

lamentari che di fatto servono a smantellare la legislazione antimafia »;

tale episodio di malcostume giornalistico mira a screditare e a intimidire l'azione parlamentare di alcuni deputati che svolgono la professione libera e liberale di avvocato e che sui temi della giustizia in generale e sulla modifica dell'articolo 41-*bis* hanno sempre con coerenza e linearità sostenuto posizioni garantiste a tutela della sicurezza della collettività, ma anche dei diritti umani garantiti dalla Costituzione nei confronti dei cittadini detenuti;

è evidente il tentativo di bollare qualunque iniziativa parlamentare sgradita alla sinistra giudiziaria, come sintomatico atteggiamento di favoreggiamento alle bande criminali e mafiose, come attestano le dichiarazioni dell'onorevole Lumia sulla necessità di vigilare sul comportamento parlamentare tenuto dai deputati della Repubblica nell'*iter* di alcuni provvedimenti legislativi —:

quali iniziative e provvedimenti intenda assumere il Ministro della giustizia, nell'ambito dei suoi poteri ispettivi, per verificare se, e da quali uffici giudiziari, vengano trasmessi ai giornali veri o falsi verbali del collaboratore di giustizia allo scopo, ad avviso degli interroganti, di alimentare una campagna di delegittimazione politica e morale dei parlamentari che, trasversalmente, da sinistra a destra, sostengono, peraltro in sintonia con lo stesso Ministro interrogato, l'opportunità di modifiche migliorative del testo licenziato dal Senato dell'articolo 41-*bis* nel senso del rafforzamento degli scopi di sicurezza e dell'eliminazione degli aspetti vessatori o lesivi della dignità umana.

(5-01485)

Interrogazione a risposta scritta:

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

il territorio della locride (RC) è, da sempre, gravato da un alto tasso di cri-

minalità diffusa, il cui contrasto va attuato in termini di prevenzione e di repressione;

lo stesso ministero dell'interno, nell'ultima relazione sulla sicurezza in Italia, ha evidenziato la preoccupante situazione della criminalità in provincia di Reggio Calabria;

a fronte di quanto sopra, proprio nei giorni scorsi è stato diffuso un preoccupante documento della camera penale di Locri circa la grave situazione che si è venuta a creare nella procura della Repubblica di Locri;

negli ultimi periodi, infatti, sono avvenuti numerosi trasferimenti di magistrati della procura locrese senza la contestuale copertura dei posti resisi vacanti, quasi a dimostrare, ad avviso dell'interrogante, una palese volontà di depotenziamento della procura stessa;

in tale situazione appare davvero impossibile garantire un'adeguata amministrazione della giustizia in un territorio che, al contrario, ne avrebbe molta necessità —:

quali urgenti iniziative intenda porre in essere affinché sia garantito il potenziamento della procura della Repubblica di Locri. (4-04763)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'interno, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, per sapere — premesso che:

la compagnia aerea « Federico II », di cui il Comune di Foggia è socio di maggioranza insieme ad alcune aziende municipalizzate, è fallita;

questo fatto, non solo ha determinato, da mesi, il blocco degli stipendi per

i dipendenti, ma rischia di creare un tracollo finanziario per le casse del Comune di Foggia a discapito di tutta la cittadinanza;

il collegio dei revisori dei conti, nella relazione al rendiconto del consuntivo generale del Comune per l'esercizio 2001, presentata il 1° agosto 2002, scriveva testualmente: « la somma pagata nel maggio 2002 dal Comune di Foggia, pari a 476.896 Euro, rappresenta i tre decimi sia della quota corrispondente al 20 per cento del nuovo capitale sociale deliberato, mai sottoscritto, che al 20 per cento del sovrapprezzo azioni previsto. La creazione di quest'ultimo fondo avrebbe avuto come destinazione specifica la copertura della perdita d'esercizio registrata al 31 dicembre 2001, operazione di copertura che viene però esclusa sia dai patti parasociali del 19 che dallo stesso consiglio comunale. La somma versata, ove rimanesse l'unica di fatto rappresenterebbe il nuovo capitale sociale sottoscritto e versato della compagnia Federico II, con l'effetto di far diventare il Comune di Foggia unico socio, e quindi con responsabilità illimitata »;

attualmente, essendo stata l'unica somma versata, il Comune di Foggia dovrà rispondere a tutti i creditori, con l'aggravante che le perdite della « Federico II » stimate in 10,2 miliardi di vecchie lire a novembre 2000 sono ulteriormente cresciute di 5 miliardi (sino a marzo 2001) e che di conseguenza dovrà, a breve, versare un altro milione di Euro;

a questo si aggiunge il fatto che l'Enac starebbe decidendo la cancellazione della « Federico II » dai registri aeronautici italiani e che il patrimonio della compagnia si aggirerebbe, secondo alcune indiscrezioni, sui 25 mila Euro;

questa situazione che fa vacillare e determina un ovvio nervosismo nell'attuale maggioranza al consiglio comunale di Foggia, rischia, cosa ovviamente più grave, di creare un buco nelle casse comunali con conseguenze che dovranno essere scontate dai cittadini per molti anni —

se e come si intenda intervenire per salvaguardare i dipendenti della compagnia aerea « Federico II » e se corrisponda al vero che ci sarebbe l'intenzione da parte dell'Enac di cancellare la medesima compagnia dai registri aeronautici italiani;

se non si ritenga che sussistano gli elementi, visto i rischi che corre il Comune di Foggia in termini di bilancio, per intervenire da parte del Governo sulla base di quanto previsto dagli articoli 141 e 193 del decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267 (Testo unico della legge sull'ordinamento degli enti locali).

(2-00583) « Di Gioia, Folena, Bonito, Boato ».

Interrogazione a risposta orale:

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

in data 6 ottobre 2002 il quotidiano *La Repubblica* ha pubblicato una intervista dell'amministratore unico dell'ENAV S.p.A. contenente, fra l'altro valutazioni fortemente critiche nei confronti dell'attività della IX Commissione (Trasporti) della Camera dei deputati nonché dell'operato di alcuni suoi componenti e di taluni esponenti del Governo;

tale ultima iniziativa si aggiunge, come elemento di alta negatività, ad una serie di comportamenti societari già oggetto di altri atti di sindacato ispettivo;

non a caso, in data 15 ottobre 2002, la IX Commissione della Camera dei deputati, all'unanimità, ha impegnato il Governo all'individuazione del nuovo consiglio di amministrazione sfiduciando l'operato dell'amministratore unico;

come se nulla fosse, la società continua in una politica di assunzioni a dir poco discutibile e con la stipulazione di contratti individuali che hanno, fra l'altro, generato controversie con alcune organizzazioni sindacali;

sono ormai interrotti tutti i rapporti fra i vertici della società e le organizzazioni sindacali;

in questo quadro i rapporti sempre più tesi, il rischio grave è l'abbattimento dei livelli di sicurezza del volo aereo, tanto che le organizzazioni sindacali hanno proclamato uno sciopero generale di tutti i lavoratori per la data del 12 dicembre 2002;

appare sempre più urgente attivare le procedure per la nomina del nuovo consiglio di amministrazione e, comunque, per porre fine ad una gestione che, ad avviso dell'interrogante, consapevole di essere un « vuoto a perdere » —:

se vi sia consapevolezza della straordinaria gravità in cui versa la società ENAV S.p.A. e se dunque non si ritenga di dovere intervenire per la sostituzione definitiva del vertice aziendale e comunque per favorire la cessazione immediata di una discutibilissima gestione del personale e delle assunzioni. (3-01696)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

LUSETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

venerdì 22 novembre 2002 si è verificata l'ennesima avaria presso l'aeroporto di Roma Ciampino e, per circa 30 minuti, i controllori del traffico aereo non hanno potuto impartire le idonee autorizzazioni ai piloti per l'inefficacia del sistema di comunicazione terra-bordo-terra di riserva (come peraltro già accaduto in precedenti analoghe situazioni, ultima avaria simile il 15 novembre 2002 all'aeroporto di Milano);

l'avaria di cui sopra si è verificata in un momento di intenso traffico, tra l'altro con la pista 25 in uso a Fiumicino, e con aerei già in attesa perché eccedenti il carico di settore ed aeroportuale;

a causa di tale sovraccarico di traffico — assolutamente gestibile strategicamente ma di fatto non governato — il volo Alitalia 2051 e un volo della Royal Jordan Air, in attesa in aria, chiedevano priorità ed emergenza carburante;

i controllori in servizio operativo, dimostrando professionalità e freddezza, si facevano carico della grave situazione e mantenendo sangue freddo « gestivano » l'emergenza istruendo i voli in potenziale conflitto chiedendo ai centri di controllo confinanti (Marsiglia e Padova) di rilanciare le indicazioni circa le prue e i livelli di volo da far assumere ai piloti in volo —:

quali iniziative intenda intraprendere il Ministro Lunardi per garantire la sicurezza di chi vola e di chi lavora ed anche una gestione dell'assistenza al volo con la giusta attenzione alle gravi problematiche operative che caratterizzano al momento l'ENAV SpA;

se non vi siano esigenze di cassa da parte dell'azionista unico, il Ministero dell'economia e delle finanze, che possano aver minato le risorse, le disponibilità e la capacità di spesa di una società pubblica che fornisce, in un regime di monopolio naturale, servizi essenziali per la sicurezza del trasporto aereo e della collettività in generale. (5-01484)

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

è in forza presso la società Alitalia il dirigente signor Oliver Jankovec assunto presumibilmente dopo le dimissioni intervenute in data 1° ottobre 2001 della signora Rosa Maria Gulotta passata successivamente in Fiat;

i tragici avvenimenti intervenuti l'11 settembre 2001 hanno in ogni angolo del mondo provocato soprattutto nel comparto del trasporto aereo, un brusco ridimensionamento dei volumi di traffico e di investimenti, nonché di piani atti a ridurre costi anche sul personale;

Alitalia come noto ha attivato il cosiddetto « piano di solidarietà » per i dipendenti;

non sono note all'interrogante le caratteristiche professionali che hanno portato il signor Jankovec a rivestire la carica di responsabile dei rapporti istituzionali nazionali e comunitari e viene da chiedersi se nella compagnia di bandiera esista una figura di responsabile dei rapporti con la comunità europea —

se il signor Jankovec responsabile per i rapporti istituzionali sia stato assunto successivamente alla data dell'11 settembre 2001;

se all'uscita della signora Gulotta esistevano in azienda figure professionali in grado di poter gestire i rapporti istituzionali vuoi nazionali che comunitari, evitando inutili costi intervenuti con l'acquisizione del signor Jankovec;

quali gli emolumenti concordati ed i benefits accordati, e se questi siano in linea con gli stessi parametri accordati ad altri dirigenti di medesima fascia.

(5-01486)

Interrogazioni a risposta scritta:

PASETTO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

da quanto si apprende l'Anas, intenderebbe istituire un pedaggio sui tratti del raccordo anulare di Roma che conducono alla Roma-Napoli, Roma-L'Aquila, e Roma-Civitavecchia;

sebbene l'introduzione dei pedaggi stradali nelle strade extra-urbane possa essere considerata una politica di riequilibrio modale dei trasporti, la stessa cosa non può dirsi per l'introduzione del pedaggio su una arteria che di fatto rappresenta una strada urbana caratterizzata quotidianamente da punte di traffico intenso;

l'introduzione di un pedaggio in assenza di un sistema di ferrovie e autobus efficiente, e le prevedibili strozzature che si determinerebbero a seguito dell'introduzione di caselli o rallentamenti obbligati su una strada dove quotidianamente transitano circa 110 mila veicoli, rischierebbero di aggravare la mobilità non solo del raccordo anulare ma l'intera città a causa dei prevedibili riversamenti sulle tangenziali interne di gran parte del traffico;

un tale progetto determinerebbe esclusivamente un maggiore afflusso di risorse finanziarie, sia dirette che indirette a seguito di quanto proposto dal Governo nell'articolo 55 della legge finanziaria per il 2003 (AS 1825) per l'Anas —:

quali atti abbiano intrapreso o intendano intraprendere per far sì che l'eventuale introduzione di un pedaggio sul grande raccordo anulare della città di Roma avvenga solo a seguito di una regolamentazione nazionale condivisa dagli enti locali e non per opera dell'Anas.

(4-04764)

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

tra il settembre e l'ottobre dell'anno 2001, il Comune di Licata, in provincia di Agrigento, aveva appaltato alla ditta Porcasi le demolizioni di 68 costruzioni abusive realizzate nella fascia costiera sottoposta a vincolo di inedificabilità assoluta e quindi escluse da ogni condono;

inspiegabilmente, alla data fissata per l'inizio delle demolizioni, detta ditta Porcasi rinunciava all'appalto in un contesto che veniva unanimamente interpretato quale frutto di attività di intimidazione e minaccia presumibilmente di natura mafiosa;

la rinuncia della ditta Porcasi provocava una energica iniziativa del Prefetto *pro tempore* di Agrigento *Ciro Lo Mastro*, il quale, valutando pubblicamente che sarebbe stata una grave sconfitta per le

Istituzioni e per i principi di legalità la mancata esecuzione delle demolizioni a causa della rinuncia dell'impresa Porcasi per minacce, si attivava per reperire altra impresa disponibile alla esecuzione di detti lavori;

in particolare, il Prefetto, con nota prefettizia n. 12199 del 26 ottobre 2001, individuava quale impresa disponibile ad effettuare detti lavori la ditta Giuseppe Sciré Scappuzzo, con sede in Porto Empedocle, via dello Sport, e comunicava la disponibilità di detta impresa al comune di Licata;

a seguito di detta iniziativa del Prefetto Lo Mastro, si stipulava contratto n. rep. 132 del 31 ottobre 2001 tra il comune di Licata e l'impresa Sciré Scappuzzo, relativo alla demolizione delle costruzioni di che trattasi per un importo complessivo di 500 milioni di lire;

si dava inizio alle demolizioni in questione abbattendo 5 edifici abusivi;

nel medesimo mese di novembre 2001, il Prefetto Ciro Lo Mastro veniva trasferito ad altra sede e veniva, come si dirà, sostanzialmente meno la volontà istituzionale di proseguire le demolizioni;

successivamente, nel corso della terza decade di novembre 2001, i lavori inspiegabilmente sarebbero stati sospesi in quanto il comune di Licata, non avrebbe più concesso alla ditta Sciré il provvedimento di immissione in possesso dell'immobile da demolire, provvedimento, quest'ultimo, essenziale perché la ditta potesse accedere ai luoghi e demolire;

da quel momento in poi, si attivava un carteggio tra comune di Licata, l'ufficio territoriale del Governo di Agrigento e Ministero delle infrastrutture. In particolare, con il provvedimento prot. AB/GA/02518 del 26 luglio 2002 la Direzione generale per l'abusivismo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a firma del Direttore Generale Migliorini, dava sostanzialmente al Prefetto di Agrigento le indicazioni richieste dal medesimo in ordine alla ripresa dei lavori di demolizione;

in particolare, il Ministero ribadiva il dovere prioritario per lo Stato di combattere le violazioni delle leggi e di tutelare il territorio ed escludeva altresì che ventilate ipotesi di provvedimenti legislativi non perfezionati potessero in alcun modo interferire con le demolizioni in corso. Malgrado detto pronunziamento del Ministero né l'ufficio territoriale del Governo di Agrigento né il Comune di Licata avrebbero assunto alcuna doverosa iniziativa per riprendere le demolizioni;

vanamente la ditta Sciré Scappuzzo diffidava il Comune di Licata con atto stragiudiziale in data 13 marzo 2002 a dare corso al contratto di appalto debitamente sottoscritto, mettendo la ditta in condizione di eseguire le opere;

risulta all'interrogante che alcuni abusivi ritenevano di citare in giudizio innanzi al Tribunale Civile di Agrigento, Sezione distaccata di Licata, l'impresa Sciré Scappuzzo, il Prefetto Lo Mastro, la Prefettura di Agrigento, il Comune di Licata ed altri ancora, chiedendo il risarcimento di presunti danni biologici causati ai suddetti abusivi con le demolizioni legittimamente eseguite, quantificato in 4 miliardi di lire —:

se risponda al vero che nell'ambito dell'ordine delle demolizioni degli edifici abusivi definito dalla Prefettura, gli immobili che dovevano demolirsi, quando gli abbattimenti sono stati sospesi erano alcune ville lussuose in riva al mare, tra le quali quella di un esponente politico licatese;

quali iniziative intenda assumere il Governo per dare esecuzione alle demolizioni delle costruzioni abusive indicate in premessa realizzate in riva al mare a Licata;

quali iniziative intenda assumere il Ministro delle infrastrutture per verificare che il provvedimento prot. AB/GA/02518 del 26 luglio 2002 della Direzione generale per l'abusivismo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a firma del Direttore generale Migliorini, abbia esecu-

zione e comunque adempimento da parte della Prefettura di Agrigento e del Comune di Licata;

quali siano le ragioni del mutamento di orientamento in ordine a dette demolizioni che sarebbe maturato presso la Prefettura di Agrigento a seguito del trasferimento del prefetto *Ciro Lo Mastro*.

(4-04774)

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

la società *Alitalia* sta attraversando un periodo di particolare crisi finanziaria ed industriale, che ha comportato sacrifici per il personale coinvolto in contratti di solidarietà, menomandone la capacità di reddito;

tali contratti di solidarietà prevedono una scadenza nella primavera del 2003;

la società suddetta per far fronte alla grave situazione ha messo in essere provvedimenti atti a ricapitalizzare il proprio capitale sociale;

nel periodo di cosiddetta solidarietà non è terminata la pratica di assunzioni che all'interrogante appaiono inopportune e non rispondenti al principio d'economicità della gestione, sotto forma di contratti di collaborazione continuativa;

risulta all'interrogante che nel periodo di crisi *post* 11 settembre 2001 è stato assunto, in qualità di dirigente, il signor *Oliver Jankovec*, proveniente da *Air France* —:

se il Ministro non ritenga necessario assumere informazioni sulla congruità, sotto il profilo dell'economicità della gestione, della citata assunzione, atteso che il Ministero dell'economia e delle finanze detiene il 63 per cento del capitale azionario.

(4-04775)

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

secondo un articolo di stampa, sembrerebbe che le compagnie aeree program-

mino le partenze alla stessa ora per farsi concorrenza, sapendo che gli aerei partiranno con almeno 10 minuti di ritardo;

i passeggeri all'oscuro delle manovre « commerciali » delle compagnie aeree, attendono pazientemente che il loro aereo ottenga il via libera a partire;

all'aeroporto di *Malpensa* per esempio alle 6.40 del mattino sono previsti 2 voli allo stesso orario, poi nessun volo per 20 minuti fino alle 7.00, quando ci sono in programma 4 voli in un minuto;

all'aeroporto di *Fiumicino* si fanno decollare 8 aerei in 10 minuti;

secondo un altro articolo, i controllori di volo del *CRAV* di *Linate*, rimarrebbero a tutt'oggi i maggiori assenteisti, ciò, nonostante l'inchiesta avviata nel 2000 che ha portato all'iscrizione al registro degli indagati di 7 persone tra controllori e dirigenti *Enav*;

il comportamento dei controllori di volo incide sulla già non ottimale situazione della sicurezza nei cieli —:

se non ritenga che la programmazione di partenze contemporanee, oltre a rappresentare una potenziale causa di disservizio, possa essere pericolosa, sotto il profilo della sicurezza dei voli;

se il Ministro non intenda verificare se corrisponda al vero quanto detto in premessa in relazione alla presenza dei controllori di volo.

(4-04777)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il 20 novembre 2002 un volo *charter* decollato da *Stoccarda* con a bordo immigrati irregolari di origine nigeriana è