

sito nel reparto isolamento, addirittura non sono rispettate le normative vigenti;

il camminamento del pericoloso muro di cinta è assolutamente inadeguato al punto da presentare pericoli per il personale di guardia della polizia penitenziaria;

le garritte sono arrugginite, presentano vetri rotti e alcune sono prive di riscaldamento e di condizionamento;

il reparto isolamento ha da tempo l'impianto di aerazione guasto mentre le finestre non consentono un adeguato riciclo dell'aria;

la sistemazione delle suppellettili all'interno delle celle impedisce l'operazione di battitura delle inferriate, generando intuibili problemi sotto il profilo della sicurezza —:

quali urgenti iniziative intenda assumere per favorire l'immediata eliminazione degli inconvenienti, peraltro più volte ed inutilmente segnalati alle competenti autorità penitenziarie, del carcere Cerialdo-Cuneo. (3-01028)

CICCHITTO. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

dal 1998 al 2001, cioè per un periodo di tempo assai lungo, il giornalista Gian Marco Chiocci, è stato intercettato per conoscere i suoi eventuali rapporti con magistrati inquirenti e forze dell'ordine;

il giornale era un quotidiano dell'opposizione e che attraverso le intercettazioni di un giornalista era possibile tenere sotto controllo un'area molto vasta di giornalisti e di parlamentari;

nella straordinaria durata dell'intercettazione è rinvenibile, ad avviso dell'interrogante, anche il pericolo di un controllo politico nei confronti dell'opposizione —:

se non ritenga che un'operazione di questo tipo non sia lesiva dei diritti della persona, della libertà di stampa;

se il Ministro della giustizia non ritenga venuto il momento di eliminare dal codice penale i reati d'opinione. (3-01038)

Interrogazione a risposta scritta:

SERENA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

come riportato dal quotidiano *La Repubblica* del 13 dicembre 1997, *Amnesty International* si è in passato espressa con un suo documento confermando di considerare Adriano Sofri, Ovidio Bompressi e Giorgio Pietrostefani « prigionieri politici » inoltre ammonendo: « sulla base dell'esame del caso da noi compiuto, possiamo confermare che *Amnesty* è preoccupata per alcuni aspetti che sollevano gravi dubbi sull'equità di questo procedimento giudiziario » —:

se il Ministro della giustizia non ritenga di dare adeguata risposta ad *Amnesty International* su questo tema.

(4-03114)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta immediata:

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

le agitazioni sindacali nel settore del trasporto aereo già in atto e quelle che si annunciano numerose nelle prossime settimane, oltre a creare disagi gravi ai viaggiatori, rischiano di danneggiare fortemente l'immagine del nostro Paese all'estero, con ripercussioni negative sul settore turistico che riveste fondamentale importanza per l'economia nazionale —:

quali interventi intenda adottare per scongiurare o, quanto meno, limitare la raffica di scioperi annunciati e per consentire un regolare funzionamento del tra-

sporto aereo in un momento di particolare attività, come quello di inizio della stagione estiva. (3-01035)

Interrogazioni a risposta scritta:

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se la trasformazione dell'Anas in società per azioni comporterà una situazione di esubero, in prospettiva, del personale dipendente;

se alla società per azioni sarà preposto un nuovo vertice aziendale;

se l'Anas sia intenzionata a dismettere i propri dipartimenti regionali delegando, nei prossimi anni, le funzioni di gestore della viabilità stradale nazionale alle regioni ed alle province. (4-03091)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno, al Ministro della salute.* — Per sapere:

quali e quante siano state le iniziative poste in essere dai rispettivi ministeri e dall'Anas nel corso della settimana dedicata alla sicurezza stradale;

quale sia stato l'impegno economico sostenuto ed il personale impegnato nelle singole manifestazioni. (4-03093)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere quali iniziative siano state assunte per assicurare alle progettazioni riguardanti le grandi opere infrastrutturali quelle caratteristiche tecnico-funzionali e di economicità che debbono essere alla base di interventi di così elevato costo ed impatto ambientale. (4-03094)

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

nella stazione ferroviaria di Milazzo sarebbero in atto una serie di accadimenti potenzialmente rivolti a dequalificarne l'immagine e l'importanza a livello turistico ed economico;

la tabella elettronica relativa agli orari di arrivi e partenze sita nell'atrio della suddetta stazione, infatti, è stata rimossa senza spiegazione;

il servizio bagagli è stato sospeso a tempo indeterminato ed i carrelli per il trasporto dei bagagli sono stati eliminati;

si paventerebbe, infine, la sospensione del servizio « auto a seguito » nelle tratte di percorrenza da e per Milazzo da Torino e da Milano —:

quali iniziative intenda assumere per acclarare se quanto esposto in premessa corrisponda al vero;

quali opportuni ed urgenti iniziative presso le Ferrovie dello Stato intenda assumere per ovviare ai notevoli disagi subiti dalle migliaia di viaggiatori e specificatamente dai numerosi turisti che, per recarsi nelle vicine isole Eolie, utilizzano il suddetto scalo, vero punto nodale a sostegno del turismo locale e del rilancio economico del sud. (4-03104)

MEROI, LA STARZA, BORNACIN, PEZZELLA, BOCCHINO, DELMASTRO DELLE VEDOVE, GHIGLIA, GERACI, GIANNI MANCUSO, MENIA, MIGLIORI, MUSSOLINI, TAGLIALATELA, CATANOSO, PATARINO e LA GRUA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la società Alitalia Express venne costituita alla fine del 1997, dopo una lunga e controversa trattativa sindacale ed attraverso un'operazione di incorporazione, inserimento in essa di parte dei settori di volo di Alitalia, modifica di denominazione sociale e successivo trasferimento di ramo d'azienda della già esistente Società Avia-

nova (interamente di proprietà Alitalia dal 1996 ed in seguito denominata Alitalia Team);

fino a detta operazione societaria, nella Società Avianova-Alitalia Team avevano convissuto vari settori operativi di aeromobili, con diverse realtà contrattuali;

la scelta di costituire un soggetto giuridicamente autonomo, ma dipendente dalle strategie industriali dell'intero Gruppo, identificava di fatto l'abbandono di una politica di controllo e determinazione delle dinamiche retributive e professionali delle categorie di personale navigante coinvolte, ampiamente consolidata e sintetizzabile nel C.C.N.L. del 1989 per le Società Alitalia ed ATI;

ad oggi il modello abbandonato da Alitalia-Alitalia Team è in uso nell'alleata Air France senza alcun doppio onere di gestione societaria, con chiare dinamiche retributive e professionali interessanti tutto il personale coinvolto;

peraltro l'intero personale navigante è strutturalmente incluso nelle liste di anzianità delle singole categorie della Capogruppo Alitalia, mentre quello di terra è, in parte, dipendente Alitalia in distacco presso Alitalia Express;

inoltre Alitalia Express non ha mai avuto una definizione strategica delle attività di ramo regionale, operando quasi esclusivamente « a tampone » sulle attività proprie di linea di Alitalia-Alitalia Team;

Alitalia Express ha visto operare, per un determinato periodo, linee tradizionalmente regionali da un altro vettore del Gruppo, la Società Eurofly, che nello specifico gestiva il servizio con costi maggiori od equiparati a quelli di Alitalia-Alitalia Team;

tra le linee guida dell'operazione Avianova-Alitalia Team vi era quella già contenuta nell'accordo « di risanamento » dell'Alitalia, sottoscritto nel giugno 1996, in cui veniva identificata la necessità di procedere alla definizione di modelli contrattuali che potessero « risultare idonei ad

ordinare trattamenti economici e normativi ed a determinare comuni condizioni contrattuali di base... suscettibili di costituire riferimento minimo per tutti gli operatori del settore »;

nell'atto di avvio delle attività di Alitalia Express del 21 maggio 1997 le parti convenivano, tra altro, di condividere il percorso di comune accordo tracciato attraverso:

il presidio diretto del Gruppo Alitalia nel settore regional-feeder, fino alla dotazione per la nuova realtà societaria di aeromobili con tipologia e capacità di trasporto analoga agli altri operatori europei del settore (« fino a 100 posti »);

la definizione di condizioni contrattuali certe, omogenee e competitive, tali da costituire il riferimento minimo per tutti gli operatori del settore regional-feeder sul territorio nazionale, in particolare per quei vettori che il Gruppo Alitalia avrebbe continuato ad utilizzare con il ricorso ad alleanze commerciali;

l'introduzione delle modalità in uso presso Alitalia per il calcolo del livello di produttività annua (ore di volo e/o di servizio), garantito nel minimo contrattuale del personale navigante, con l'obiettivo per il Gruppo Alitalia ed i lavoratori di Alitalia Express di acquisire uno strumento oggettivo per la determinazione del costo del lavoro;

ad oggi pare potersi affermare che nessuno di questi tre fondamentali strategie sia stata perseguita;

per ciò che concerne l'equilibrio delle spese legate alle scelte di flotta, pare non trovare alcuna logica di sostegno quanto si è verificato e continua a verificarsi nelle scelte riguardanti la Società Alitalia Express;

dopo una preziosa razionalizzazione operata da Avianova nel 1996, la società Alitalia Express ha in uso attualmente 15 aeromobili, ma nuovamente suddivisi in due tipologie completamente diverse (8 jet regionali e 7 turboelica) e che per il

prossimo anno il Gruppo Alitalia prevede l'introduzione di una terza linea di velivoli per ulteriori 12 macchine, con capienza 70 posti;

tra il 1998 ed il 2001 la Capogruppo ha sottoscritto anche una lunga serie di accordi sindacali in favore dei « naviganti » di Alitalia-Alitalia Team, all'interno dei quali Alitalia Express veniva di fatto utilizzata anche come strumento per l'apporto di benefici economici e/o normativi agli altri dipendenti del Gruppo (accordo di compensazione economica per le attività di volo cedute a terzi; accordo per la compensazione economica per la gestione dell'impiego quotidiano del personale navigante, relativamente ai tempi di transito e di consumo dei pasti;

dal punto di vista industriale, la missione che doveva essere affidata ad Alitalia Express pare non abbia ancora applicato la lunga serie di piani e progetti annunciati, molti dei quali, ad oggi, rinviati e/o cancellati —:

quali siano le valutazioni del Governo in ordine alle reali necessità di potenziamento di tutti i Settori del Gruppo Alitalia;

se non ritenga opportuno adottare interventi al fine di: dotare dei necessari strumenti operativi una Società del Gruppo Alitalia in grado di operare a livello concorrenziale sul mercato nazionale ed internazionale delle attività di linea, con aeromobili sotto i 100 posti di capienza; assicurare che il servizio « regional » venga esercitato compiutamente dalla nostra Compagnia di Bandiera che non deve certamente risultare penalizzata da altri vettori non altrettanto qualificati; definire, in termini di *network*, la missione del ramo regional, evitando di utilizzarne le attività solo « a tampone » dei settori di linea; garantire ed elevare i livelli occupazionali dell'intero Gruppo, operando un razionale potenziamento delle dinamiche professionali e retributive; evitare scostamenti all'interno del Piano Industriale precedentemente approvato, che potrebbero portare ad una ingiustificata penalizzazione delle risorse « regional » del

Gruppo, settore che invece sarebbe meritevole, per ricettività ed efficienza di mercato, di maggiori sviluppi ed investimenti; scongiurare comunque una eventuale dismissione o vendita di questo *asset* strategico, con l'inevitabile perdita di quote di mercato e posti di lavoro. (4-03107)

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

se siano a conoscenza che, quotidianamente, centinaia di nomadi affollano i treni della linea Roma-Avezzano;

se siano a conoscenza che i pendolari tiburtini lamentano atteggiamenti quanto meno discutibili da parte degli zingari;

se siano a conoscenza del grave stato di disagio sopportato dai viaggiatori, di recente amplificato da alcuni quotidiani nazionali e da settimanali locali;

se corrisponda al vero che lungo la tratta Tivoli-Roma, in particolare dalla stazione di Salone, non sia effettuato un puntuale controllo dei biglietti;

se siano a conoscenza che gli stessi viaggiatori reclamano, con particolare insistenza, una maggiore attenzione del personale delle Ferrovie dello Stato nei confronti di quanti, sistematicamente, eludono il pagamento del titolo di viaggio;

quali iniziative urgenti intendano assumere per assicurare la tranquillità e la sicurezza a bordo dei treni della tratta in questione;

quali iniziative urgenti intendano assumere, nell'immediato, affinché sia garantito che tutti i viaggiatori siano in possesso del biglietto;

se non ritengano opportuno affiancare degli agenti della Polfer al personale viaggiante delle Ferrovie dello Stato.

(4-03109)

RUZZANTE, VIGNI e ABBONDANZIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

circa 150 famiglie, in affitto negli alloggi siti a Padova in via Trieste n. 1 e piazza de Gasperi n. 41, di proprietà delle Assicurazioni generali (oggi Gruppo Generali Immobiliare) stanno vivendo una situazione molto difficile;

il patrimonio delle compagnie assicurative ha sempre avuto un ruolo strategico nelle politiche abitative, sia a Padova che in alte città italiane. Da una parte perché hanno sempre applicato le norme di legge, evitando gli abusi tanto comuni con l'equo canone; dall'altra perché rappresentavano anche una forma di ammortizzatore sociale in quanto rispondevano alla domanda abitativa di inquilini sottoposti a sfratto;

con l'introduzione della legge sui patti in deroga, nelle locazioni 1992, i sindacati degli inquilini raggiunsero un accordo con la proprietà che rappresentava il giusto equilibrio tra il mercato e le istanze sociali che venivano dalle famiglie con redditi modesti, inquiline delle Generali. Infatti oltre all'accordo economico, i sindacati ottennero una clausola di salvaguardia per i nuclei con reddito sino a 24 milioni;

dopo l'introduzione della legge 431 del 1998, che prevede il doppio canale contrattuale, quello libero e quello concertato, si riaprì la trattativa a livello nazionale tra l'Ania, che raggruppa tutte le società assicurative, ed i sindacati sull'applicazione delle norma nelle locazioni territoriali;

il decreto attuativo della legge 431, infatti prevedeva la possibilità per i gruppi assicurativi dell'applicazione, tramite un accordo integrativo, dei protocolli relativi agli affitti concertati a livello comunale. I sindacati chiesero, in considerazione dei redditi più modesti (sino a 35 milioni imponibili), delle condizioni di salvaguardia, visto che queste famiglie non sareb-

bero state comunque in grado di sostenere neanche gli affitti concertati, rientrando come livello di redditi nell'edilizia pubblica;

l'Ania, di cui il gruppo Generali è maggioranza, detiene quasi il 90 per cento degli alloggi assicurativi e ha tergiversato per quasi tre anni il confronto con i sindacati per una intesa applicativa dell'accordo. Nel frattempo la proprietà rinnovava i pochi contratti che andavano in scadenza con il regime del mercato libero, a lire 110.000 metro quadro anno, con l'aggiunta di una clausola che qualora si fosse raggiunto un accordo tra sindacati e proprietà (Ania) sugli affitti concertati, l'inquilino poteva recedere dal vecchio contratto e quindi stipularne uno nuovo. Per qualcuno che comunque non ha potuto accettare il livello economico richiesto, le Generali hanno provveduto a convalidare il provvedimento di sfratto;

nelle ultime settimane il gruppo Generali si è ritirato dalla trattativa perché, avendo avviato la cessione del proprio patrimonio ad una società immobiliare, sempre del Gruppo, con una azione finanziaria (*spin off*), non era più tenuto ad essere nell'Ania che raggruppa solo le assicurazioni ma non le società immobiliari e quindi non rientrava più nella necessità di dover fare un accordo integrativo;

intanto i rinnovi per gli inquilini che hanno il contratto in scadenza, con settembre 2001, dalle 110.000 lire metro quadro sono passate a 150.000, cifra proibitiva per tantissime delle 150 famiglie residenti in via Trieste (gli aumenti degli affitti riguardano sia gli inquilini ex generali che ex alleanza). Si consideri che il problema riguarda anche gli inquilini, e sono molto più numerosi, circa 300, che abitano nelle case dell'Alleanza, in via Pellizzo, sempre a Padova;

in considerazione della situazione, i sindacati hanno chiesto un incontro urgente con i vertici del gruppo Generali al quale la proprietà ha dichiarato che sino al termine dello *spin off* non era disponibile;

dal 1° aprile 2002 si è concluso lo *spin off* immobiliare con la conseguenza che la proprietà è passata alla Genimmobil SPA di Trieste, lasciando la gestione alla GGI Gruppo Generali Immobiliare;

una situazione molto simile a quella sopra esposta riguarda gli inquilini degli alloggi di proprietà della Cattolica Assicurazioni e della SAI —:

se il Governo sia a conoscenza di questa situazione;

cosa il Governo intenda fare per favorire un accordo tra la proprietà e i sindacati degli inquilini;

quali provvedimenti il Governo intenda assumere per evitare che si accentui ulteriormente il già alto disagio abitativo e sociale a Padova e in altre importanti città italiane. (4-03113)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

MESSA. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa.* — Per sapere:

se non ritengano opportuno dare immediate disposizioni affinché anche gli appartenenti alle forze dell'ordine indossino le cinture di sicurezza quando, impegnati in compiti d'istituto, utilizzino le macchine di servizio;

se non ritengano che tale prescrizione, oltre a garantire una maggiore sicurezza al personale stesso, rappresenti un messaggio positivo per l'utenza stradale. (4-03092)

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

il 30 maggio 2002, un incendio di vaste proporzioni ha incenerito alcune

tonnellate di polietilene stoccate all'interno dello stabilimento Riego srl, sito alla periferia nord di Acerra;

i carabinieri accorsi sul posto, esaminati i primi rilievi raccolti dai Vigili del Fuoco, impegnati tutta la notte nel tentativo di domare il fuoco, non hanno avuto dubbi, nell'affermare che l'incendio è di chiara origine dolosa;

gli inquirenti non escludono alcuna pista, dal tentativo di ritorsione alla possibile minaccia di qualche concorrente operante nel riciclaggio di rifiuti;

l'amministratore della società, pur escludendo di aver ricevuto minacce estorsive, non ha negato di avere avuto molte difficoltà nell'inserirsi nella raccolta differenziata dei rifiuti. La società infatti attualmente si limita a ritirare dietro compenso, plastica di scarto dai piccoli e medi stabilimenti della provincia e a riciclarla —:

quali misure urgenti si intendano intraprendere, per fronteggiare la temibile morsa del *racket* che opprime il territorio e che rischia di compromettere la già precaria situazione lavorativa delle industrie operanti nelle predette zone. (4-03100)

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

l'interrogante aveva già presentato un atto di sindacato ispettivo, rivolto al Ministro dell'ambiente ed al Ministro delle attività produttive (interrogazione n. 4-01923 del 20 gennaio 2002), in riferimento alla situazione di grave disagio ambientale che si è venuta a creare nel comune di Alviano (Terni) per il trattamento di materiali di rifiuto da parte della ditta ICI;

la prefettura di Terni aveva già invitato, in data 9 gennaio 2002, l'amministrazione comunale di Alviano a vietare alla ditta in oggetto la prosecuzione dell'attività, in assenza della prescritta autorizzazione regionale;