

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

l'emergenza idrica è divenuta per la Sicilia un dramma insostenibile;

nel territorio siciliano insiste la diga Gibbesi, opera incompiuta da decenni, il cui funzionamento potrebbe dare un enorme contributo alla ripresa economica in generale e al settore agricolo in particolare dei paesi di Licata, Ravanusa, Campobello di Licata e Sommatino;

è in corso di approntamento il « Programma delle Infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale » la cui impostazione previsionale di cassa per il triennio 2002/2004 è stata stabilita nella riunione del C.I.P.E. del 21 dicembre 2001 —:

se non ritenga opportuno, in ragione delle predette motivazioni, l'inserimento del finanziamento della sopradetta infrastruttura nel programma di cui è fatto cenno in precedenza.

(2-00571)

« Cusumano ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

sul futuro dell'aeroporto Leonardo da Vinci si va diffondendo un inquietante clima carico di dubbi, insicurezza e paura, non più limitato soltanto a coloro che vivono nell'ambito aeroportuale, ma nella città che lo ospita e nel paese;

colpisce soprattutto il lento ma inesorabile deterioramento dei servizi aeroportuali, con relativo ridimensionamento degli addetti ed un impoverimento qualitativo dello scalo, frutto di una politica di privatizzazione che dal 1997 ha subito una

accelerazione, a cominciare dalla cessione del *catering* alla società Ligabue, le cui drammatiche vicende hanno pesato duramente sui lavoratori ed hanno depotenziato e squilibrato i rapporti tra i servizi a terra e quelli a bordo degli aeromobili;

la ADR ha continuato nella cessione di rami dell'azienda, cedendo la gestione dei carrellini, il settore delle buste paga di prossima realizzazione (dicembre 2002), la sicurezza, le concessioni *duty free*, i contratti di pulizia, l'affidamento delle manutenzioni a ditte esterne ed altro ancora, portando avanti un processo di trasferimento a privati di molti servizi e attività, attuando una linea di dequalificazione professionale dell'intero sistema aeroportuale e introducendo una inaccettabile politica di violazione dei contratti e dei diritti dei lavoratori, sorgente di inevitabili conflitti sociali;

il Consorzio Leonardo, nuovo gestore dell'aeroporto di Fiumicino, con gli atteggiamenti che sta assumendo, crea anche apprensione sul futuro del Leonardo da Vinci, senza che si avvertano in sede governativa le doverose preoccupazioni in presenza di questa inarrestabile perdita di immagine internazionale e nazionale, e al diffuso atteggiamento di lassismo gestionale che permette ad operatori senza scrupoli di impossessarsi di pezzi importanti della gestione dell'aeroporto;

pur troppo non esiste, ad oggi, un piano di investimento serio per il riassetto delle piste di volo e per la riqualificazione organizzativo-funzionale del Leonardo da Vinci, sviluppando le potenzialità esistenti di traffico aereo, inserendolo nel piano delle strade aeree e facendone l'ossatura portante di tutto il sistema aeroportuale del Meridione —:

se il Ministro sia a conoscenza di questo pericoloso deterioramento, che ha potuto verificarsi e consolidarsi non solo per la diretta responsabilità dei gestori dell'aeroporto Leonardo ma anche per la complicità dell'ENAC che permette l'inserimento in aeroporto di aziende irrispettose dei contratti nazionali di lavoro, che

non danno garanzia di continuità e sicurezza sia come operatori che per la qualità del lavoro svolto;

se, in particolare, il Ministro sia a conoscenza che nell'aeroporto Leonardo da Vinci vige una giungla retributiva con diversissime modalità di lavoro, — da chi lavora tre giorni alla settimana (venerdì, sabato, domenica), a chi lavora quattro, cinque, sei ore, ai titolari di contratti di formazione o stagionali che si rinnovano e ripetono anche quaranta volte, ai *part-time* verticali, orizzontali e ai famosi contratti di collaborazione coordinata e continuativa;

se in presenza di questa situazione e del malessere che la sottende, il Ministro non ritenga farsi promotore, in una sede istituzionale idonea (Commissione infrastrutture, trasporti o altra) di una approfondita discussione perché vengano identificate strategie e soluzioni comuni che costringano i Gestori aeroportuali a fare i gestori e non i liquidatori del sistema, attuando — come avvenuto — una dissennata politica di privatizzazione, garantendo la crescita professionale degli addetti, la sicurezza in ambito aeroportuale e la definizione di una griglia contrattuale di rispetto dei diritti e delle conquiste sindacali;

se il Ministro non ritenga che sull'aeroporto di Fiumicino debba essere sviluppata una politica di investimenti, con interventi infrastrutturali massicci per ridisegnare alcune piste, soprattutto verso il mare, dando maggiore funzionalità all'aeroporto e fornendo tutele e maggiori salvaguardie alle popolazioni limitrofe, così come già previsto dal piano per Malpensa.

(2-00576)

« Tidei ».

Interrogazione a risposta orale:

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

il quotidiano finanziario *Il Sole 24 Ore* di mercoledì 4 dicembre 2002, alla pagina 18, prende in esame il grave problema dell'aumento dei ritardi nei voli della compagnia pubblica Alitalia;

secondo Alitalia il problema deriva dallo scalo di Fiumicino;

in particolare nel periodo luglio-settembre 2002, « la puntualità in partenza, cioè con decollo entro 15 minuti dall'orario, è scesa al 70,6 per cento dal 75,2 per cento del corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con una flessione di 4,6 punti interamente concentrata sul settore nazionale (−8,8 punti) », secondo quanto riportato nella relazione trimestrale approvata dal consiglio di amministrazione di Alitalia in data 13 novembre 2002;

in relazione a tale diagnosi, Alitalia ha approfondito la valutazione scrivendo che « il peggioramento è stato prevalentemente determinato dal forte calo di puntualità determinatosi sull'*hub* di Fiumicino (−11 punti) a causa di problematiche operative derivanti dal sistema di smistamento bagagli e dalle attese passeggeri in transito che, difficili da riassorbire nel periodo di alta stagione, hanno penalizzato l'operativo di agosto e, in parte, di settembre. Viceversa un leggero aumento della puntualità si è riscontrato sull'*hub* di Malpensa (+0,8 punti);

anche il dato relativo ai primi nove mesi del 2002 non è certamente incoraggiante, atteso che l'indice di puntualità in partenza di tutti i voli Alitalia è sceso dal 79 per cento al 77,3 per cento;

significativo appare il confronto con il *partner* Air France che ha dichiarato un indice di puntualità dell'80,9 per cento nello stesso periodo;

evidentemente il problema nasce dalla gestione, affidata alla società Aeroporti di Roma, che ha riconosciuto la sussistenza e la rilevanza dei ritardi, ancorché attribuiti, ad avviso dell'interrogante fumosamente, alla rottura di nastri del sistema di smistamento bagagli o alla liberalizzazione dei servizi a terra o al-

l'aumento degli operatori a terra la cui moltiplicazione avrebbe generato un aumento dei disservizi per lo scarso dialogo;

sempre secondo il quotidiano *Il Sole 24 Ore*, i dati Ala consentono di affermare che lo scalo di Fiumicino è stato il quarto peggiore d'Europa per i voli intraeuropei, con il 36,4 per cento delle partenze in ritardo oltre i 15 minuti, con un ritardo medio di quasi 44 minuti;

la situazione appare inaccettabile ed esige interventi urgenti anche se l'utenza sembra accettare, a Fiumicino, i ritardi che, per la loro ripetitività, sono vissuti quasi come fisiologici;

è evidente che la questione deve essere affrontata dal gestore la cui funzione è, per l'appunto, quella di risolvere i vari problemi che la società Aeroporti di Roma indica come « responsabili » dei ritardi, trascurando la considerazione, addirittura ovvia e banale, che vuole, come unico e vero responsabile, il soggetto che, anziché risolvere i problemi, si limita ad enunciarli;

è ultroneo spendere parole per sottolineare i gravi disagi che subisce l'utenza nonché per ricordare le ripercussioni a cascata che i ritardi in partenza provocano sugli scali di arrivo —:

se non ritenga di dover sollecitare la società Aeroporti di Roma per l'ottenimento di una gestione più efficiente dello scalo di Fiumicino con particolare riferimento al problema del ritardo in partenza dei voli. (3-01681)

Interrogazione a risposta in Commissione:

SUSINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

nella città di Livorno vi sono numerosi alloggi dell'Ater per i quali da tempo la soprintendenza di Pisa ha avviato

le procedure amministrative per il rilascio del vincolo ai sensi della legge n. 1089 del 1939;

su questi alloggi insistono novantatré domande di acquisto da parte degli attuali inquilini;

in molti di questi immobili precedentemente all'avvio delle procedure ai sensi della citata legge diversi alloggi sono già stati alienati a privati;

la vicenda degli alloggi per i quali si sono avviate le procedure ai sensi della citata legge è al centro di un contenzioso tra gli inquilini e l'Ater che ha coinvolto in diversi passaggi sia il Ministero per beni e le attività culturali sia la regione Toscana;

in questo contesto, con protocollo n. 3038 del 25 settembre 2002 in una nota redatta dalla dirigente della Direzione generale per i beni architettonici ed il paesaggio dottor Maddalena Ragni si farebbe esplicito riferimento alla possibilità di alienare tali alloggi secondo « modalità di trattativa alternative a quelle previste dalla legge n. 560 del 1993 », lasciando così intendere che, fermo restando l'impossibilità di utilizzare le procedure previste dalla legge n. 560 del 1993, vi potrebbero essere soluzioni diverse —:

se a giudizio del Ministro si ritenga possibile adottare modalità di vendita alternative a quelle previste dalla legge n. 560 del 1993 ma comunque tali da soddisfare l'aspirazione degli inquilini all'acquisto degli alloggi da loro condotti;

se il Ministero sia a conoscenza di situazioni analoghe a quelle che si sono verificate per gli alloggi Ater di Livorno sottoposti alle procedure di vincolo ai sensi della legge n. 1089 del 1939 e, in questo caso, se sia a conoscenza delle eventuali modalità di soluzione dei casi in questione;

se non ritenga comunque che, alla luce di situazioni di questo tipo, non sia auspicabile una modifica legislativa della legge n. 560 del 1993. (5-01473)

* * *