

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

la questione del « caro-polizze » è certamente di ragguardevole rilevanza nell'ambito del mercato automobilistico, tenuto conto che in Italia gli oneri posti a carico del proprietario di autovetture sono, a partire dai costi della pratica di immatricolazione, i più elevati in Europa in assoluto;

il costo della copertura assicurativa è poi particolarmente rilevante e, soprattutto fra gli strati meno abbienti della popolazione, costituisce problema molto serio;

si sta facendo largo la proposta, per mettere un freno al « caro-polizza », di installare a bordo dell'auto una « scatola nera » capace di monitorare in ogni momento i comportamenti del conducente dell'autovettura, i dati di ciascun periodo di guida, l'identità, i tempi, la velocità e le percorrenze, compresi i falsi incidenti;

per il vero tale iniziativa è già stata sperimentata in alcune regioni (quali, ad esempio, la Campania) su particolare e determinata sollecitazione del Ministero delle attività produttive, ed ora sembra possa essere utilizzata da due compagnie di assicurazione;

il dispositivo elettronico — chiamato *Clear box*, in modo identico alle scatole nere di aerei e di treni, consentirà la dettagliata ricostruzione delle dinamiche della vettura, comunicando altresì con le centrali di soccorso in caso di sinistro e soprattutto rendendo impossibile il fiorentissimo mercato dei sinistri-truffa;

il funzionamento di tale attrezzo si basa su un dispositivo di bordo, costituito da un modulo principale installato sul cofano anteriore dell'auto e da un fron-

talino in prossimità del cruscotto, che rileva i dati caratterizzanti ciascun periodo di guida e annota, oltre all'identità codificata del conducente, anche tempi, percorrenze, velocità medie;

un'apposita chiave permette, quindi, di leggere le informazioni memorizzate dalla scatola nera, trasferendone i dati su un *personal computer*;

l'installazione dello strumento non è sostanzialmente diversa da quella di un normale sistema antifurto e può essere effettuata in qualsiasi autofficina;

fra l'altro si tratta di un meccanismo che presenta l'ulteriore vantaggio — non certamente di poco conto — di consentire la localizzazione del veicolo in caso di furto;

il problema che presenta tale soluzione è evidentemente quello del costo, che peraltro potrebbe essere in parte sostenuto dalle stesse compagnie di assicurazione, tenuto conto dei risparmi che conseguirebbero in ragione della eliminazione dei sinistri-truffa ed in ragione della diminuzione del numero dei furti delle autovetture;

la sperimentazione, dunque, appare significativa ed importante perché consente di instaurare un clima diverso fra utenti automobilisti e compagnie di assicurazioni e di frenare il perverso rapporto di crescita dei premi assicurativi eliminando talune delle cause più significative —:

quale sia, nel quadro delle politiche intese ad aumentare la sicurezza ed a contenere il numero dei sinistri stradali e dei premi assicurativi oggi ai limiti della sopportabilità, la valutazione complessiva, soppesando elementi positivi ed eventuali elementi negativi, circa la fattibilità della installazione obbligatoria della « scatola nera » sulle autovetture circolanti. (3-04242)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

ZANETTA, NICOTRA e SANZA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dopo la sostituzione dell'articolo 802 del Codice della Navigazione che di fatto ha ommesso il riferimento al mancato pagamento delle tasse e diritti dovuti fra le cause per le quali ENAC può vietare la partenza di un aeromobile, alcune Compagnie aeree non corrispondono alle Società di gestione aeroportuale, tra cui ADR, SEA, i corrispettivi di *handling* e delle tasse e diritti dovuti;

il mancato pagamento di tali corrispettivi sta creando gravi problemi agli aeroporti a fronte dell'impegno delle Società di gestione aeroportuali di mettere a disposizione le infrastrutture primarie dell'aeroporto (piste, piazzali, raccordi, aree operative, eccetera) con il rischio di veder compromessi i necessari investimenti a favore della sicurezza del trasporto aereo;

nonostante le Società di gestione abbiano concesso ad alcune Compagnie aeree diversi piani di rientro del credito maturato, tali piani sono stati sempre disattesi dalle stesse Compagnie aeree;

il credito accumulato da alcune tra le maggiori Società di gestione aeroportuale nei confronti di AirOne è di parecchi milioni di euro e nonostante ciò la Compagnia aerea continua a operare in quegli aeroporti senza pagare alcunché accrescendo così i suoi debiti;

ENAC più volte interpellata dalle Società di gestione non ha mai dato risposta alle richieste omettendo quindi la sua funzione di Ente di controllo per il regolare funzionamento del trasporto aereo —:

quali iniziative si intendano adottare per evitare che tutto ciò possa mettere a repentaglio la sicurezza del trasporto aereo e configurarsi come una violazione della libera concorrenza e quindi come un

illegittimo finanziamento a queste Compagnie aeree, comportando quindi una situazione di vantaggio rispetto alle Compagnie aeree concorrenti che provvedono regolarmente ai pagamenti dovuti.

(5-04016)

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

con legge n. 139 del 1992 sono stati finanziati i lavori di potenziamento dell'aeroporto di Venezia;

con legge n. 135 del 1997 e n. 194 del 1998 sono stati finanziati i lavori di potenziamento degli aeroporti di Albenga, Ancona, Bari, Bologna, Brindisi, Catania, Cuneo, Foggia, Foligno, Genova, Grosseto, Napoli, Perugia, Pisa, Reggio Emilia, Roma, Siena, Torino, Trieste e Verona nonché il rifinanziamento per l'aeroporto di Venezia;

conseguentemente l'ENAC ha acceso i mutui bancari per i quali sta pagando le rate annuali dei mutui ed ha attivato un finanziamento BEI per la *security* di 150 milioni di euro, per un investimento complessivo di circa 574 milioni di euro;

la finanziaria 2004 aveva già operato un taglio, secondo gli interroganti, illegittimo dei fondi già stanziati e a tale grave scelta il Parlamento ha posto rimedio nel corso del 2004, approvando uno specifico emendamento in una successiva legge;

la finanziaria 2005 prevede un medesimo quanto, secondo gli interroganti, inammissibile taglio dei fondi destinati a pagare i mutui già accesi mettendo a rischio il bilancio dell'ENAC e i lavori in corso o da avviare in base alle predette leggi —:

se e come il Ministero intende assolvere agli obblighi legislativi e alle sopravvenute esigenze di completamento di lavori già in corso nonché a quelli prevedi-

bili per le olimpiadi invernali di Torino 2006. (5-04017)

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

uno sciopero improvviso è stato attuato nella mattina del 16 febbraio 2005 negli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa da parte del personale della Sea, la società di gestione degli scali;

la conseguenza è stata la cancellazione di 11 voli all'aeroporto Malpensa, il ritardo di alcune ore di gran parte dei voli in partenza e la formazione di lunghe code di passeggeri in attesa dell'imbarco;

l'astensione dal lavoro è cominciata alle 6 a Linate e alle 7 a Malpensa, dove si è svolta una manifestazione nell'atrio dell'aeroporto a cui hanno partecipato centinaia di dipendenti;

l'astensione dal lavoro ha interessato gli autisti dei pullman che accompagnano i passeggeri dallo scalo agli aerei, gli addetti ai bagagli e quelli al *check in*;

il dissenso dei lavoratori riguarda il sistema delle turnazioni di lavoro decise dalla Sea ma riflette anche le preoccupazioni dei lavoratori per il futuro dell'azienda in vista della annunciata privatizzazione da parte del Comune di Milano e dall'assenza nel nostro ordinamento di adeguate protezioni sociali;

a causa della mancata liberalizzazione del settore *handling* le compagnie di navigazione aerea che operano in Italia sostengono dei costi superiori a quelli sostenuti dai propri concorrenti comunitari e che tale situazione sta determinando una deviazione del traffico internazionale dagli scali del nostro paese —:

quali iniziative ha intrapreso o intende intraprendere per estendere gli ammortizzatori sociali ai lavoratori del settore *handling* e quali soluzioni operative intende individuare al fine di abolire i sovrapprezzi sostenuti dalle compagnie di

navigazione aerea operanti nel nostro paese e evitare che i positivi effetti economici derivanti dalla liberalizzazione del settore *handling* siano vanificati e ostacolati dalle conseguenti opposizioni dei lavoratori a salvaguardia dei propri diritti. (5-04018)

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

nei voli della compagnia Alpi Eagles — che effettua trasferimenti in Italia da Alghero, Cagliari, Catania, Lamezia Terme, Napoli, Palermo, Roma e Venezia — si registrano quotidianamente ritardi di almeno un'ora con gravissimi ed ormai inaccettabili disagi per gli utenti, dovuti probabilmente al fatto che viene utilizzato un unico aeromobile per ciascuna tratta;

come si precisa anche nel sito internet della compagnia aerea, infatti, la stessa dispone di una flotta che si compone complessivamente di nove aeromobili (nove *jet fokker*);

i costanti ritardi registrati da tale compagnia aerea sono, secondo gli interroganti, divenuti pertanto ormai inaccettabili, creando una situazione di forte malcontento e di gravi disagi per i passeggeri;

vi è quindi la necessità e l'urgenza di intervenire quanto prima per risolvere tale situazione — oltre che valutando la possibilità di rivedere gli *slots* assegnati a tale compagnia aerea — anche prevedendo concreti e precisi obblighi di risarcimento in favore dei passeggeri, in aderenza con gli indirizzi espressi al riguardo in sede europea —:

quali iniziative intenda assumere — anche con riferimento a precisi obblighi di risarcimento in favore dei passeggeri — per evitare che, per il futuro, si evitino i fortissimi disagi finora arrecati a causa dei continui e rilevanti ritardi registrati dalla compagnia aerea Alpi Eagles. (5-04019)

Interrogazione a risposta scritta:

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

il susseguirsi di incidenti ferroviari in Italia nel corso degli ultimi anni ha provocato numerose vittime tra i passeggeri e tra i lavoratori delle ferrovie, in particolare fra i macchinisti;

sono almeno 127 i disastri avvenuti, e probabilmente il numero è in difetto: Grizzana, Cuneo, Coronella, Km. 197 Caserta Cassino, Chamabave, Piacenza, Monzono, Lamezia, S. Severo, Castelbolognese, Crotone, Campeda, Trofarello, Savignano, Samoggia, Viserba, Orbetello, Chillalza, Trebisacce, Villa S. Giovanni, Pisa C.le, Reggio Sassuolo, Santhià, Mantova, Frattamaggiore, Bagnoli, Allerona, Vallo di Lucania, Vetrego, Cremona Fidenza, Pisa, Cuneo Fossano, Milano, Chiusi, Ciampino, Falciano, Siena, Badia al Pino, Caluso, Grizzana, Oggiano, Incoronata, Crovaldosola, Lambrugo (Nord Milano), Borgovercelli, Campobello Licata, Chiesti, Pescara, Chiasso, Livorno, Roma Aurelia, Magliana, Genova, S. Benedetto, Potenza, Città della Pieve, Contursi, Domodossola, Gallarate, Piedimonte, Quadrivio Zappata, Dormelletto, Pomezia, Sulmona, Acquaviva Montepulciano, Belgirate, Milano P.G., Grignano, Rubiera, Crema, Pomezia, Bologna S.R., Olcio al Serio, Cattolica, Cava Manara, Brescia (Nord Milano), Piacenza, Roma Casilina, La Spezia, Milano Certosa, Firenze Castello, S. Margherita Ligure, Milano, Capena, Chiosino, Piacenza, Berceto, Berceto, Solignano, Torino di Sangro, Bivio S. Lucia, Ospedaletto, Rubiera, Antignano, Colle Inarco, Terni, Chiasso, Rometta Marea, Piombino, Torrazza, S. Vito Chetino, Limone, Roma Tiburtina, Casteguelfo, Casalecchio Garibaldi, Saronno (Nord Milano), Livorno, Pisa S. Rossore, Civita Castellana, Sibari, Stresa, Lavino, Como, Serravalle Scrivia, Cuneo, Chiusi, Lagopesole di Avigliano, Palermo Orleans, Crevalcore;

52 sono i macchinisti rimasti uccisi negli incidenti, senza contare le centinaia

di feriti e invalidi: Mario Nebiolo (Cuneo), Biagio Ferrari (Cuneo), Giacomino Degli Angeli (Coronella), Antonio Zizzi (Taranto), Gianfranco Briganti (Cassino — PL), Carmine Martello (Lamezia), Claudio Padalino (S. Severo), Domenico Iannetti (S. Severo), Angelo Giuffrè (Crotone), Salvatore Bruno (Crotone), Sorrenti (C.T.) (Crotone), Antonio Lo Foco (Barletta), Anzio Moretti (Firenze), Giovannino Cuscusa (Chirialza), Gianfranco Serra (Chirialza), Vito Chironna (Trebisacce), Giovanni Mischì (Mantova), Antonio Loni (Bagnoli), Mauro Guscetti (Caluso), Gabriele Giammatteo (Ciampino), Romano DAntini (Ciampino), Tommaso Cucuzzoli (Ciampino), Giuliano Mori (Badia al Pino), Massimo Severi (C.T.) (Badia al Pino), Enrico Ugolini (Piedimonte), Luigi Romeo (Sulmona), Francesco Santonocito (Grignano), Gioacchino Guastamacchia (Grignano), Pasquale Sorbo (Piacenza), Lidio De Sanctis (Piacenza), Fabio Agostini (Solignano), Matteo Santilli (Solignano), Paolo Nigiotti (Solignano), Piero Rimonti (Solignano), Pietro Bertolucci (Solignano), Filippo Nocera (Paola), Ennio Mazzocchetti (Colle Isarco), Domenico Bianco (Colle Isarco), Carmine Senatore (Chiasso), Salvatore Fortunato (Chiasso), Saverio Nania (Rometta Marea), Francesco Palladino (S. Vito Chetino), Daniele Montenovo (C.T.) (Ancona), Giuseppe Bessone (Limone), Attilio Bandiera (Limone), A.P. 42 anni (Civita Castellana), A.F. 46 anni (C.T.) (Civita Castellana), Anna Matarrese (C.T.) (Cuneo), Paolo Cinti (C.T.) (Crevalcore), Ciro Cuccinello (Crevalcore), Equizio Abate (Crevalcore), Vincenzo De Biase (Crevalcore);

centinaia, inoltre, sono i disastri miracolosamente evitati, quando invece le FS erano annoverate tra le ferrovie più sicure d'Europa; oggi la tendenza è quella di accreditare sempre più le responsabilità ai cosiddetti « errori umani », ma nulla si dice dei licenziamenti di coloro che denunciano la violazione delle norme sulla sicurezza e persino delle punizioni nei confronti degli RLS;

le manutenzioni e lo stesso personale di esercizio vengono costantemente ridotti, mentre nuove tecnologie non vengono applicate; spesso le organizzazioni sindacali confederali sono al di sotto dei loro compiti e, in accordo con la direzione di Trenitalia, ignorano regole elementari di democrazia e partecipazione che sarebbero essenziali anche per il mantenimento della sicurezza ferroviaria;

l'esasperazione dei passeggeri pendolari in gran parte del territorio nazionale, a causa dei ritardi e dei disservizi, frutto d'incuria e di privilegio di altri ambiti (vedi alta velocità) —:

se il Ministro non intenda intervenire presso Trenitalia per ottenere il ritiro del licenziamento dei quattro ferrovieri che hanno denunciato alla trasmissione *Report* l'insicurezza e i disservizi ferroviari;

se non ritenga di dover adottare iniziative presso Trenitalia affinché la tecnologia venga utilizzata a supporto del fattore umano e venga ridefinita l'organizzazione riguardante il personale di macchina (Vacma), viaggiante e di manutenzione;

posto che i ferrovieri sono una risorsa e non un costo, se non ritenga — anche ai fini della tutela della sicurezza —, di dover altresì intervenire, affinché non venga più utilizzato il personale precario, incredibilmente in uso anche tra i macchinisti;

se non ritenga indispensabile intervenire affinché sia riorganizzato tutto l'assetto inerente la sicurezza: controlli, schedari, sinergie tra le varie divisioni;

se non sia giunto il momento, a seguito del bilancio fallimentare dei processi di privatizzazione, di adottare iniziative normative affinché sia ricostituita l'azienda unica pubblica, facendo rientrare nella stessa — riorganizzandoli — i lavori esternalizzati;

se non sia da rivedere in termini di priorità la politica delle infrastrutture, privilegiando quelle che migliorano il si-

stema a rete e il trasporto dei pendolari, creando altresì una rete parallela per le merci;

se non ritenga di adottare iniziative volte a elaborare un Codice del Ferro al fine di impedire manomissioni arbitrarie fatte da burocrati aziendali per ridurre i costi o per una pericolosa e falsa efficienza.

(4-13115)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

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

all'articolo 33, comma 2, secondo periodo della legge 27 dicembre 2002 n. 289, il legislatore ha espressamente previsto che i funzionari del ruolo dei commissari della Polizia di Stato siano oggetto di un riordino dirigenziale;

presso la commissione Affari Costituzionali della Camera dei Deputati, durante l'esame del disegno di legge n. 2384 - concernente il riordino della carriera dei Funzionari di Polizia, il sottosegretario Alfredo Mantovano ha comunicato che nella stessa materia è in corso un'attività preparatoria per la definizione di un disegno di legge;

in materia di carriera dei funzionari della Polizia di Stato, resta aperta la questione della equiordinazione normativa ed economica ad omologhi comparti del pubblico impiego, come quello dei funzionari prefettizi —:

l'interrogante chiede di sapere quali siano le motivazioni che causano il ritardo nella presentazione da parte del Governo di un disegno di legge nel riordino della carriera dei Funzionari di Polizia;

quali provvedimenti urgenti intenda adottare affinché siano soddisfatte le aspettative dei Funzionari di Polizia, ormai non più procrastinabili, che attendono