

*INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**Interpellanze:*

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

il rinnovo tecnico-strutturale della rete ferroviaria ligure ha comportato la posa di rotaie costruite con una lega metallica assai più dura e resistente di quella passata;

ciò ha però reso inadeguata la più « morbida » lega con cui sono state forgiate le ruote (cosiddetti carrelli) dei locomotori e dei vagoni che subiscono quindi una rapida usura diventando inservibili;

i necessari interventi di sostituzione di tali ruote richiedono così tanto tempo che hanno addirittura determinato la decisione di sopprimere numerosi treni;

ad avviso dell'interpellante ciò costituisce indubbiamente un danno per i molti pendolari liguri nonché per l'immagine turistica della nostra regione —

se il Ministro interrogato intenda intervenire presso i soggetti competenti perché sia individuata la miglior soluzione alla problematica sopra esposta, evitando così che sia pregiudicata l'immagine dell'intera regione.

(2-01249)

« Nan ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, per sapere — premesso che:

come si evince da un articolo a firma di Gianni Pintus, su *Panorama* del 22 luglio 2004, sembrerebbe che la multinazionale francese Alstom, che nel luglio del 2000 acquistò tutti gli stabilimenti della Fiat ferroviaria di Savigliano, abbia deciso di trasferire la produzione dei carrelli, che consente l'inclinazione dei treni, negli stabilimenti francesi e tedeschi;

se quanto sopra riportato si verificasse, circa 300 dipendenti della Fiat ferroviaria di Savignano sarebbero a rischio —

se i Ministri intendano appurare se ciò corrisponda al vero;

in caso affermativo se si intenda intervenire al fine di tutelare tutti i dipendenti che si trovano in una situazione di precarietà.

(2-01250)

« Perrotta ».

Interrogazione a risposta orale:

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

in Sardegna, dall'inizio della corrente stagione balneare, molte persone hanno purtroppo perso la vita per annegamento, durante le immersioni in tratti di mare non adeguatamente presidiati dai servizi di salvataggio e soccorso, e altri episodi analoghi sono stati scongiurati solo grazie al pronto e coraggioso intervento di altri bagnanti, a rischio della loro incolumità personale;

secondo le statistiche, in Italia, nel corso degli ultimi quarant'anni, le morti per annegamento sono considerevolmente diminuite, in quanto nel quinquennio 1960-1964 si registravano ben 1.384 decessi, calati a 362 negli anni 1995-1999;

tuttavia, in Sardegna continuano a verificarsi la maggior parte di queste tragedie e, tra le cause, si segnala, appunto, l'insufficienza delle misure adottate per vigilare sulla sicurezza dei bagnanti e per assicurare un immediato soccorso in caso d'allarme;

nelle aree demaniali costiere in uso ai gestori degli stabilimenti balneari, i servizi di salvataggio sono organizzati dagli stessi concessionari, mentre risulta che, lungo le spiagge liberamente accessibili, i controlli dovrebbero essere assicurati dalle amministrazioni comunali;

tuttavia, nell'isola, i comuni interessati hanno reso noto di non poter far fronte all'impegno finanziario che sarebbe indispensabile per garantire quei servizi di salvataggio, in quanto le risorse economiche disponibili risulterebbero inadeguate. Infatti, in molti casi, le amministrazioni comunali competenti debbono limitarsi a segnalare, mediante l'esposizione di appositi cartelli, l'assenza dei servizi di vigilanza e i conseguenti rischi per la balneazione;

risulta che i fondi comunali sarebbero stati o saranno a tali fini parzialmente integrati da quote a carico della Regione Autonoma della Sardegna e della Provincia di Cagliari, in relazione ai tratti di costa che possano ricomprendersi nell'ambito di competenza di questi Enti;

si è poi appreso che i militari del Corpo delle Capitanerie di Porto, nell'ambito del cosiddetto « Progetto spiagge sicure », curano la prevenzione di tali incidenti e intervengono con il soccorso in mare, a mezzo di gommoni (uno rispettivamente a Cagliari, Arbatax, Oristano e Portofino, due, invece, a Olbia) che ospitano « almeno un bagnino » e possono raggiungere le diverse località di ciascuna zona dell'isola anche via terra, con appositi carrelli;

nell'area cagliaritano, inoltre, il locale Ufficio territoriale del Governo avrebbe elaborato un piano per la sicurezza in mare, che richiederebbe il contributo di Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza e Marina Militare e sarebbe coordinato dalla Capitaneria di Porto. In particolare, il golfo di Cagliari sarebbe stato suddiviso in tre aree d'intervento (da Teulada a Cagliari; dal litorale del Poetto a quello del Margine Rosso; dal Capo Boi a Villasimius) e, con cadenza settimanale, in base a specifici programmi, i settori da vigilare sarebbero assegnati alle varie Autorità coinvolte —:

quali iniziative si vogliano ulteriormente adottare al fine di garantire al meglio la sicurezza della balneazione nelle acque della Sardegna;

se, in particolare, si ritenga a tal fine utile e opportuno l'urgente e straordinario potenziamento del servizio già efficacemente svolto dai militari delle Capitanerie di Porto, nonché l'estensione alle altre zone dell'isola del piano per la sicurezza in mare elaborato e applicato nell'area cagliaritano. (3-03613)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la linea ferroviaria Roma-Pescara assorbe una quota significativa di traffico pendolare verso la capitale;

l'infrastruttura ferroviaria è fortemente inadeguata alle legittime esigenze di mobilità dei cittadini che desiderano usufruirne, per quanto riguarda la qualità del servizio, la puntualità, la frequenza, la pulizia e la modernità del materiale rotabile;

il servizio ferroviario in questa tratta è segnato da continui disagi ed inefficiente che mettono quotidianamente a dura prova tutti i cittadini che utilizzano questa mobilità per motivi di lavoro o di studio;

la linea ferroviaria Roma-Pescara, pur essendo inclusa nei piani di intervento di infrastrutturazione previsti dalla « Legge Obiettivo », rappresenta una via di collegamento che rischia di venire marginalizzata dai flussi di traffico trasversali, di passeggeri e di merci, che giornalmente attraversano la Penisola a causa della progressiva obsolescenza dei mezzi e delle strutture che la costituiscono; ciò è testimoniato dai numerosi disservizi ed incidenti che in tempi recenti l'hanno vista protagonista;

tale situazione sta determinando uno stato di crisi della mobilità regionale laziale ed abruzzese e di conseguenza sta provocando uno stato di tensione, tra gli utenti di tale tratta;

il Piano generale dei trasporti e della Logistica individua come prioritari gli interventi di implementazione delle cosiddette infrastrutture « trasversali » per la mobilità e tra queste va considerata anche la direttrice ferroviaria Roma-Pescara;

le iniziative più volte sollecitate dall'interrogante affinché l'azienda F.S. S.p.A. svolgesse attività di maggiore attenzione ai problemi della sicurezza delle tratte e della manutenzione delle vetture non sembrano per ora aver portato risultati tangibili per la comunità locale —:

quali iniziative urgenti il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda predisporre ed adottare per perseguire una politica della mobilità orientata alla sostenibilità attraverso investimenti finalizzati ad implementare le direttrici ferroviarie trasversali per l'attraversamento della dorsale appenninica;

quali sono gli interventi di infrastrutturazione e la relativa tempistica per procedere all'ammodernamento della linea ferroviaria Roma-Pescara, adeguandola alle esigenze di un efficace sistema della mobilità;

quali iniziative intenda assumere per far sì che l'azienda F.S. S.p.A. si impegni ad un rinnovo delle locomotive e adotti un capillare e costante monitoraggio sulla sicurezza delle tratte, sulla manutenzione del materiale rotabile, e quindi si concentri in una effettiva e soddisfacente politica aziendale della sicurezza e dell'efficienza.
(4-10536)

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

sull'autostrada A-32 Torino-Bardonecchia si stanno verificando in questo periodo notevoli disagi per gli utenti a causa dei frequenti ingorghi e dei rallentamenti del traffico, determinati dalla presenza di numerosi cantieri di lavoro; la situazione in questa autostrada, pre-

valentemente di montagna, è appesantita dal traffico turistico, tipico del periodo estivo —:

se, al di là dei provvedimenti generali preannunciati a livello ministeriale relativi alla sospensione di molti cantieri di lavoro nel periodo estivo in tutta la rete autostradale, non si ravvisi l'opportunità di attivarsi affinché sia informata l'utenza in maniera più capillare in merito ai cantieri esistenti, alla programmazione dei lavori e ai tempi di approntamento delle opere;

se non si ritenga necessario intervenire affinché siano potenziati sull'A-32 gli strumenti di informazione istantanea sul traffico per gli automobilisti, anche incrementando il numero degli appositi pannelli e razionalizzandone l'uso, in modo da poter comunicare in tempo reale lo stato della circolazione stradale e dare l'opportunità agli utenti di scegliere, in caso di ingorghi, strade alternative;

se non si ritenga opportuno sensibilizzare la Società concessionaria dell'A-32, SITAF, affinché sia favorito l'afflusso ordinato del pubblico al grande concerto previsto per il 1° agosto 2004 ad Exilles (Torino).
(4-10537)

FILIPPO MARIA DRAGO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

gli armatori di motobarche iscritti nel compartimento marittimo di Catania sono abilitati ad esercitare la pesca costiera locale entro i due compartimenti limitrofi di Augusta e Messina;

tenuto conto che il compartimento marittimo di Augusta è racchiuso in una ristretta zona di mare inquinato dalle raffinerie nel compartimento marittimo di Siracusa, tale situazione penalizza fortemente gli operatori della pesca costiera locale;

la normativa vigente per la pesca costiera locale non tiene infatti nella dovuta considerazione l'estensione di mare

fra i due compartimenti marittimi limitrofi a quello di iscrizione dell'unità di pesca, creando in tal modo situazioni mortificanti, come quello di Catania, che costringe i pescatori locali ad usufruire di una zona di pesca molto ridotta e con gravi danni economici;

il compartimento marittimo di Catania, che confina a nord con quello di Messina e a sud con quello di Augusta, di fatto non viene utilizzato come zona di pesca a causa dell'insediamento di raffinerie e del traffico di navi petroliere —:

se non si ritenga opportuno adottare iniziative volte e prevedere l'estensione del compartimento marittimo limitrofo di Catania fino al compartimento marittimo limitrofo di Siracusa, anziché di Augusta, per le ragioni sopra illustrate. (4-10538)

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

in Sardegna per i voli aerei da e per Roma e Milano vige un regime di continuità territoriale in base al quale le rotte sono assegnate ai diversi vettori, i quali operano in regime di monopolio;

la compagnia *Air One*, assegnataria della rotta Cagliari-Milano, ha instaurato un contenzioso con l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac) in quanto ha contestato, relativamente all'anno 2002: *a*) l'erronea ripartizione in sede di bando dei flussi di traffico tra soggetti titolati a fruire dei benefici della continuità (residenti ed emigrati) e soggetti non residenti, con percentuali (rispettivamente 45 e 65 per cento) esattamente invertite rispetto alla reale situazione di fatto; *b*) l'insufficienza del numero dei voli richiesti dal bando, che avrebbe costretto la compagnia a effettuare nel solo 2002 ben 570 voli in più rispetto a quelli previsti; *c*) la necessità di dover ricorrere al libero mercato per noleggiare aeromobili per far fronte alle ulteriori necessità non contemplate dal bando, quantificabili in decine di migliaia di passeggeri;

le parti hanno fatto ricorso ad un collegio arbitrale, che ha quasi totalmente riconosciuto la fondatezza delle ragioni della compagnia aerea, prevedendo un risarcimento di circa 20 milioni di euro;

a giudizio dell'interrogante l'entità di detto risarcimento appare estremamente rilevante, soprattutto se si considera che il costo complessivo dell'intera continuità territoriale per l'anno 2002 ammontava a 45 miliardi di lire (poco più di 23 milioni di euro, cinque dei quali spettanti ad *Air One*);

è fondato il timore che ciò possa andare a detrimento della continuità territoriale aerea per la Sardegna per gli anni a venire, considerato che l'attuale regime, già in proroga nel corrente anno, andrà a scadere il 31 dicembre 2004 —:

quali siano le motivazioni con cui il collegio arbitrale attribuisce alla compagnia *Air One* un risarcimento di tale entità;

da quali capitoli del bilancio dello Stato si prevede di attingere per far fronte all'onere derivante dal lodo arbitrale;

quale sia lo stanziamento che il Governo prevede di destinare alla continuità territoriale aerea della Sardegna per gli anni 2005 e seguenti. (4-10543)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

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

ogni anno scompaiono migliaia di persone, giovani ed anziani;

centinaia e centinaia di loro hanno problemi psichici per cui se vengono ritrovati, qualora fossero privi del documento di identità, vengono portati in centri di assistenza dove vi restano per molto tempo;