

nonostante l'assoluzione dal capo di imputazione di truffa, infatti, la sentenza del giudice penale non escludeva *a priori* una responsabilità disciplinare nei confronti del medico triestino, posto che la perizia d'ufficio faceva esplicito riferimento a scorrettezze deontologiche;

a decorrere dalla data sopra riportata, il dottor Torricelli ha cercato in più modi di riaprire l'esame della decisione dell'ordine triestino, che in più punti si presentava imperfetta, rivolgendosi più volte ora all'autorità giudiziaria ordinaria, dichiaratasi però non competente, ora sollecitandone l'impugnazione da parte del procuratore della Repubblica e del Prefetto, *ex* articolo 53 decreto del Presidente della Repubblica n. 221 del 1950;

il dottor Torricelli, infatti, trovandosi nella posizione di controinteressato, non può proporre direttamente ricorso innanzi all'organo competente della Commissione centrale, *ex* articolo 53 del citato decreto del Presidente della Repubblica, e dunque avrebbe come unica possibilità a tutela dell'interesse del riesame di una decisione disciplinare, l'attivazione da parte del procuratore della Repubblica o del prefetto —:

se i Ministri interrogati non ritengano opportuno adottare le opportune iniziative affinché sia modificato l'articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica n. 221 del 1950, al fine di dare al comune cittadino la possibilità di effettuare ricorso diretto alla Commissione centrale avverso i provvedimenti disciplinari adottati dai Consigli degli ordini dei professionisti.

(4-09042)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

DANIELE GALLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro*

dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. — Per sapere — premesso che:

le aziende titolari di concessione per la gestione degli assi autostradali che interessano il Piemonte ed in particolare la provincia di Novara hanno da sempre praticato atteggiamenti e politiche improntati all'ottenimento di un interesse particolare circa l'applicazione degli obblighi derivanti dagli impegni assunti alla stipula delle richiamate convenzioni, come si evince dai precedenti atti di sindacato ispettivo dell'interrogante 3-02967 del 20 gennaio 2004 presentato nella seduta 409, 3-02890 del 9 dicembre 2003 presentato nella seduta 397, 4-07500 del 25 settembre 2003 presentato nella seduta 362;

il gestore dell'autostrada A 26 negli ultimi giorni ha vietato il transito ai mezzi pesanti adibiti a trasporto eccezionale, argomentando tale decisione con il fatto che tali mezzi deteriorino l'asfalto e permettendone il transito solo previo rilascio di apposita autorizzazione e pagamento di una tariffa di pedaggio commisurata al peso dell'automezzo;

tale decisione, secondo l'interrogante, appare ispirata da un mero tentativo di inseguire un aumento del guadagno in totale dispregio sia degli impegni derivanti dalle convenzioni, che delle esigenze degli utenti, che dei legittimi diritti del territorio, oltre a far sorgere il legittimo sospetto che detti divieti imposti sull'uso dell'A 26 possano essere voluti per creare difficoltà alla realizzazione di opere importanti e necessarie di carattere nazionale;

il traffico pesante in oggetto andrebbe a gravare sulla rete stradale locale, in particolare sulla strada statale 33 e 32 del Sempione e sulla strada regionale 229 del Lago d'Orta, congestionando il già ingente traffico, creando rallentamenti e ulteriori potenziali pericoli, ma soprattutto interessando molti piccoli comuni i quali hanno già provveduto o stanno per concludere l'*iter* di formazione dei piani di zonizzazione acustica: il notevole incremento dei mezzi in oggetto renderebbe

necessario apportare delle variazioni a tali piani con il conseguente aggravio dei costi a carico degli enti e della collettività;

l'impatto ambientale derivante dall'aumento di emissioni nell'aria, dall'inquinamento acustico e dall'aumento delle vibrazioni, cagionerebbe sicuramente, secondo l'interrogante, un danno ad un valore nei cui confronti i cittadini vantano un diritto costituzionalmente riconosciuto, quello ad un ambiente salubre, e da cui è inscindibile il diritto alla salute —:

se non intendano porre in essere un'azione di monitoraggio che faccia chiarezza sulle gestioni del sistema autostradale;

se non intendano attivarsi presso le competenti agenzie regionali per la protezione ambientale per conoscere la valutazione di impatto ambientale implicita in tale atto;

se non intendano verificare i termini della convenzione per cui A 26 ritiene di aver titolo a porre il divieto sopra menzionato, e porre in essere le azioni idonee ad ottenere il rigetto di tale divieto.

(3-03076)

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

la stampa ha dato ampio risalto all'incredibile notizia secondo cui la compagnia aerea AirOne non avrebbe accettato, sul primo volo del mattino proveniente dalla Sardegna, una persona disabile, non già sulla base di una strampalata decisione di un funzionario, ma in ragione di una precisa direttiva emanata dalla compagnia;

sulla base di tale direttiva una madre non è stata ammessa a salire sul velivolo con la figlia che deve utilizzare la carrozzella per un volo su Milano;

la decisione ha destato comprensibile indignazione e non qualifica certamente

una compagnia che pure, sino ad oggi, ha saputo stare sul mercato con dignità, con onore e con capacità;

in ogni caso, ripugna al senso comune l'idea che, dopo un lungo e non semplice cammino sulla strada delle pari opportunità anche per i portatori di handicap, si ripiombi in una involuzione del costume che parifica i disabili ai bagagli o agli animali, quanto al disturbo che provocherebbero ai tempi tecnico dell'imbarco e dello sbarco —:

se la notizia riportata dalla stampa quotidiana, relativa all'imbarco vietato ad una ragazza portatrice di handicap sulla tratta Alghero-Milano su un velivolo della compagnia aerea AirOne risponda a verità;

in caso affermativo, ed accertato che risponda a verità il fatto che l'indegno episodio derivi non già dall'estemporanea iniziativa di un singolo ma da una precisa direttiva della compagnia, quali iniziative sanzionatorie possano essere assunte nei confronti della compagnia medesima essendo intollerabile un episodio di questo genere. (3-03095)

DANIELE GALLI. — *Al Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

l'Ente gestore dell'autostrada A 26 ha interdetto il transito dei mezzi eccezionali di trasporto pesante, come già espresso nell'interrogazione da me presentata in data 16 febbraio 2004, n. 3-03076 e della quale questo atto costituisce parte integrante e complementare;

le motivazioni addotte dall'Ente gestore riguardano una generica inadeguatezza della rete viaria in relazione alla capacità di sopportazione degli asfalti e della loro usurabilità rispetto ai mezzi, senza peraltro escludere esplicitamente altre carenze strutturali riferibili alla reale

agibilità di un'opera per gran parte realizzata su viadotti che già presentano elementi di usura in alcuni punti —:

se intendano intervenire presso il soggetto competente onde ottenere rassicurazioni comprovate in merito alla reale capacità strutturale dell'autostrada in oggetto, rispetto alla sopportazione di carichi e vibrazioni, e fermo restando quanto richiesto in 3-03076 circa la sospetta liceità del divieto posto a seguito dell'applicazione di un interesse particolare di natura economica a discapito di un interesse generale e superiore. (3-03103)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

VIII Commissione:

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

l'articolo 27 della legge 1° agosto 2002, n. 166, prevede che siano definiti i criteri e le modalità di predisposizione, di valutazione, di finanziamento, di controllo e di monitoraggio di programmi volti alla riabilitazione di immobili ed attrezzature di livello locale e al miglioramento della accessibilità e mobilità urbana, denominati « programmi di riabilitazione urbana »;

in questo contesto, il comma 3 del citato articolo 27 prevede che le opere ricomprese nei programmi possono riguardare interventi di demolizione e ricostruzione di edifici e delle relative attrezzature e spazi di servizio, finalizzati alla riqualificazione di porzioni urbane caratterizzate da degrado fisico, economico e sociale;

in linea generale, dal tenore della norma sembra emergere chiaramente l'intenzione di favorire programmi di riabilitazione urbana che, come risulta dallo stesso comma 4 del citato articolo 27, dovrebbero produrre effetti di risanamento ambientale e civile;

numerosi comuni d'Italia presentano, sul proprio territorio, situazioni che potrebbero ricadere nell'ambito di applicazione dell'articolo 27 della legge n. 166 del 2002;

in particolare, nel comune di Presezzo (provincia di Bergamo), è localizzata una caserma di proprietà dell'Agenzia del demanio (caserma Moioli), attualmente inserita nell'elenco dei beni « trasmissibili » dallo Stato;

le amministrazioni comunali competenti si sono attivate da subito per l'acquisizione dell'immobile, al fine di recuperare l'intera area in un contesto di riqualificazione urbana, la cui trattativa sembrerebbe giunta alle fasi finali;

da alcuni mesi, tuttavia, nell'area in questione sono depositati numerosi mezzi dimessi (destinati presumibilmente alla rottamazione o alla vendita), la cui presenza crea problemi di sicurezza ambientale e di aggravamento dell'intasamento viario, generando nella popolazione sentimenti diffusi di preoccupazione e di protesta, resi tanto più pressanti dal fatto che il provvisorio deposito di mezzi si trova ubicato in una zona ad altissima densità abitativa —:

se ritenga che il piano di recupero e riqualificazione di un'area come quella descritta in premessa possa essere potenzialmente suscettibile di accedere ai finanziamenti di cui ai « programmi di riabilitazione urbana » disciplinati dall'articolo 27 della legge n. 166 del 2002, eventualmente indicando entro quali termini debba avvenire, da parte degli enti locali competenti, la presentazione al Ministero di un programma di recupero e riqualificazione e chiarendo se esistano le condizioni per richiedere in tempi brevissimi un intervento statale per l'immediata bonifica dell'area, anche al fine di accelerare la procedura di cessione del bene all'amministrazione comunale. (5-02884)

SANDRI, CHIANALE, RAFFAELLA MARIANI, ABBONDANZIERI e VIGNI. —

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

la legge n. 21 del 2001, approvata nella precedente legislatura, stanziava risorse finanziarie per la realizzazione, anche in ambiti di riqualificazione urbana, di dotazioni infrastrutturali e di alloggi in affitto calmierato e per le persone anziane —:

quale sia lo stato di attuazione del programma sperimentale di cui all'articolo 3 della citata legge n. 21 del 2001, e del programma di ambito urbano di cui all'articolo 4 della medesima legge. (5-02885)

IX Commissione:

DUCA, ALBONETTI, KESSLER, RAFFALDINI, ADDUCE, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI, SUSINI e TIDEL. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

quello del rapporto poco virtuoso tra trasporto delle merci su gomma e su rotaia costituisce un problema annoso nel nostro Paese, che in Europa è purtroppo fanalino di coda. La situazione appare tanto più grave considerata la delicata morfologia del territorio italiano, che più di altri richiederebbe soluzioni ecologicamente sostenibili per i trasporti;

anche per quanto concerne la mobilità delle persone, la grave situazione del traffico nella rete viaria ed i connessi problemi di sicurezza, oltre che la necessità di rispettare le normative comunitarie sulla qualità dell'aria, renderebbero necessario attivarsi in ogni modo per favorire il trasporto collettivo;

la mobilità di merci e persone è peraltro destinata a continuare ad aumentare con ritmi incalzanti, in particolare sulle rotte internazionali, per effetto della globalizzazione economica e, più da vicino e nell'immediato, per effetto dell'integrazione europea;

in particolare, l'ingresso dell'Austria nell'Unione europea, l'entrata in vigore del trattato di Schengen sull'abbattimento delle frontiere e la nascita dell'euro, stanno avendo l'effetto di accrescere considerevolmente il flusso di traffico lungo l'asse del Brennero, che costituisce la principale arteria di comunicazione tra l'Italia e la Germania, che è tutt'oggi il nostro principale *partner* economico. La situazione è oltretutto destinata ad aggravarsi con lo sviluppo del sistema portuale dell'Adriatico, destinato ad assurgere al ruolo di porto navale dell'Europa sul Mediterraneo e le cui merci, per raggiungere il nord Europa, passeranno in gran parte lungo il Brennero;

l'incremento del traffico di transito lungo le Alpi rischia di creare danni gravissimi alle economie delle popolazioni alpine e di conseguenza anche al loro tessuto sociale, oltre che di compromettere irrimediabilmente l'ambiente di quello che può essere considerato uno di principali polmoni d'Europa. Non a caso la Svizzera e l'Austria si battono da anni affinché l'attraversamento dei loro territori avvenga con mezzi non inquinanti;

il Parlamento italiano ha approvato il piano generale dei trasporti e della logistica che prevede un forte impulso del trasporto ferroviario;

per affrontare il problema l'Unione europea ha individuato nella realizzazione della ferrovia ad alta capacità Monaco-Verona una delle priorità infrastrutturali del continente. Il completamento dell'opera, che costerà svariati miliardi di euro, non avverrà però prima di una quindicina di anni, salvo inconvenienti;

tuttavia, paradossalmente, l'attuale ferrovia del Brennero appare oggi ancora sottoutilizzata, mentre l'autostrada A22 vede costantemente crescere il flusso di traffico merci;

tra i motivi che stanno alla base del sottoutilizzo della ferrovia del Brennero vi è quello del suo scarso collegamento con altre rotte dello snodo di Verona;

in particolare, la tratta Verona-Bologna, cruciale per intercettare la veloce direttrice ferroviaria Milano-Roma, dispone incredibilmente ancor oggi di un solo binario;

del problema si dibatte da decenni e pare che a giustificare il mantenimento di un solo binario su quella tratta fossero, nel periodo della Guerra Fredda, vecchie strategie militari. Vera o meno che fosse quell'interpretazione, oggi la situazione è totalmente cambiata e con essa le esigenze di mobilità e di trasporto. Tanto che il contratto di programma tra lo Stato e FS Spa prevede da anni il completamento del raddoppio della linea e il relativo finanziamento;

da almeno una decina di anni, chiunque si trovi a percorrere in treno la tratta Verona-Bologna può osservare i lavori in corso per la realizzazione di una nuova ferrovia. Tali lavori appaiono tuttavia lenti ed interminabili e non è dato di sapere se e quando il nordest italiano potrà finalmente disporre di un collegamento ferroviario col resto del Paese all'altezza delle proprie esigenze —:

quali concrete azioni intenda intraprendere affinché la tratta ferroviaria Verona-Bologna sia dotata al più presto di un sistema di binari moderno, efficiente ed all'altezza del potenziale flusso di traffico esistente e potenziale. (5-02889)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

a seguito di tre distinte gare d'appalto l'Anas affidava alla associazione temporanea di imprese (Ati) Cooperativa Gran Sasso (capogruppo) e Socostramo (mandante) l'esecuzione dei lotti 3, 4 e 5 dei lavori di adeguamento della sede stradale della statale n. 7 nel tratto tra Grottaglie e Brindisi; i tre lotti risultano contigui e, per alcune lavorazioni, strettamente indi-

pendenti; a tal fine l'Anas liquidava un'anticipazione di 6,31 miliardi di lire, dei quali 6,15 versati alla Socostramo;

successivamente (gennaio 1998) il consorzio Consacro acquistava dalla Cooperativa Gran Sasso un ramo di aziende comprendente anche i lavori in oggetto, ricevendo dalla Socostramo (impresa che non aveva i requisiti necessari per procedere autonomamente) la conferma del mandato di capogruppo e stipulando con l'Anas i relativi tre contratti di appalto;

nel corso dei lavori la Socostramo, sul cui operato venivano riscontrati persistenti inadempimenti confermati da numerosi verbali di contestazione, notificava alla capogruppo la propria unilaterale scelta di cessare qualsiasi attività a partire dal 1° gennaio 2001 e di recedere (maggio 2001) dall'Ati, ponendo il Consacro nella situazione di dover rispondere a tutte le obbligazioni discendenti dai contratti;

in data 25 maggio 2001 il Consacro notificava alla Socostramo la richiesta di rimettere all'Anas la quota di anticipazioni a suo tempo incassate, mentre l'Anas, esimendosi da provvedimenti amministrativi o diffide nei confronti della Socostramo più volte sollecitati, di fatto accettava lo scioglimento di un Ati composto da due sole aziende nella quale il mandante (la Socostramo) doveva svolgere un ruolo determinante vista l'entità dell'erogazione a suo favore;

nonostante le difficoltà insorte, ivi compreso il mancato esperimento delle procedure di cui all'articolo 31-bis della legge 11 febbraio 1994 n. 109, relative alla proposizione di un accordo bonario in presenza di variazioni di costi dell'opera superiori al 10 per cento, in data 21 gennaio 2003, il Consacro provvedeva a presentare un programma di lavori che prevedeva un incremento della produzione dei cantieri a fronte dell'impegno dell'Anas di accelerare le procedure di accordo bonario per consentire di disporre delle risorse necessarie al sollecito completamento dei lotti;

l'impegno del Consapro è dimostrato dalla ultimazione del lotto 3 in data 18 giugno 2002, in merito al quale nel relativo verbale si legge che dei 526 giorni di ritardo, solo 8 sono imputabili al Consorzio; ma più in generale, risulta all'interrogante che gli impegni del Consapro sono Stati regolarmente adempiuti, mentre quelli sottoscritti dall'Anas sono stati regolarmente disattesi; addirittura il Consorzio non ha ancora ricevuto in consegna, o ha ricevuto con molto ritardo, alcune aree necessarie ad ultimare il lotto n.4;

le difficoltà insorte hanno posto in grave difficoltà economica il Consapro che si è vista costretta a fermare i lavori e procedere al licenziamento di alcune maestranze, le quali in data 9 settembre 2003 occupavano la sede stradale interessata; il Compartimento di Bari dell'Anas, senza addivenire ad una formale rescissione contrattuale e quindi lasciando ancora una volta indenne l'impresa mandante, nel mese di luglio 2003 ha ritenuto di intraprendere una procedura per l'esecuzione di ufficio di alcuni lavori volti ad eliminare situazioni di pericolosità;

ad esemplificare la complessità dei rapporti tra le parti si segnala che il 14 ottobre 2003 in un incontro tra Consapro e Direzione generale Anas veniva definito un accordo per 5,1 milioni di euro a fronte della chiusura dei lavori entro 60 giorni, mentre a fine dello stesso mese il Compartimento di Bari chiedeva la risoluzione del contratto;

da un lato pertanto ci troviamo con un'azienda, strutturata in forma di unione di cooperative, prossima alla chiusura per collasso finanziario, con le conseguenti gravi ripercussioni sui trecento soci che ne fanno parte, quasi tutti originari della Sardegna che, com'è noto, è endemicamente afflitta dalla piaga della disoccupazione; dall'altro con un'opinione pubblica locale allarmata ed irritata per dei lavori di adeguamento la cui durata ha superato il lustro; infine con un'Azienda di Stato che, sembra non mantenere i propri impegni;

sulla vicenda dovrebbe intervenire, secondo l'interrogante anche l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici —:

se non intenda procedere con i poteri che gli sono propri al fine di dirimere la ormai complessa situazione sopra delineata;

se i ritardi verificatisi nell'ultimazione dei lavori, imputabili ad Anas, abbiano comportato perdita di parte dei finanziamenti comunitari. (4-08958)

CARBONI, GIACCO, BATTAGLIA, MAURANDI, CABRAS, CAPITELLI, ZANOTTI, DUCA, GASPERONI e CALZOLAIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

da notizie di agenzie stampa abbiamo appreso che ad una bambina disabile è stato impedito di prendere un volo da Alghero a Milano;

la bambina sarebbe dovuta partire domani 18 febbraio 2004, con il volo della compagnia *Airone* delle 6.30 per una importante visita medica ma al momento di ritirare il biglietto è stato comunicato alla mamma che animali, carichi speciali e disabili non possono partire con i primi voli;

la carrozzina, necessaria per il movimento della bambina disabile, non può essere caricata sull'aereo in quanto considerata carico speciale;

vista l'urgenza della visita medica la mamma ha dovuto chiedere all'equipe medica, che la tiene in cura, di spostare l'appuntamento e prendere quindi l'aereo delle ore 13.15;

di recente la Commissione Europea ha promosso un codice di autoregolamentazione per le compagnie aeree che impegnerebbe a rispettare i diritti umani dei viaggiatori disabili —:

quali urgenti iniziative intendano intraprendere affinché sia annullata qualsiasi forma di discriminazione nei confronti dei disabili e che il libero movi-

mento sui trasporti sia consentito senza obbligo di modificare tempi e orari della propria vita. (4-08971)

CARBONELLA, DI GIOIA e SINISI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il processo di dismissioni preannunciate dalle FF.SS., rappresenta una grave penalizzazione per il settore trasporti della Puglia;

la chiusura di diversi impianti produttivi, come denunciato dalle OO.SS. pugliesi, mette a rischio oltre 350 posti di lavoro;

tale decisione contrasta inoltre con la funzione strategica assegnata alla intermodalità ed al trasporto ferroviario della regione;

la chiusura delle officine di manutenzione di Bari e Taranto, la chiusura delle biglietterie nei comuni di Francavilla F. (Brindisi), Trinitapoli (Foggia), Monopoli (Bari), ed il ridimensionamento di quelle di Brindisi, Taranto e S. Severo (Foggia) costituiscono un altro grave colpo per lo sviluppo del sud;

tutto ciò contrasta con la necessità di privilegiare il trasporto merci su ferro a scapito di quello su gomma;

ciò nega la possibilità di registrare effetti benefici sia sul piano ambientale che economico impedendo di fatto la valorizzazione dei prodotti pugliesi sui mercati nazionali ed internazionali con conseguenti ricadute occupazionali —:

se il Ministro sia a conoscenza di quanto esposto e quali provvedimenti intenda adottare per evitare che si verifichi quanto sopra rappresentato. (4-08973)

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

da tempo un distorto sviluppo del processo di decentramento caratterizzato dal

trasferimento agli Enti locali di sempre nuove competenze, non corredate dalle necessarie risorse economiche per la loro gestione, pone, soprattutto nella realtà più piccole, serie difficoltà a garantire efficacia ed efficienza all'azione degli Enti locali;

in Italia, dove su tutto il territorio è presente una vocazione turistica, si impone una particolare attenzione alla gestione e alla valorizzazione del litorale, elemento essenziale per la spendibilità dell'immagine del territorio, il problema della gestione del demanio costiero assume quindi una rilevanza fondamentale;

ai Comuni è infatti richiesto lo svolgimento di una gravosa attività per la gestione del demanio, per la difesa ed il mantenimento del bene demaniale stesso, per la vigilanza e per l'attività sanzionatoria;

l'articolo 2, comma 53, della legge n. 350 del 2003, apporta una modifica alla fissazione dei canoni per la concessione d'uso, stabilendo che con decreto interministeriale da emanare entro il 30 giugno 2004, sono assicurate maggiori entrate non inferiori a 140 milioni di euro. In caso di mancata adozione del decreto, i canoni sono rideterminati, con effetto retroattivo a partire dal 1° gennaio 2004, rivalutando del 300 per cento le misure previste nelle tabelle allegate al decreto del ministero dei trasporti e della navigazione n. 342 del 5 agosto 1998 —:

se il Governo non ritenga opportuno aprire un tavolo di confronto tramite la conferenza Stato-Regioni-Città, per pervenire, in coerenza con la vigente legislazione, ad una concordata compartecipazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, dei proventi dei canoni di concessione, e che le risorse debbano essere completamente finalizzate alle attività di protezione e valorizzazione del demanio stesso. (4-08978)

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

con la legge n. 350 del 2003, articolo 2, comma 11, è stata istituita l'addizionale

comunale sui diritti d'imbarco di passeggeri sugli aeromobili, pari ad un euro per passeggero e per tutta la durata del 2004;

il ricavato della tassa per la parte eccedente a 30 milioni di euro, deve essere destinato a un apposito fondo istituito presso il Ministero dell'interno ripartito per il 20 per cento a favore dei comuni sede di aeroporti e l'80 per cento per finanziare misure volte a prevenire e contrastare la criminalità, nonché a potenziare la sicurezza degli scali aeroportuali e delle stazioni ferroviarie;

sugli Enti locali sede di aeroporti e sui loro cittadini già gravano pesanti disagi: dal pericolo di attentati terroristici, dall'inquinamento acustico, al costo aggiuntivo di servizi per la viabilità, e che inevitabilmente la pesante crisi del settore aeroportuale colpisce in primo luogo l'intera filiera economica dei territori sedi di aeroporti;

la mancata approvazione del regolamento attuativo già sta avendo in termini di mancati introiti, pesanti danni per l'erario —:

quali siano i motivi della mancata emanazione del regolamento e i tempi nei quali il Governo provvederà ad esso.
(4-08983)

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

la grave situazione venutasi a determinare nei rapporti tra il gruppo Festival e il cantiere del gruppo Alstom, costruttore delle 3 più recenti navi in gestione alla Festival stessa;

la rilevanza del gruppo Festival nel panorama industriale nazionale, con particolare riferimento: ai suoi 300 dipendenti; al rilevante indotto creato dall'attività del gruppo nei confronti dei servizi portuali, degli agenti marittimi e dei fornitori di bordo e di terra, e in generale delle attività industriali, economiche e culturali della città di Genova —:

quale iniziativa intenda svolgere anche attraverso l'individuazione degli adeguati strumenti normativi e finanziari, ai fini del superamento, della grave situazione nella quale versa il gruppo Festival. (4-08985)

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

dallo scorso anno sono stati rilevati dagli utenti notevoli peggioramenti dei servizi ferroviari in Friuli-Venezia Giulia;

oramai non passa settimana che non si legga sui giornali dell'ennesima protesta dei passeggeri;

in particolare i pendolari lamentano frequenti ritardi e cancellazione di treni, locomotori vetusti e guasti ricorrenti dovuti anche alla drastica riduzione del personale; sporczia nei vagoni e nelle toilettes (dove spesso manca anche l'acqua), comunicazioni poco chiare, contraddittorie o del tutto assenti, soprattutto nelle stazioni minori —:

quali interventi il Ministro ritenga di adottare nei confronti di Trenitalia per migliorare questa situazione e se corrisponda al vero che parte del materiale rotabile circolante in Friuli-Venezia Giulia sia stato riciclato perché giudicato inadeguato per la regione Campania ed in particolare per la tratta Circumvesuviana essendo stata prodotta quasi mezzo secolo fa. (4-08993)

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

il servizio di controllo interno, istituito in ogni Ministero, ha il compito di monitorare l'attuazione dei programmi approvati dal Ministro, sindacando anche l'opera dei dirigenti preposti ai diversi settori;

l'Avvocatura generale dello Stato costituisce supporto legale nell'azione promossa contro lo Stato da soggetti terzi in difesa di legittimi interessi;

il Comitato interministeriale per la sicurezza del trasporto aereo (Cisa) ha il compito di coordinare le attività di enti governativi e società sia a capitale pubblico che privato, che operano nell'aviazione civile, al fine di garantire i necessari livelli di sicurezza del servizio;

il Presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), ente che a norma del decreto legislativo n. 250 del 1997 è sottoposto a vigilanza governativa, risulta dal sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al 29 gennaio 2004 essere anche il presidente del servizio di controllo interno e del Cisa, così assumendo una triplice funzione: di vertice dell'Enac, operatore di sicurezza, sottoposto a vigilanza del Ministero, di sindacato sui vertici del Ministero stesso, di controllore dello stato di sicurezza del trasporto aereo, alla quale è chiamato a contribuire;

risulta all'interrogante che l'avvocato dello Stato ex direttore generale dell'Enac, avrebbe ottenuto dall'avvocato generale l'incarico diretto ed esclusivo di trattare tutti i contenziosi in atto, promossi da enti esterni nei confronti dell'Enac, cioè derivanti dall'attività svolta dallo stesso avvocato quando, fino a pochi mesi or sono, ne era il suo direttore generale;

lo stesso ex direttore generale, mantenendo la propria posizione nell'Avvocatura dello Stato, ha ricevuto dal Ministro infrastrutture e dei trasporti l'incarico di coordinatore, retribuito con un elevato compenso, corrisposto dall'Enac e dall'Enav, cioè posto a carico dello Stato —

se tutte le situazioni esposte siano ancora presenti;

se, in caso affermativo, il Ministro intenda eliminarle con urgenza, rimuovendo quelle che secondo l'interrogante sono palesi incompatibilità, anche affinché la propria azione di Governo sia conforme alle norme di legge, la spesa pubblica corrisponda all'interesse erariale, evitando così l'eventuale intervento di organi aventi giurisdizione sulla materia trattata.

(4-08997)

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

i giornali regionali della Sardegna di mercoledì 18 febbraio riportano in prima pagina la notizia di un episodio incredibile e gravissimo;

Francesca (nome di fantasia assegnato dai giornali) una bambina disabile, in partenza da Alghero con un volo della compagnia Airone si è vista rifiutare la possibilità di essere imbarcata sul primo volo per Milano previsto alle 6.25;

la bambina, che doveva raggiungere Milano per delle visite mediche, ottenute dopo lunghe attese, è stata costretta a rimandare l'appuntamento;

questo grave e triste episodio ha sollevato una giustificata ondata di indignazione generale, e comunque non può avere alcuna giustificazione il comportamento tenuto dal vettore, in quanto i diritti delle persone disabili, specie quelli costituzionalmente garantiti, come il diritto alla mobilità, non possono essere ancora calpestati e in maniera così clamorosa;

l'inaccettabile discriminazione quale è stata sottoposta questa giovane disabile è da condannare secondo l'interrogante in maniera decisa e perentoria —

quali immediate iniziative si intendano adottare affinché sia garantito alle persone disabili il pieno godimento dei diritti compreso quello alla mobilità e sia impedito che analoghi gravissimi episodi abbiano a ripetersi. (4-09003)

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

sul quotidiano *Alto Adige* del 18 e 19 febbraio 2004 sono riportate dichiarazioni del Ministro in merito alla realizzazione di un casello autostradale in località Laives (Bolzano) secondo le quali « ... negli ac-

cordi intercorsi fra Governo, Anas, e Autobrennero è prevista la realizzazione del casello autostradale di Laives »;

quello del traffico di attraversamento del centro cittadino è un problema rilevante per la città di Laives e sarebbe auspicabile quantomeno la realizzazione di un accesso autostradale automatizzato per evitare che i mezzi pesanti transitino attraverso il centro cittadino;

quali siano esattamente gli accordi a cui si fa riferimento fra Governo, Anas e Autobrennero, che cosa comportino e quali siano i tempi, le modalità e soprattutto i finanziamenti previsti per la realizzazione dell'opera —:

se esista un piano, un accordo scritto o altro documento che comprovi tali accordi fra Governo, Anas e Autobrennero;

se esista già un incarico, uno studio di fattibilità o uno studio di massima dell'opera. (4-09033)

* * *

INTERNO

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

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

martedì 10 febbraio u.s. nel municipio di Civitavecchia (Rm) si è svolto il Consiglio comunale avente ad oggetto la revisione dell'accordo tra Enel e Comune, per la conversione a carbone della centrale di Tor Valdaliga Nord;

secondo gli interpellanti la presenza devastante su migliaia di ettari di territorio comunale, di una simile struttura e le pesantissime servitù di elettrodotto che comporterà, avranno un impatto rovinoso sullo sviluppo economico del territorio, sull'agricoltura, sull'attività portuale, sul paesaggio, sul turismo, sulla qualità dell'aria e delle acque costiere;

l'inquinamento della nuova centrale a carbone non riguarderà dunque solo la popolazione limitrofa ma, secondo valutazioni scientifiche, sarebbe in grado ad arrivare fino a 300 chilometri di distanza, provocando un impatto gravissimo sulla salute pubblica degli abitanti di una vasta zona dell'Alto Lazio, già provata da decine di anni di inquinamento. Ricerche mediche territoriali hanno infatti mostrato come le condizioni sanitarie dei cittadini/e del comprensorio, causa l'inquinamento, sono progressivamente peggiorate tanto da collocare Civitavecchia al primo posto nella regione, per morbilità e mortalità;

alla seduta del Consiglio comunale hanno partecipato numerosi cittadini/e, oltre ad associazioni contrarie alla riconversione della centrale a carbone, che nel corso della seduta hanno espresso il loro dissenso contro le decisioni del sindaco e della giunta di confermare l'accordo già stipulato con l'Enel;

questa protesta democratica dei cittadini e delle cittadine oltre che delle associazioni e dei *comitati no-coke* è stata volutamente strumentalizzata da alcuni consiglieri e da una parte della stampa locale come un'aggressione al consiglio comunale stesso, mentre non risulta nessun comportamento, né atto intimidatorio da parte di alcuno dei presenti, né nell'aula consiliare e tanto meno nel corso del corteo, che pur svolgendosi in un clima sicuramente teso, è stato pacifico e non violento come dimostrato dalle numerose Forze dell'ordine presenti che non hanno in alcun momento, ritenuto di dover intervenire —:

se il Ministro in indirizzo abbia una conoscenza precisa dei fatti;

in che modo intenda continuare a garantire la libera manifestazione del dissenso anche verso le Istituzioni al fine di non alimentare motivi di tensione dovuti alla interpretazione del dissenso stesso come fatto illegale e pericoloso.

(2-01073)

« Giordano ».