

centri sociali occupati, con la loro semplice presenza nel parcheggio antistante la struttura universitaria;

fra i partecipanti all'aggressione è stato riconosciuto l'anarchico Massimo Passamani sotto processo a Roma nell'ambito dell'inchiesta sull'organizzazione anarchica « Orai »;

il Passamani è un personaggio noto anche alle autorità giudiziarie francesi, visto che nelle more del processo in Italia, era fuggito in Francia e lì era finito sotto processo per la richiesta di estradizione emessa dalle autorità italiane;

l'extradizione non è stata eseguita perché Passamani, trovato in Francia con alcuni documenti falsi, era obbligato a firmare presso un commissariato parigino e questo obbligo non poteva essere rispettato se veniva estradato —:

se la magistratura abbia avviato un'indagine sulla vicenda;

se non si intenda rafforzare la tutela dell'ordine pubblico così da evitare il ripetersi di aggressioni quali quella descritta in premessa. (4-04686)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

SGOBIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

nonostante i cantieri per la Variante di Valico siano stati appena aperti, l'azienda che si è aggiudicata il lotto due di Sasso Marconi già propone di licenziare 21 lavoratori assunti da poco, come denunciato dai sindacati degli edili Fillea-Cgil, Filca-Cisl, Feneal-Uil;

nella scorsa settimana si è avviato un confronto tra il raggruppamento d'impresa

la « Quercia Due » e le organizzazioni sindacali alle quali è stata presentata la richiesta dei licenziamenti;

secondo fonti sindacali, la direzione del cantiere ha giustificato l'esubero di personale con lo *stop* dei lavori, deciso da Autostrade, per la realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Sasso Marconi;

le organizzazioni sindacali di categoria, respingendo l'ipotesi dei licenziamenti, propongono all'azienda una diversa articolazione degli orari e dell'organizzazione del lavoro (con il recupero di tutto il personale) oppure il trasferimento temporaneo su base volontaria dei lavoratori in altri cantieri —:

se non ritengano opportuno intervenire al fine di scongiurare i licenziamenti annunciati, adoperandosi nell'intento di individuare, insieme alle parti coinvolte, soluzioni alternative capaci di garantire i livelli occupazionali e di tutelare i diritti dei lavoratori interessati. (3-01660)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

le condizioni che portarono nel 1997 alla stipula dei due appositi accordi CEATS con gli altri sette Paesi (Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Repubblica Slovacca, Repubblica Ceca e Bosnia Erzegovina), che vedevano un programma finalizzato al progetto di creazione di un unico centro di controllo del traffico aereo negli spazi aerei superiori a Vienna con la partecipazione italiana data dalla cessione della gestione di tutto lo spazio aereo del Nord-Est Italia, sono totalmente mutate;

dal 1997 ad oggi l'incremento del traffico aereo nello spazio aereo del Nord-Est Italia è stato del 60 per cento ed il centro di controllo del traffico aereo di Padova deputato alla gestione di quella porzione di spazio aereo italiano è stato riconosciuto da Eurocontrol fra i migliori

ACC europei; le potenzialità di Padova ACC sono molto elevate e sono in grado di consentire all'Italia di essere anche in futuro altamente competitiva continuando a recuperare consistenti fette di mercato dall'Est europeo;

per l'anno in corso, gli impegni relativi al progetto CEATS si sviluppano attraverso iniziative limitate e peraltro già finanziate, mentre per gli anni successivi sono previsti interventi molto più onerosi, con l'obiettivo di concorrere alle spese per la costruzione del nuovo centro di controllo di Vienna, le cui operazioni iniziali sono previste nel tardo 2007 e la piena operatività nel 2010;

i finanziamenti necessari alla realizzazione del progetto sono suddivisi tra i partecipanti in quota proporzionale alle quantità di traffico fatturato nello spazio aereo per cui è delegato il servizio; la stima fatta nel 1997 è oggi decisamente cambiata e la quota italiana di traffico notevolmente superiore in relazione allo spazio interessato: il finanziamento italiano ne risulta quindi sovradimensionato; questo è il motivo per il quale il nostro Paese è chiamato a contribuire, per il secondo anno consecutivo, quale terzo paese finanziatore del progetto, pur essendo a conoscenza che il livello di remunerazione al momento riconosciutoci è rappresentato da una fallimentare aliquota del 7 per cento;

già tre Stati hanno ratificato a livello parlamentare gli accordi CEATS; la ratifica di almeno cinque stati su otto comporterà l'immediata entrata in vigore degli accordi sottoscritti tra tutte le parti e pertanto il tempo a disposizione per riconsiderare la partecipazione italiana è estremamente ridotto;

il programma sancisce il predominio nell'ambito dell'accordo di Austria, Repubblica Ceca, Slovacca ed Ungheria, mentre gli altri Paesi partecipanti, Italia compresa, sono al traino dei primi. La natura stessa dell'accordo rende la posizione italiana complessivamente marginale ed ancora più marginale risulta il riconoscimento al

nostro Paese sia in termini di remunerazione (7 per cento), sia di partecipazione con proprio personale (7 per cento, non oltre 20 controllori), sia di partecipazione delle industrie italiane (0 per cento);

la partecipazione dell'Italia a tale progetto provocherebbe un ridimensionamento del centro di controllo del traffico aereo di Padova (Padova ACC), che vedrebbe perdere:

a) una forte aliquota di personale altamente professionalizzata (oltre 50 controllori), i cui alti costi di formazione e di professionalizzazione sono stati totalmente pagati dall'ENAV;

b) un'aliquota significativa di personale tecnico (di elevata professionalità) e di personale amministrativo;

c) una considerevole aliquota di posti di lavoro costituiti da tutto l'indotto industriale e di servizi orbitante intorno al sito di Padova;

il CEATS sembrerebbe nascere anche con l'intenzione di ridurre i coefficienti di tassazione in rotta al suo interno con il proposito di attrarre un maggior numero di utenza, costituita dalle compagnie aeree: si andrebbe così nel tempo a verificare uno spostamento dei sorvoli dalle rotte nord/ovest-sud/est, attualmente utilizzate dai vettori aerei sul nostro paese, verso direttrici più ad est, rappresentate dalle rotte a cavallo dei Balcani; l'Italia, già oggi « concorrente » alla regione CEATS più che « complementare » a questa, si verrebbe a trovare quindi in una situazione di ulteriore maggiore svantaggio con ripercussioni pesanti per tutto il Paese;

l'Italia concorre al CEATS con lo spazio aereo superiore, attualmente gestito da Padova ACC, nella misura di un non proprio trascurabile 24 per cento porta in dote al CEATS una cospicua porzione del traffico nazionale e conseguentemente assicura al CEATS, attraverso le tasse in rotta, una cospicua fetta delle proprie risorse, rischiando così non solo il ridimensionamento del centro di controllo di

Padova, ma anche quello delle limitrofe realtà italiane, costituite dai centri di controllo di Roma e Brindisi;

L'eventuale decollo del progetto su Vienna e le pesanti problematiche sopra esposte renderebbero così improduttivi anche gli investimenti effettuati nel corso degli ultimi anni sui tre Centri già menzionati quantificabili, per i soli due centri d'area di Padova e Brindisi, nella misura di oltre 50 milioni di euro, rendendo contestualmente necessaria l'interruzione degli ulteriori processi di aggiornamento dei sistemi operativi nazionali in uso al fine di evitare ulteriori perdite;

sono sempre più forti le previsioni di allargare la gestione comune integrata degli spazi aerei dai livelli superiori (di solo sorvolo) a quelli inferiori (di atterraggio e decollo) poggiando su evidenti considerazioni di costo/beneficio. Questo successivo passo comporterebbe un ulteriore allargamento dell'area CEATS verso gli spazi aerei inferiori provocando ricadute attualmente difficilmente identificabili se non in un inevitabile ridimensionamento anche della presenza italiana nella gestione dei propri aeroporti più importanti (Venezia, Bologna, Verona, Treviso, Trieste, Firenze, Rimini ed i due aeroporti milanesi per competenza delle rotte verso Est-Sud-Est), con considerevoli perdite per lo stato italiano;

sotto il profilo economico, in base a prudenti stime, l'accordo impegnerebbe nel periodo 2003-2010 fondi nazionali per almeno 36 milioni di euro, mentre nel triennio 2002-2004 il solo centro di formazione di Forlì (unica concessione inizialmente ricevuta dall'Italia in cambio della partecipazione nazionale al progetto) ne richiede almeno 15 milioni di euro, di cui la metà già finanziati; l'esposizione finanziaria complessiva interamente dedicata al CEATS ammonterebbe almeno a 51 milioni di euro per la sola parte investimenti in infrastrutture ed apparati. Per il primo investimento il ritorno economico, prevedibile dal 2012, è praticamente inesistente per l'Italia, così come sembra

essere inesistente il ritorno economico anche per il secondo investimento (*training center* di Forlì), ormai diventato totalmente svincolato dall'accordo CEATS per il rifiuto degli altri paesi dell'area di sostenere ulteriori spese per l'addestramento del personale e per la possibilità di potere usufruire, in qualità di membri Eurocontrol, delle strutture formative comunitarie già esistenti;

la nuova struttura formativa di Forlì risulta pertanto essere finanziata esclusivamente in ambito nazionale da Enav, dal comune di Forlì, con l'appoggio dell'università di Bologna, nel contesto dell'istituzione in Romagna di un polo aeronautico nazionale;

ad avviso dell'interrogante il progetto CEATS si rivela dunque privo di utilità sotto il profilo operativo, inutilmente costoso sotto l'aspetto economico e potenzialmente dannoso per i futuri sviluppi del traffico aereo lungo l'intera penisola e che è comunque ormai chiaro che non si avranno reali benefici economici per il nostro Paese —:

se il Ministro interrogato non intenda considerare seriamente l'uscita immediata dell'Italia dal progetto CEATS e l'eventuale valutazione di altre opportunità di collaborazione internazionale dove il nostro Paese possa partecipare con pari dignità e pari opportunità, quali quelle già offerte da fornitori di servizi del traffico aereo di Francia e Svizzera ad ENAV, nel contesto di una proposta di creazione di un blocco funzionale di spazi aerei baricentrico ai flussi di traffico europei. (4-04672)

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

sono iniziati i lavori di costruzione del secondo viadotto sul fiume Ancinale nel comune di Cardinale ad opera della provincia di Catanzaro;

per questa opera la provincia ha concesso al comune di Cardinale, attra-

verso una delibera, 1.962.000 euro che appartenevano ai fondi per la messa in sicurezza del territorio dopo l'alluvione del 2000;

il luogo dove si è scelto di costruire questo secondo viadotto, in parallelo e a venti metri circa del ponte già esistente, risulta totalmente sbagliato e non fa che evidenziare una situazione di classico sperpero di denaro pubblico che non allieva alcun problema. Anzi li crea;

il comune di Cardinale avrebbe bisogno di un secondo viadotto ma abbondantemente a valle dell'abitato, dove rappresenterebbe, in caso di calamità naturale, una via d'uscita, o d'entrata, per quella parte della popolazione che da secoli si trova schiacciata tra il fiume e la montagna, e avrebbe bisogno inoltre di un bretella di collegamento delle due strade provinciali, che garantirebbe la valorizzazione e lo sviluppo ad un ampio territorio;

i fondi alluvionali andrebbero spesi in opere ed interventi che sollevino le popolazioni ed il territorio da rischi e pericoli, e non in opere inutili, costruite, addirittura, in dispregio dell'ambiente e della sicurezza (come dimostrato dal piano di assesto idrogeologico);

così non sempre è avvenuto, tant'è che si sono verificati in questi giorni ulteriori fenomeni alluvionali nel Nord-Italia —;

che iniziative intenda intraprendere per verificare che i fondi per l'alluvione vengano utilizzati in maniera responsabile da parte degli enti locali destinatari degli stessi ed in particolare dalla provincia di Catanzaro, vale a dire costruendo il secondo viadotto in un luogo dove possa effettivamente essere utile alla popolazione del comune di Cardinale, e che nel contempo rispetti il suo territorio. (4-04684)

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

un articolo pubblicato su *Il sole 24 Ore* del 26 novembre 2002, riporta le rilevazioni effettuate da Assaeroporti sul traffico dei passeggeri negli aeroporti italiani;

i dati forniti da Assaeroporti evidenziano un *trend* di crescita elevato su tutto il territorio nazionale;

inoltre si apprende che, confrontando le rilevazioni di ottobre 2002 con quelle di ottobre 2001, l'aeroporto di Milano Linate ha visto un aumento del traffico passeggeri pari al 45,3 per cento mentre l'aumento di traffico registrato presso l'aeroporto di Milano Malpensa è pari al 13,3 per cento;

quale futuro di *hub* può avere l'aeroporto di Malpensa se il suo « concorrente » di Linate, percentualmente, ha una crescita tre volte maggiore e oltre —;

se i costi aeroportuali degli scali milanesi siano in linea con quelli degli altri grandi scali europei e se le attuali tariffe aeroportuali favoriscano l'utilizzo di Malpensa rispetto a Linate e lo rendano quindi, competitivo e conveniente;

se, vista altissima densità abitativa della zona, non sua urgente intervenire a tutela della sicurezza e della salute della popolazione;

se la responsabilità delle mediocri *performance* dell'aeroporto di Milano Malpensa sia da addebitare all'ente gestore (*management* e azionisti) che eludendo la necessità di politiche di incentivazione dell'utilizzo di Milano Malpensa, ha di fatto ostacolato lo sviluppo di Malpensa ed assunto un atteggiamento protezionistico nei confronti dello scalo di Linate vanificando così l'impiego di ingenti risorse investite dallo Stato per la rapida realizzazione di *hub* e perpetrando, ad avviso dell'interrogante, lo spreco ormai decennale di denaro pubblico, e in caso affermativo, quali iniziative di propria competenza intende adottare. (4-04692)