

*INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**Interrogazione a risposta orale:*

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

martedì 5 febbraio 2002 si è svolta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla presenza del professor Vito Raggio e del Capo Dipartimento dottor Di Virgilio, una riunione con il rappresentante del Gruppo Tirrenia-Siremar, Pecorini, alcuni dirigenti dell'Assessorato ai trasporti della provincia di Agrigento, i sindaci di Lampedusa e Porto Empedocle, per discutere le problematiche connesse al collegamento marittimo Porto Empedocle-Lampedusa in atto gestito dalla società Siremar del Gruppo Tirrenia, a mezzo della motonave *Paolo Veronese*;

nel corso della riunione, il rappresentante del gruppo Tirrenia-Siremar ha anticipato che la propria società presenterà a giorni alla regione Siciliana la proposta di affiancare alla predetta motonave una seconda nave veloce per il trasporto dei soli passeggeri nei tre mesi estivi, che parta, anziché da Porto Empedocle (provincia di Agrigento), da Mazara del Vallo (provincia di Trapani);

l'isola di Lampedusa è in provincia di Agrigento e, pertanto, spostare la partenza e l'arrivo della nave veloce da Porto Empedocle a Mazara del Vallo costituirebbe un grave pregiudizio per gli isolani, che verrebbero ulteriormente isolati dalla propria provincia, nonché arrecherebbe un grave danno economico e turistico alla provincia di Agrigento, già peraltro fortemente disagiata —:

se e quali provvedimenti si intendono adottare per scongiurare i danni derivanti dalla nefasta volontà del gruppo Siremar.  
(3-00723)

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

l'Enav spa risulta avere sottoscritto con Italfight System spa, un accordo per la fornitura dei servizi di controllo in volo degli impianti ed apparati di radio misure e di radio assistenza;

l'Italfight System spa risulta costituita, con partecipazione paritaria in data 3 ottobre 2001 da Enav spa titolare del servizio e da Tecnosistemi spa, che non sembra possedere alcuna particolare specializzazione nel campo delle radio misure e dei controlli in volo;

tale operazione industriale e finanziaria è stata operata da Enav spa con riguardo a servizi, risorse ed apparati alla stessa trasferiti in assenza di qualsiasi vincolo di concessione o di contratto di programma e di servizio;

l'operazione per quanto è dato sapere, consiste nel medio periodo, nel trasferire alla nuova società Tecnosistemi come sopra costituita, mezzi, risorse, strutture ed organizzazione, mentre Enav si impegna ad acquistare dalla neonata società tutti i necessari servizi di controllo a prezzi di gran lunga superiori a quelli praticati in campo nazionale ed internazionale;

tale operazione contrasta con le indicazioni e raccomandazioni formulate dalla stessa Commissione trasporti in occasione del parere per la trasformazione dell'Enav, concernenti appunto la salvaguardia dell'unicità del servizio trasformato in società per azioni e la internazionalizzazione di quelli dati a terzi in appalto —:

quali iniziative il Ministro intenda assumere per scongiurare che beni e servizi di pubblica proprietà vengano utilizzati non per fini esclusivi di sicurezza, ma

all'unico scopo di assicurare profitti a soggetti privati, trasferendo contestualmente ed integralmente maggiori costi sulla collettività;

se non sia il caso di fornire all'amministratore unico appena designato in sostituzione dei vertici azzerati l'indicazione del Governo di annullare tutte le operazioni industriali messe in atto dall'ingegner Sandro Gualano in qualità di commissario prima ed amministratore delegato poi della società Enav spa. (5-00674)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

GIACOMO ANGELO ROSARIO VENTURA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nel Protocollo di Kyoto si prevede la promozione di politiche di contenimento delle emissioni di gas-serra;

viene data priorità da parte di questo Governo alla promozione di misure che incentivino il trasporto ferroviario sia per il trasporto pubblico in genere, che delle merci;

il ritardo in cui versa attualmente il nostro Paese rispetto agli altri Paesi europei, in tema di rilancio ed ammodernamento del sistema dei trasporti, rappresenta un *handicap* grave per la nostra economia, e il massimo impegno con cui questo Governo intende eliminare tali carenze si evince dalle norme approvate nella legge finanziaria 2002, che incidono favorevolmente sul settore dei trasporti rendendo possibile il completamento e la realizzazione di grandi opere;

con l'articolo 57 della legge finanziaria vengono destinate risorse finanziarie alla Società delle Ferrovie al fine di potenziare l'operatività destinando uno stanziamento finalizzato ad aumentare il capitale della Società per il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie e che tra le opere in cantiere vi è il potenziamento della tratta Gela-Siracusa;

la legge 30 del 1998 prevede disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione;

mentre è stato programmato il completamento e il potenziamento di vari collegamenti ferroviari in tutt'Italia, tra cui la Genova-Ventimiglia, i passanti ferroviari di Milano e di Torino, si predispose un progetto esecutivo relativo alla linea ferroviaria del Brennero Verona-Monaco, in Sicilia si prevede il potenziamento della tratta Siracusa-Gela, ma si presenta un piano di ristrutturazione che va ad indebolire i collegamenti attualmente previsti sulla tratta Gela-Niscemi-Caltagirone, predisponendo la chiusura delle stazioni ferroviarie di Ragusa di Niscemi, determinando reali impedimenti allo sviluppo economico della Sicilia orientale e principalmente l'isolamento dei cittadini di Niscemi;

la sola chiusura della stazione della città di Niscemi arrecherebbe ulteriori danni all'agricoltura e al commercio dei prodotti agricoli;

con l'attuale carenza di infrastrutture nella zona si determinerebbe l'isolamento di una intera comunità;

tale decisione non tiene conto delle esigenze di migliaia di lavoratori e studenti universitari che usufruiscono di tale collegamento per recarsi quotidianamente a Catania, nonché annullare la volontà che tale comunità, nella figura del sindaco, sia inserita in un ampio rinnovamento e rilancio economico —:

quali siano i tempi previsti di inizio e di conclusione del lavoro di potenziamento della tratta Gela-Siracusa;

quali siano di conseguenza le iniziative che il Ministro interrogato intende intraprendere, al fine di evitare il concretarsi di una situazione paradossale, che mentre cerca di soddisfare le esigenze di diverse collettività, comporta una ulteriore penalizzazione, in un settore strategicamente importante, come quello del trasporto ferroviario, per tutti i lavoratori,

imprenditori, studenti di Niscemi che hanno il diritto di poter usufruire di un servizio che necessita sicuramente di significativi investimenti, non certo di ulteriori tagli. (4-02236)

**RUSSO SPENA e VENDOLA.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 17 febbraio 2002, sulla superstrada tirrenica cosentina, al bivio di Belvedere Marittimo, due Tir investono ed uccidono Elena Comito;

questo è solo l'ultimo dei tanti omicidi bianchi che avvengono sulla superstrada tirrenica cosentina a causa del traffico di mezzi pesanti —:

se non ritenga necessario dover interrompere il traffico dei mezzi pesanti (ben due hanno causato la morte di Elena Comito) sulla superstrada tirrenica cosentina, rilanciando, invece, il trasporto su rotaia, potenziando e riammodernando la rete ferroviaria calabrese, abbandonata praticamente a se stessa e con materiale usurante. (4-02259)

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

la compagnia aerea nazionale Alitalia continua da anni a versare in una situazione finanziaria precaria e sempre più difficile, dovendo ricorrere frequentemente ad interventi di sostegno governativi;

da ultimo, gli accadimenti dell'11 settembre 2001, con la conseguente precipitazione delle domande di circa il 15 per cento, hanno portato un sensibile peggioramento a livello dei risultati gestionali dell'azienda, riaprendo una nuova fase di difficoltà nel trasporto aereo italiano;

tali eventi, secondo i vertici Alitalia, hanno influito in termini di fatturato in una perdita valutabile in circa 30 miliardi, mutando fortemente le prospettive a me-

dio e lungo termine, anche a causa delle difficoltà economiche dell'ultimo triennio dell'azienda;

in tale quadro, il gruppo Alitalia, approvando in data 22 novembre 2001 il piano biennale 2002-2003, ha predisposto una serie di provvedimenti di emergenza atti ad ovviare alla crisi considerando che, al momento dell'elaborazione del piano, il numero degli esuberanti del personale era calcolato in 2.101 unità;

attraverso la minaccia di massicci licenziamenti l'amministratore delegato del gruppo Alitalia, dottor Francesco Mengozzi, anche questa volta ha ottenuto dal Governo e dalle parti sociali il benessere del personale, per ovviare agli esuberanti transitori di personale, pur non rientrando l'Alitalia nell'ambito di applicazione della predetta disciplina;

secondo quanto risulta all'interrogante, sembrerebbe che, mentre sono in corso procedure di emergenza per il riassetto del gruppo, l'azienda continuerebbe ad elargire ai dirigenti premi, promozioni, liquidazioni miliardarie e, quando escono dall'Alitalia, vi rientrano con lucrosi contratti di consulenza come il dottor Guido Carli (vedi articolo Agen-Parl del 5 febbraio 2002) —:

se il Ministro interrogato non ritenga doveroso per il Governo, in qualità di azionista di maggioranza della compagnia, trovare diverse alternative di risoluzione riguardo ai problemi finanziari del gruppo Alitalia, senza dover far pagare il prezzo di politiche sbagliate ai dipendenti ed ai passeggeri che si trovano a vedersi aumentati i prezzi anche del 20 per cento;

se il Ministro interrogato non ritenga pretestuose le richieste del consiglio di amministrazione del gruppo che adducono ogni responsabilità delle frequenti crisi dell'azienda ad eventi impreveduti come quello dell'11 settembre 2001, considerando che anche nel 2000 l'Alitalia chiuse con una perdita di 495 miliardi ed escludendo ogni responsabilità nelle scelte del consiglio di amministrazione;

se il Ministro interrogato non ritenga di intervenire per fare chiarezza sulle consulenze eccessivamente onerose che si stanno e si sono perpetrate in questi mesi. (4-02263)

\* \* \*

#### INTERNO

##### *Interrogazione a risposta orale:*

SGOBIO. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

il 25 giugno 2001 si verificò un violento incendio boschivo al Lido Silvana in Marina di Pulsano, in provincia di Taranto;

il 27 giugno 2001, con delibera del Consiglio comunale numero 37, fu proclamato lo stato di calamità naturale e il 16 luglio 2001, sempre con delibera del Consiglio comunale numero 45, fu richiesto il riconoscimento dello stato di emergenza nei territori gravemente danneggiati dall'incendio;

a distanza di oltre otto mesi dall'incendio e a distanza di oltre sette mesi dalla richiesta di riconoscimento dello stato di emergenza per i territori danneggiati dall'incendio, nulla di concreto è dato sapere e nessun contributo economico è stato finora stanziato —:

se i Ministri interrogati ritengano opportuno adoperarsi, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, al fine di sbloccare definitivamente la situazione di cui sopra e per conoscere quali atti siano in cantiere, alla vigilia della nuova stagione balneare, per predisporre le necessarie misure anti-incendio nella zona che, così violentemente colpita lo scorso anno, necessita di un adeguato processo di risarcimento. (3-00724)

##### *Interrogazioni a risposta scritta:*

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

in Sardegna si sta sviluppando un'emergenza di ordine pubblico che riguarda l'incolumità degli amministratori locali;

un recente studio disposto dalle associazioni dei comuni ha rilevato che negli ultimi anni ci sono stati quasi trecento attentati nei comuni sardi, con un incremento della frequenza nell'ultimo triennio;

nell'ultima settimana si sono registrati ben quattro episodi di questo tipo, che hanno coinvolto sindaci o loro stretti congiunti;

molti episodi di intimidazione non vengono denunciati o pubblicizzati per paura o per evitare fenomeni di emulazione;

nei piccoli comuni, e quindi nella stragrande maggioranza dei comuni sardi, in un'ottica di razionalizzazione che spesso non tiene conto dei costi sociali, stanno scomparendo quasi tutti presidi istituzionali (scuole, uffici postali, polizia, carabinieri) e anche servizi privati di utilità pubblica come gli sportelli bancari;

il comune si pone sempre più come l'unica espressione istituzionale — certamente quella più prossima ai cittadini — e gli amministratori locali, ed i sindaci in particolare, vivono quotidianamente in trincea;

in alcuni comuni sardi l'amministrazione comunale è retta da molti anni da un commissario prefettizio in quanto, a seguito di numerosi attentati, la popolazione ha rinunciato alle proprie prerogative democratiche rifiutandosi di presentare candidature per l'elezione degli organi comunali;