

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

MISURACA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

Isoradio, un programma radiofonico in diretta varato il 23 dicembre 1989 e nato dalla collaborazione tra la Rai e la società Autostrade, fornisce a tutti gli automobilisti autostradali continue informazioni sulla viabilità, sulle condizioni meteorologiche, cantieri, comunicazioni di emergenza, evoluzione del traffico (e permette, quindi, di conoscere i rallentamenti, la formazione e lo scioglimento di code, di scegliere i percorsi alternativi: consentendo, in sostanza, di condurre il proprio viaggio nel migliore dei modi);

Isoradio va in onda tutti i giorni, articolandosi su moduli orari flessibili al fine di adattarsi a particolari situazioni di traffico;

il sistema di diffusione del programma si sviluppa attraverso l'uso di una rete in fibra ottica collocata lungo il tracciato dell'autostrada che consente, pertanto, anche l'ascolto in galleria e copre circa 1.600 chilometri di autostrada;

il servizio è attivo sino all'altezza di Salerno e da quel punto funziona, discontinuamente, solo in alcuni tratti limitrofi;

per tali motivi la parte sud continentale del Paese e la Sicilia sono escluse da un servizio continuo di rilevante valore per gli utenti della strada e tale condizione penalizza il processo di sviluppo di quelle zone;

sino ad ora l'attivazione del servizio Isoradio in ulteriori tratti autostradali è avvenuta solo grazie alla sensibilità della Rai verso gli utenti —:

se non ritenga di attivarsi tempestivamente per consentire l'estensione a tutte le autostrade del sud del programma ra-

diofonico Isoradio, fornendo, con ciò, un servizio di grande valore agli automobilisti e ristabilendo, nello specifico, condizioni di equità tra le varie zone del Paese.

(3-03557)

FRAGALÀ e LO PRESTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'incidente aereo accaduto a Genova il 25 febbraio 1999, che ha causato la morte di tre persone, a distanza di poche settimane da un altro accaduto presso l'aeroporto Fontanarossa di Catania, conclusosi fortunatamente senza vittime, riporta all'attenzione dell'opinione pubblica, con urgente drammaticità, la questione della sicurezza del trasporto aereo in Italia;

nelle circostanze dell'incidente sembrerebbe affiorare la grave responsabilità dell'equipaggio che avrebbe omesso di predisporre ed utilizzare gli equipaggiamenti di soccorso e di emergenza e di fornire la necessaria assistenza per assicurare la salvezza di tutti gli occupanti dell'aereo finito in mare;

risulta, inoltre, che l'equipaggiamento di soccorso a bordo dell'aereo caduto in mare fosse carente, non essendo presenti né i giubbotti salvagente ad ausilio dei passeggeri trasportati, né un equipaggiamento idoneo a consentire all'equipaggio di svolgere delle operazioni sott'acqua che avrebbero consentito all'assistente di volo — che è poi invece deceduta — di aprire il portellone;

sembrerebbe, ancora, che dei due assistenti di volo presenti in cabina solamente uno fosse regolarmente assunto e certificato per le operazioni di soccorso, mentre l'altro svolgeva operazioni cosiddette di *training on the job* —:

se i fatti esposti in premessa corrispondano al vero;

se e con quali modalità il Governo intenda disporre un'inchiesta per conoscere esattamente, innanzitutto le cause e

le responsabilità nella sciagura aerea di Genova, per chiarire, poi che tipo di accordi esistano tra la compagnia aerea Minerva, alla cui linea apparteneva l'aereo caduto in mare, e la compagnia di bandiera Alitalia, per raccogliere soprattutto delle informazioni circa l'addestramento del personale delle compagnie aeree italiane, compresa la stessa Alitalia, e circa la pratica del *training on the job*, cioè dell'utilizzazione di personale a bordo che non abbia ancora avuto tutte le necessarie certificazioni ed, infine, per appurare quale sia lo stato attuale del rispetto da parte delle compagnie aeree operanti nel nostro Paese delle normative finalizzate a garantire la sicurezza del trasporto aereo;

quali opportune iniziative il Governo intenda assumere per rendere operativa al più presto l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, prevista in attuazione della direttiva 94/56/CE. (3-03558)

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

ogni giorno vengono accertati casi di falsificazione di documenti utilizzati a corredo delle domande di regolarizzazione dei cittadini extracomunitari che si rivolgono alle questure;

nei giorni scorsi addirittura un migliaio di pratiche gestite da Salvatore Musmeci, cinquantenne di Cruciano Mulanino, sono state scoperte dalla polizia a conferma dell'ampia dimensione del mercato della falsificazione della documentazione utilizzata per ottenere i permessi di soggiorno;

casi come quello che ha visto protagonista Salvatore Musmeci si ripetono quotidianamente in ogni parte d'Italia;

le norme varate dal ministero dell'interno in materia di documentazione da presentare presso le questure appaiono troppo lassiste e generiche;

quanti siano i casi sin qui accertati di falsificazione di documenti al fine di ottenere la concessione del permesso di sog-

giorno nell'ambito delle quote programmate, ai sensi del decreto legislativo riguardante l'immigrazione;

se siano stati disposti particolari strumenti di controllo per evitare che la documentazione falsa possa portare invece alla concessione senza titolo effettivo e reale, del permesso di soggiorno;

quali misure il ministero dell'interno intenda assumere a fronte di un fenomeno divenuto di massa e che dovrebbe portare anche a rivedere in termini sostanziali le direttive emanate;

se, non si ritenga di rivedere la circolare del prefetto Masone, definendo «paletti» molto più precisi al fine di verificare con maggiore cautela il titolo di regolarizzazione attraverso la presentazione di documentazione più attendibile di quella fin qui richiesta, facilmente falsificabile. (3-03559)

ANGELONI. — *Al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

è apparso su *Milano Finanza* del 5 marzo 1999 un articolo nel quale si ipotizza la difesa di interessi lobbistici dietro l'inserimento dell'emendamento 2.39 nel decreto-legge 30 gennaio 1999, n. 15 —:

quale sia la reale posizione del Governo sull'argomento visto che proprio il Sottosegretario Vita, che è stato uno dei più attivi sostenitori dell'inserimento dell'emendamento nel decreto-legge, pur sapendo che l'argomento era stato eliminato dalla stesura del testo, ha dichiarato a *Milano Finanza* che: «È un obiettivo distorsione della concorrenza che dà un vantaggio ingiusto ad alcuni contro altri che non hanno la stessa possibilità;

in che modo il Governo intenda intervenire per ripristinare una corretta impostazione dei principi di concorrenza, visto fra l'altro che l'emendamento contrasta sia con l'articolo 41 della Costituzione italiana sia con la legge per la tutela dei marchi. (3-03560)