;

tale impianto, che si estende su una superficie di venti ettari tra capannoni e impianti meccanizzati, aperto appena dieci anni fa dalle ex Ferrovie dello Stato, costò oltre 200 miliardi di vecchie lire e avrebbe

dovuto garantire, secondo i programmi previsti, l'approvvigionamento di materie prime e pezzi di ricambio all'intero sistema ferroviario nazionale;

se tale decisione fosse attuata si determinerebbe, in un territorio già afflitto da enormi problemi di disoccupazione e chiusura di piccoli e medi impianti, una nuova battuta di arresto sul fronte dello sviluppo e la perdita di un importante impianto che, se opportunamente riconvertito, potrebbe garantire numerosi posti di lavoro nella provincia di Foggia —:

se e quali notizie si abbiano in merito alle decisioni della società Treni Italia di arrivare alla chiusura dell'impianto di immagazzinamento di Borgo Cervaro;

quale sarebbe l'origine di questa mutata strategia industriale da parte della Società Treni Italia e per quale motivo si vorrebbe chiudere un impianto che è costato 200 miliardi di vecchie lire invece di pensare ad una sua eventuale riconversione;

se non ritenga necessario adoperarsi affinché possa essere rivista la decisione di chiudere l'impianto, che sarebbe un altro colpo durissimo alle aspirazioni di sviluppo della città di Foggia e della sua provincia;

quali sarebbero le intenzioni della Società Treni Italia nei confronti degli attuali cinquanta addetti all'impianto di Borgo Cervaro;

se questa decisione è collegata alla volontà ormai manifesta di non procedere in tempi rapidi all'ammodernamento dell'intera linea ferroviaria della regione Puglia;

se e come, dopo le tante disattese dichiarazioni rese in questo senso, il Governo intenda seriamente intervenire per garantire lo sviluppo nella regione Puglia e in quali tempi si intenda arrivare all'ammodernamento del sistema ferroviario, viario e portuale della regione medesima.

(2-00952)

« Di Gioia, Boato ».

Interpellanza:

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

l'ENAV da oltre un decennio ha installato sull'aeroporto di Punta Raisi un dispositivo per la rilevazione di un particolare e pericolosissimo fenomeno meteorologico legato alla variazione improvvisa e inaspettata del vento a bassissima quota, meglio conosciuto come fenomeno di *wind shear*, protagonista di gravi incidenti aerei che nel mondo hanno provocato, purtroppo, numerose vittime;

il giorno 27 settembre del 1989 l'aeroporto di Palermo ha rischiato una terribile disgrazia, per fortuna conclusasi senza vittime, per l'incidente occorso ad un MD 80 dell'Alitalia che, apprestandosi a decollare, veniva invece sbattuto di nuovo sulla pista di decollo per l'improvvisa e inaspettata comparsa di *wind shear*;

già la Commissione di Monitoraggio Sicurezza Operativa Aeroportuale istituita con decreto ministeriale 30-T 1° marzo del 1999 aveva denunciato, senza mezzi termini, la pericolosità dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi dovuta alla mancanza di un impianto di rilevazione del *wind shear*, richiamandone la particolare rilevanza ai fini della sicurezza dei voli;

a seguito del rapporto della Commissione, ENAV di punto in bianco rendeva operativo l'impianto sperimentale installato, per disattivarlo poi quasi immediatamente per la completa inaffidabilità dei dati che forniva, tanto da costringere le associazioni professionali dei piloti e dei controllori di volo a denunciare pubblicamente lo stato di fatto e richiedere una verifica da parte di ENAC;

il 7 aprile del 2001 un Boeing 737 proveniente da Lione, durante l'avvicinamento all'aeroporto di Palermo, subendo l'avaria di parte dei comandi di volo, richiedeva di usare la pista più lunga per l'atterraggio, ma essendo stato informato della presenza di *wind shear*, poi rivelatosi

infondata, era costretto ad atterrare su quella più corta dove, fortuna e perizia dell'equipaggio, consentivano all'aereo di non uscire fuori pista;

il 24 novembre 2002 il volo Air Europe Linate-Palermo delle ore 20 a seguito di violente folate di scirocco che hanno generato il *wind shear*, ha perso repentinamente quota per ben due volte e solo la grande perizia del pilota ha consentito un atterraggio senza danni a passeggeri e cose;

già dal febbraio 2001 le associazioni professionali dei controllori di volo avevano ritenuto totalmente inaffidabile sin dai primi minuti di operatività l'impianto precipitosamente messo in funzione a seguito della denuncia della Commissione di Sicurezza Operativa Aeroportuale anzidetta;

a seguito delle ispezioni effettuate a più riprese da ENAC fin dal 2001, la mancata presenza di un idoneo sistema di rilevazione del *wind shear* sull'aeroporto è stata ritenuta pericolosa e critica ai fini della sicurezza, tanto che con numerosi richiami ed un nutrito carteggio da parte del Dipartimento Sicurezza dell'ENAC, è stato sollecitato ad ENAV un provvedimento urgente;

per le peculiarità proprie dell'aeroporto, che ne individuano tratti orografici specifici, e per molti versi singolari, ENAV aveva deciso di condurre nel 2002 un ulteriore *test bed* sull'aeroporto mediante l'utilizzazione di tecnologie molto più avanzate e già sperimentate con successo in altri aeroporti del mondo, per poi inspiegabilmente cancellare il progetto mantenendo l'attuale pericolosità dell'aeroporto e non tenendo conto di quanto sollecitato da ENAC per la risoluzione della criticità;

la società GESAP, gestore dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi, risultati vani i tentativi e i solleciti ad ENAV per l'installazione di un sistema di rilevazione di *wind shear* sull'aeroporto, al fine comunque di aumentare il livello di sicu-

rezza dell'aeroporto, e per risolvere la criticità rappresentata da ENAC attraverso le sue ispezioni, ha fin dal 2001 richiesto ad ENAC l'autorizzazione ad installare impianti composti di rilevazione già sperimentati con successo in altri aeroporti del mondo e dei quali esiste ampia certezza nell'affidabilità dei dati forniti, autorizzazione che ENAC non ha mai rilasciato benché al contempo abbia sollecitato la risoluzione della criticità evidenziata dai suoi *team* ispettivi;

molto più recentemente GESAP, benché abbia nuovamente ribadito ad ENAC la richiesta di autorizzazione ad installare un sistema affidabile per la fornitura ai piloti di informazioni essenziali, ad oggi non ha ricevuto alcuna autorizzazione a farlo e l'aeroporto rimane senza un ausilio indispensabile alla sicurezza dei voli, predisposto per garantire l'incolumità dei viaggiatori, in dispregio del fatto che da altre venti anni, numerose commissioni e ispezioni ne hanno ribadito l'assoluta ed urgente necessità;

nei giorni scorsi l'aeroporto di Palermo Punta Raisi è stato oggetto di condizioni temporalesche che connesse alla singolare orografia dell'aeroporto, hanno messo i velivoli nella condizione di operare senza alcuna informazione preventiva sullo stato del *wind shear* e che l'approssimarsi della stagione invernale non potrà che aumentare la probabilità di comparsa del fenomeno —:

se il Ministro non intenda disporre una commissione di inchiesta per accertare le ragioni per le quali ENAC ha negato fino ad oggi a GESAP l'autorizzazione ad installare sull'aeroporto impianti di rilevazione del *wind shear*, evidenziando però al contempo e contraddittoriamente, la pericolosità dello scalo dovuta proprio alla mancanza dell'impianto di rilevazione;

che cosa intenda fare il Ministro per porre fine ad una sperimentazione oramai inutile che ENAV conduce da oltre venti anni senza alcun successo e stabilire che l'aeroporto, teatro di terribili disgrazie nel

passato, possa finalmente raggiungere il livello di sicurezza che gli compete per garantire ai cittadini la sicurezza di uno dei maggiori scali aeroportuali europei.

(2-00953) « Fallica, Mormino, Baiamonte, Amato, Stagno d'Alcontres, Grimaldi, Palumbo, Giudice, Gazzara, Germanà, Sardelli, Lazzari, Paoletti Tangheroni, Tarantino, Cossiga, Romoli, Saro, Lenna, Muratori, Fontana, Milanese, Arnoldi, Casero, Di Teodoro, Blasi, Verro, Zanettin, Palma, Saponara, Bertolini, Perlini ».

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

è in corso di attuazione da parte del Governo una strategia aeroportuale che mira a concentrare su Milano Malpensa il baricentro del trasporto e del mercato aereo, nella prospettiva di creare al Nord un grande polo europeo, tagliando fuori da questo progetto l'aeroporto di Fiumicino;

tale disegno colpisce duramente Roma, nel suo ruolo di Capitale del sistema di trasporto aereo, declassando Fiumicino al ruolo di aeroporto regionale e riducendo le potenzialità di sviluppo del centro-meridione, entro ambiti delimitati e circoscritti;

gli effetti negativi di questo piano incideranno seriamente sull'economia di Roma e della Regione Lazio, in termini di riduzione degli occupati, di taglio di linee, di danno agli utenti, causati dal trasferimento al Nord di linee, servizi e prestazioni, con la conseguente dequalificazione del sistema aeroportuale romano;

le decisioni che il Governo propone ad avviso dell'interrogante, non si fondano su logiche di razionale sviluppo del sistema aeroportuale italiano, ma sulle forzature leghiste che puntano a sovvertire gli equilibri storico-politici esistenti, pun-

tando ad espandere compiti e frazioni di Milano, attraverso soprattutto una lenta spoliatura di Roma Capitale, con l'appoggio — in questo campo — del Presidente leghista di Alitalia dottor Bonomi già deputato leghista;

quanto sta avvenendo, si colloca in una fase di accentuata privatizzazione che per quanto attiene gli aeroporti prevede la soppressione del ruolo pubblico del Direttore di aeroporto e il passaggio delle sue competenze alle Società di gestione degli aeroporti;

la prevista alleanza tra Air France e Alitalia, fattore di rafforzamento della Compagnia in Europa e nel mondo non si è ancora definita, mentre l'Air France si è associata con KLM —:

se il Ministro sia consapevole delle gravi conseguenze del ridimensionamento del ruolo e dei compiti dell'Aeroporto di Fiumicino; perché asseconda il progetto di sviluppo e concentrazione di competenze a Milano, dequalificando l'aeroporto di Fiumicino;

se non ritenga necessario e urgente riesaminare l'intera questione, coinvolgendo direttamente il Sindaco di Roma e il Presidente della Regione Lazio.

(5-02520)

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

il 22 ottobre 2002 l'architetto Giuseppe Leoni è stato nominato Commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia e la sua gestione ha fino ad oggi riscontrato un diffuso malcontento;

risulta all'interrogante che tale dissenso è stato formalmente palesato a codesto Ministero anche da alcuni Presidenti dei vari Aero Club;

i comportamenti anomali del Commissario sono continuati e si sono accentuati negli ultimi mesi con atti di cui non si comprendono le motivazioni, come il

commissariamento del Club di Lugo di Romagna e la relativa chiusura della Scuola Elicotteri;

quest'ultimo atto è stato condotto avvalendosi di collaboratori, che si sono rivelati, secondo l'interrogante, inadeguati a gestire una situazione di procurata emergenza e ha causato gravi danni soprattutto agli allievi dei corsi che con grande sacrificio economico si erano impegnati in un costoso percorso formativo;

anche a seguito delle proteste e degli interventi di molte istituzioni locali e regionali, il commissario Leoni si era pubblicamente impegnato a riaprire i corsi della scuola a settembre e tuttavia fino ad oggi non è accaduto e non c'è avvisaglia che possa accadere —:

che cosa il Governo intenda fare per ripristinare condizioni di normalità e di serenità all'interno dell'Aero Club d'Italia;

se non intenda porre fine, alla prossima scadenza, alla parentesi, secondo l'interrogante, infausta del Commissario Leoni;

se non ritenga di intervenire urgentemente per garantire l'attività della scuola elicotteri di Lugo e sottrarre la vita degli Aero Club locali alla discutibile gestione del Commissario. (5-02522)

Interrogazioni a risposta scritta:

TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della difesa, al Ministro per i beni e le attività culturali.*
— Per sapere — premesso che:

un commissario straordinario di un Ente pubblico dovrebbe dare attuazione a provvedimenti per garantire la corretta gestione dell'Ente stesso;

al contrario l'architetto Giuseppe Leoni nominato con decreto 22 ottobre 2002, Commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia ha provveduto ad affidare servizi per conto dell'Acì stesso alla Ditta GEO SAT con sede in via

Piave, 44, Vergiate, che sarebbe presieduta dallo stesso Commissario straordinario, come specificato nell'atto di sindacato ispettivo n. 5-01939 del 6 maggio 2003;

il Presidente dell'Aero Club di Casale Monferrato, con provvedimento del Consiglio Direttivo dell'8 dicembre 2002 ha radiato dall'Aero Club di Casale i soci Franco Fracassi, Stefano Celeghini, Paolo Della Valle e Attilio Zolfanelli che avevano denunciato gravi irregolarità commesse dal Presidente e dal Consiglio nella gestione del predetto Aero Club;

il Commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia, malgrado l'evidenza dei fatti ed i pareri espressi dai propri legali, non intende reintegrare i soci radiati, ignorando il ricorso a lui presentato, ponendosi così in difesa dei loro avversari nei cui confronti sono state già accertate gravi violazioni in materia amministrativa e penali ancora in corso di accertamento;

i motivi per cui la nomina del Commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia, conferita per sei mesi all'architetto Leoni, è stata rinnovata alla scadenza, benché fossero già noti i gravi problemi sollevati dalla sua gestione dell'Ente, anche per la posizione a dir poco ambigua assunta nei confronti di soci dello stesso Aero Club federato che avevano denunciato irregolarità, già in parte accertate —:

se il Governo intende revocare la funzione affidata all'architetto Giuseppe Leoni;

quali sono state le azioni di controllo sull'Aero Club d'Italia promosse dall'Enac e dal dipartimento del trasporto aereo;

se il Governo intende istituire una commissione d'inchiesta per far luce sulla gestione dell'Aero Club d'Italia che da molti anni suscita gravi perplessità, anche considerando il continuo ripetersi di incidenti aerei mortali, mai registrati nella vita dell'Ente. (4-07854)

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

si pone con sempre maggior urgenza il chiarimento riguardo alla regolamentazione dei casi in cui sulle vetture ferroviarie si verificano situazioni di sovraffollamento;

tale chiarimento è necessario per tutelare la sicurezza degli utenti del treno ed il personale che tale sicurezza deve garantire senza, a seguito di decisioni anche drastiche che dovessero essere necessario, in procedimenti disciplinari o peggio nel pagamento di danni o con addebiti penali;

le modifiche che attribuiscono a società diverse la gestione dell'infrastruttura da quella dei servizi, la regionalizzazione e possibile privatizzazione dei servizi medesimi, richiedono con ancor più urgenza la risposta ai quesiti in oggetto;

nell'articolo 5 delle Condizioni e tariffe viaggiatori l'ammissione delle persone è ammessa al numero dei posti disponibili;

per quanto riguarda l'accesso agli ETR questo è regolamentato dall'articolo 27 nel quale si prevedono deroghe al citato articolo 5;

ciò significa che il capotreno, al fine di garantire la sicurezza dei viaggiatori e non essere penalmente responsabile in caso di incidenti che dovessero accadere, dovrebbe impedire la partenza dei treni che si trovassero in questa condizione;

in alcuni casi, per giunta di un affollamento estremo, la decisione di non partire è stata adottata ma il personale è stato successivamente vessato in vario modo;

si crea quindi una situazione nella quale il personale a suo rischio e pericolo decide la partenza dei vettori nonostante non siano rispettate le norme citate, ed in caso di incidente viene messo sotto processo, oppure decide che non ci sono le condizioni e viene processato dall'azienda;

queste decisioni devono essere adottate in situazioni ovviamente critiche e dove, a causa della rarefazione della dirigenza superiore, i punti di gestioni del movimento treni sono quasi sempre lontani e quindi rimandano sempre la decisione al capotreno, dicasi « scaricabarile »;

le situazioni di sovraffollamento sono tutt'altro che infrequenti e quasi sempre prevedibili; il che dimostra una disorganizzazione aziendale che alla fine viene addossata al singolo agente che si trova ad operare in condizioni critiche;

appare in tutta evidenza una situazione insostenibile —:

se non intenda adottare opportune iniziative presso le Ferrovie dello Stato spa o proporre di propria iniziativa un chiarimento riguardo ai quesiti sopra esplicitati al fine di tutelare gli utenti ed il personale e dotare il paese di un trasporto ferroviario efficiente e sicuro. (4-07856)

* * *

INTERNO

*Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, per sapere — premesso che:

l'aula XII della facoltà di scienze politiche dell'università La Sapienza di Roma, occupata dagli studenti a partire 1985, è stata recentemente trasformata in aula multimediale sotto il controllo delle istituzioni accademiche;

in tale aula si sono svolte iniziative di autogestione che hanno coinvolto tantissimi studenti, senza essere uno spazio prerogativa di qualche collettivo;

gli studenti chiedevano che tali iniziative fossero riconosciute come crediti previsti per « altre attività formative » se-