

anche i calendari delle fissazioni dei gravami rischiano frequentemente, nonostante i magistrati assegnati alla sezione assicurino massima ed effettiva disponibilità alla costante presenza in udienza, la frustrazione di specifici interessi alla celerità della decisione da parte dei ricorrenti;

talvolta, ad esempio, alcuni appelli avverso misure cautelari interdittive, (in ragione della « saturazione » dei calendari) vengono fissati dopo la naturale decorrenza del periodo di interdizione stessa, finendo così per comprimere l'attualità dell'interesse alla pronuncia da parte del ricorrente;

lo squilibrio tra il numero di magistrati assegnati alla sezione ed il numero di ricorsi da esaminare e decidere rischia di cronicizzare una grave disfunzione a scapito di una tranquillizzante fruizione della verifica di tutti i provvedimenti coercitivi impugnati —:

se il Ministro interrogato, accertati i rilievi afferenti la esiguità dei magistrati ed il rapporto tra il numero degli stessi ed il carico di procedure assegnate alla sezione del Riesame, non ritenga, nell'ambito della propria competenza e dei propri poteri, di adottare provvedimenti idonei a stimolare il riequilibrio della rilevata asimmetria, al fine di contribuire ad un miglioramento qualitativo della fruizione del servizio.

(4-11049)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

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

la gestione delle Ferrovie dello Stato da parte del dottor Cimoli è stata, com'è noto, oggetto di continue critiche e polemiche;

di recente, da fonti in possesso dell'interrogante, si è appreso che le Ferrovie dello Stato avrebbero acquistato negli anni scorsi, il carburante ed i prodotti petroliferi ad un prezzo superiore a quello di mercato —:

se corrisponda al vero quanto esposto in premessa;

in caso affermativo, a quanto ammonti il danno arrecato alle Ferrovie in termini economici e se siano stati adottati provvedimenti nei confronti degli eventuali responsabili.

(2-01311)

« Perrotta ».

Interrogazione a risposta orale:

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

il Ministro Lunardi ha lanciato l'idea, contro l'inquinamento delle città, di rendere obbligatorie le targhe alterne;

un simile provvedimento consentirebbe un notevole risparmio di energia;

una simile proposta è sicuramente condivisibile soprattutto in momenti così « caldi » per il costo del petrolio che incide, di riflesso, sul caro-vita;

l'Associazione consumatori Assoconsum, con sede a Napoli, fa notare mediante una lettera inviata all'interrogante, di riconoscersi nell'iniziativa del Ministro, sottolineando, però, quanto segue:

a) che bisognerebbe incentivare il trasporto pubblico;

b) che bisognerebbe dimezzare i costi per legge, nelle città dove la norma verrebbe applicata, dell'assicurazione e del bollo di circolazione;

c) che bisognerebbe ridurre i costi sulle tasse delle patenti;

d) che, in quasi tutte le città, bisognerebbe cambiare la normativa sui taxi, per consentirgli percorsi multipli —:

se intenda adottare iniziative normative volte a prevedere, nella prossima legge finanziaria, incentivi ai comuni per aumentare il parco trasporti;

se intenda adottare iniziative normative volte a prevedere misure per ridurre i costi delle assicurazioni, la riduzione della tassa di circolazione, dei bolli eccetera. (3-03754)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

l'inchiesta promossa dalla Procura della Repubblica di Napoli sulla mancata collisione a Capodichino avvenuta nel mese di aprile 2004, induce a riflettere sulla capacità e qualità del sistema del trasporto aereo;

risulta, infatti, evidente che la procedura operativa oggetto dell'indagine — uso contemporaneo di entrambe le testate di una pista — dipende dalla ridotta capacità dello scalo dotato di una sola pista che, per rispondere alla domanda crescente, deve « forzare » l'uso delle proprie infrastrutture di volo;

in particolare, la domanda a Capodichino è passata dal 1980 al 2000, da un milione ad oltre 4 milioni di passeggeri, senza alcun adeguamento delle strutture di volo;

la realizzazione del nuovo aeroporto di Grazzanise costituisce l'unica soluzione per aumentare la capacità dell'area napoletana senza influire sulla sicurezza del volo, essendo la capacità di Capodichino condizionata dalla ridotta disponibilità delle aree e dalla presenza di ostacoli naturali;

sulla qualità del servizio incidono regole dettate da Organi Centrali — ENAC

ed ENAV — rese esecutive dai Direttori degli Aeroporti, pur essendo la circolazione dei velivoli, sia al suolo che in volo, sotto la esclusiva competenza dell'Ente Nazionale di Assistenza al volo;

il richiamo alla certificazione di Capodichino, rilasciata dall'ENAC, si riferisce alla conformità delle strutture e degli impianti aeroportuali all'Annesso XIV ICAO e non alle procedure operative —:

se il Governo intenda promuovere la realizzazione del nuovo aeroporto di Grazzanise;

se, per la realizzazione e la gestione del nuovo aeroporto, intenda attuare procedure concorrenziali in sede comunitaria o privilegiare la GESAC, attuale gestore di Capodichino, che ha, in passato, ceduto a trattativa privata diretta, il 70 per cento delle proprie quote azionarie alla British Airport Authority;

se intenda adoperarsi affinché il Dipartimento della Navigazione Aerea, l'ENAC e l'ENAV adottino regole precise sulle condizioni operative degli aeroporti nelle diverse condizioni strutturali, assumendone la piena responsabilità, per evitare che la capacità di uno scalo possa prevalere sulla sicurezza del volo.

(4-11046)

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

l'articolo 52, comma 35, della legge 28 dicembre 2001, n. 448, ha previsto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti disponesse con proprio decreto l'imposizione degli oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati fra lo scalo aeroportuale di Crotona e i principali aeroporti nazionali, in conformità all'articolo 4 del Regolamento n. 2408 del 1992 del Consiglio della Comunità Europea, che consente di sovvenzionare con risorse pubbliche alcuni col-

legamenti aeroportuali per sostenere sia lo sviluppo del traffico aereo sia l'economia delle aree più svantaggiate;

con decreto 19 novembre 2002 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti i servizi aerei di linea effettuati sulle rotte Crotone-Roma e viceversa e Crotone-Roma e viceversa sono stati sottoposti ad onere di servizio pubblico secondo le modalità indicate nell'allegato al decreto medesimo, che definisce i contenuti dell'onere in relazione al numero di frequenze minime dei voli, agli orari, ai livelli tariffari, ai tipi di aeromobili utilizzabili e alla capacità di offerta, alla continuità dei servizi;

i collegamenti convenzionati con gli oneri di servizio tra l'aeroporto crotonese e le città di Milano e Roma sono state appaltate dalla compagnia Alitalia;

allo stato attuale esiste un volo giornaliero per Roma con partenza da Crotone al mattino e rientro alla sera ed il collegamento è effettuato con MD80 da 131 posti;

si apprende che l'Alitalia sta programmando il cambiamento del tipo di aeromobile utilizzato in tale tratta sostituendo il jet con un aereo turboelica ATR72 da 66 posti;

la motivazione di tale scelta sarebbe dovuta al fatto che il traffico esistente sulla rotta Crotone-Roma non è adeguato al tipo di aeromobile usato;

questa decisione, a giudizio dell'interrogante contravviene a quanto contenuto nell'allegato al decreto ministeriale 19 novembre 2002 in termini di aeromobili utilizzabili e di capacità offerta;

tale allegato dispone infatti che «gli aeromobili impiegati sulla rotta Crotone-Roma e viceversa nel periodo dal 16 settembre al 14 giugno dovranno fornire una capacità minima di 70 posti, nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre e nei 15 e 5 giorni rispettivamente delle festività natalizie e pasquali una capacità minima di 140 posti; in alternativa po-

tranno essere utilizzati aeromobili di capacità diversa a condizione che nelle fasce garantite sia assicurata, anche attraverso un'implementazione delle frequenze, una capacità equivalente su base annua »;

l'utilizzo del nuovo tipo di aeromobile creerebbe altresì notevoli disagi agli utenti sia in termini di qualità del servizio offerto, sia in termini di tempo impiegato a causa della lentezza dell'aereo e del rischio di perdita di coincidenze con altri voli;

il motivo della richiesta del sovvenzionamento dei principali collegamenti con lo scalo di Crotone mediante gli oneri di servizio pubblico era quello di sviluppare e rilanciare tale aeroporto e rendere più accessibile e conveniente l'uso del trasporto aereo in un territorio che da tempo soffre di carenze negli altri mezzi di trasporto, siano essi su gomma o su ferro, dal momento che la strada statale 106 è ad alto rischio di incidenti stradali e da tempo attende un ammodernamento e la ferrovia esistente è a binario unico e vi transitano motrici a gasolio —;

se il Ministro intenda intervenire presso i soggetti competenti in merito a questa decisione della compagnia Alitalia al fine di rendere più efficienti i servizi offerti dall'aeroporto di Crotone a tutto il bacino d'utenza che gravita sulla costiera ionica, fortemente penalizzato dalla mancanza di collegamenti stradali e ferroviari adeguati, in grado di far uscire dall'isolamento le zone più interne ed impervie e collegarle con il resto d'Italia;

se non sia opportuno utilizzare per la tratta Crotone-Roma, anziché un aereo turboelica ATR72 da 66 posti, lo stesso tipo di aeromobile utilizzato nel collegamento con l'aeroporto di Milano, ossia il jet Embrair145 da 48 posti, e magari implementare le frequenze giornaliere, così come consentito dal decreto ministeriale 19 novembre 2002. (4-11048)