

gono il tema della tutela dei risparmiatori, sia con riferimento all'affidabilità dei professionisti e degli enti addetti ai controlli che all'efficacia delle procedure di vigilanza, di quelle interne e di quelle demandate alla Borsa e al sistema bancario, in particolare, alla Consob ed alla Banca d'Italia;

i due gruppi citati, che hanno emesso prestiti obbligazionari complessivamente per ben 8.400 milioni di euro, non sono riusciti a rispettare le scadenze per la restituzione del prestito, esponendosi così al rischio della bancarotta e del licenziamento dei propri dipendenti e gettando nello sconforto migliaia di possessori di *bond* e di azioni;

nel caso Cirio sono coinvolti alcuni dei principali Istituti di credito italiani, in primo luogo Capitalia, che insieme a molte altre ha collocato i *bond* Cirio nonostante tale società avesse denunciato nel bilancio 2001, presentato nell'aprile del 2002, debiti complessivi per ben 1.578 miliardi delle vecchie lire a fronte di un patrimonio netto di 712 miliardi. L'esposizione nei confronti delle banche, invece, nel corso del 2001 calava vistosamente trasformandosi in obbligazioni, per un totale di 338,8 miliardi di lire. In tale contesto gli sportelli bancari hanno continuato nel 2002 a vendere *bond* Cirio fino a raggiungere la cifra di 1.125 milioni di euro, scaricando così sui propri clienti i rischi dell'insolvenza della Cirio stessa. Tale operazione è stata facilitata dal fatto che quasi tutte le obbligazioni emesse negli ultimi tre anni dalla società romana sono di diritto estero, domiciliate in Olanda e Lussemburgo, quindi eludendo la normativa del nostro Paese, che vieta l'emissione di prestiti per un importo superiore al capitale sociale. Ci si domanda, peraltro, come tali circostanze siano potute sfuggire alla Consob e alla Banca d'Italia, per non parlare delle società di consulenza e di revisione, solitamente ben informate su ciò che avviene nei mercati finanziari;

la crisi finanziaria della Parmalat, manifestatasi anch'essa nel mancato rim-

borso di un *bond* di 150 milioni di euro, mostra un intervento meno evidente del sistema bancario italiano, ma è di dimensioni economiche maggiori di quella della Cirio, essendo le obbligazioni emesse dalla società parmense pari a 7,179 miliardi di euro. In tale vicenda hanno avuto un ruolo determinante importanti banche internazionali, fondi esteri e finanziarie caraibiche; quindi, se sono oggettivamente meno pesanti le responsabilità del sistema bancario nazionale, non si riesce a credere che gli analisti finanziari e la Borsa fossero totalmente all'oscuro dei rischi che dietro tale vicenda si celavano per i risparmiatori, in primo luogo, e per gli azionisti —:

quali iniziative il Ministro interrogato abbia posto in essere per tutelare i risparmiatori italiani in relazione al mancato pagamento dei *bond* emessi dalle due società citate in premessa;

se non ritenga, in particolare, di intervenire, anche nelle competenti sedi comunitarie e internazionali, per impedire in futuro che le insolvenze delle società quotate in borsa e gli incauti affidamenti delle banche nei loro confronti, si trasferiscano nelle tasche degli ignari risparmiatori;

quali iniziative intenda porre in essere per disciplinare il settore delle società di revisione e consulenza, in relazione alla tutela dei risparmiatori. (4-08408)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

dal 14 dicembre 2003 con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario, è stato soppresso il treno *Intercity* Reggio Calabria-Bari;

è questa l'ultima misura di un disegno che progressivamente tende a smantellare il servizio di trasporto che collega la Calabria al resto del Paese lungo il litorale Ionico;

già lo scorso anno, infatti, è stato soppresso l'unico treno *Intercity*, il 744, che, lungo la dorsale Ionica, collegava Reggio Calabria con Roma;

notevoli sono i disagi determinati all'utenza tant'è che si registrano forti proteste da parte degli amministratori locali, numerose manifestazioni delle popolazioni dei comuni della costa Ionica, forti prese di posizione anche da parte della Chiesa Cattolica e da parte del Vescovo di Locri;

la decisione di Trenitalia, oltre a creare disagi, contribuisce ad aggravare le condizioni di traffico lungo la SS 106 Ionica meglio conosciuta come strada ad alto rischio e prima nella graduatoria relativa ad insicurezza ed a pericolosità per il numero di incidenti che si verificano;

nei programmi del Governo e nella Legge Finanziaria 2004 non è prevista la destinazione di risorse per l'ammodernamento della ferrovia Ionica e per la SS 106 che collega Reggio Calabria con Taranto lungo la costa Ionica —;

se non ritenga di dover assumere iniziative urgenti affinché sia ripristinato il treno *Intercity* Reggio Calabria-Bari;

quali iniziative intenda assumere perché sia definito un programma di ammodernamento della ferrovia Ionica Bari-Reggio Calabria, siano destinate adeguate risorse all'ammodernamento della SS 106 Ionica dando priorità alla realizzazione dei tratti che presentano maggiore criticità;

se non ritenga di dover convocare entro tempi brevi una conferenza dei servizi alla quale invitare Trenitalia, Anas, la Regione Calabria, le Province calabresi ed i Comuni interessati, al fine di concertare

programmi concreti in direzione dell'ammodernamento infrastrutturale del versante Ionico calabrese ed una adeguata organizzazione del servizio di trasporto ferroviario.

(2-01016) « Oliverio, Bova, Minniti, Meduri, Albertini, Amici, Annunziata, Roberto Barbieri, Gerardo Bianco, Bielli, Boccia, Borrelli, Bressa, Buemi, Buffo, Buglio, Burtone, Cabras, Camo, Carbonella, Cennamo, Chiaromonte, Crisci, Dameri, Titti De Simone, Delbono, Di Gioia, Diana, Duca, Filippeschi, Fistarol, Franceschini, Franci, Frigato, Fumagalli, Galeazzi, Giachetti, Grotto, Leoni, Lettieri, Santino Adamo Loddo, Lulli, Luongo, Lusetti, Mancini, Maran, Marcora, Mariotti, Merlo, Milana, Pappaterra, Petrella, Piglionica, Piscitello, Potenza, Preda, Quartiani, Rava, Rognoni, Rossiello, Rotundo, Ruggeri, Ruta, Sandri, Susini, Vianello, Villetti, Bellillo, Benvenuto, Cialente, Coluccini, De Luca, Giulietti, Grandi, Grillini, Lolli, Paola Mariani, Nannicini, Nieddu, Nigra, Ottone, Panattoni, Pinnotti, Raffaldini, Ranieri, Ruzzante, Santagata, Soda, Stradiotto, Michele Ventura, Vertone, Zanella, Zunino ».

Interrogazioni a risposta orale:

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

l'Alitalia il 28 novembre 2003 con raccomandata ha informato le agenzie di viaggio italiane ed in particolare di Caltanissetta, che a far data dal 1° febbraio 2004 applicherà, a seguito di decisione interna e senza aver sentito le associazioni di categoria, una remunerazione pari all'1

per cento lordo sulla vendita della loro biglietteria aerea nazionale e dell'1 per cento della vendita della loro biglietteria internazionale;

le associazioni di categoria degli agenti di viaggio hanno subito lanciato l'allarme ed in un incontro nazionale del 3 dicembre ultimo scorso hanno dichiarato lo stato di agitazione contro l'Alitalia chiedendo l'immediata sospensione del provvedimento. Dal canto suo l'amministratore delegato Mengozzi si è riservato una settimana di tempo per decidere;

nel frattempo gli agenti di viaggio stanno facendo sentire la loro voce in segno di protesta in tutte le forme con *e-mail*, comunicati stampa e volantini in quanto preoccupati per le conseguenze che da tale decisione scaturiranno quali chiusura di molte piccole agenzie il cui introito principale è rappresentato dalla vendita dei biglietti Alitalia e conseguentemente la perdita di numerosi posti di lavoro;

la decisione dell'Alitalia è dettata certamente da un piano di riorganizzazione che prevede risparmi applicando conseguentemente dei tagli. L'abbattimento delle provvigioni alle agenzie non può sicuramente, a nostro parere, risanare i bilanci dell'Alitalia, al contrario le agenzie incrementano il lavoro per essa a svantaggio di tante altre compagnie aeree;

a Caltanissetta si è costituito un comitato provvisorio delle agenzie della provincia che ha indetto una serie di riunioni di cui la prossima si terrà a breve, cercando di coinvolgere anche gli enti locali, il governo regionale e nazionale —:

se è a conoscenza di tale situazione e quali provvedimenti urgenti intenda adottare affinché possano essere soddisfatte le esigenze degli agenti di viaggio;

se non ritenga di dover promuovere un incontro tra Alitalia e associazioni di categoria per cercare di porre rimedio ai gravi disagi che la categoria dovrà sopportare in un momento di già difficile situazione a seguito dell'11 settembre 2001

e della crisi del settore che ne è derivata ed ancora non risolta. (3-02911)

MASTELLA, OSTILLIO, POTENZA, PISICCHIO, CUSUMANO e MAZZUCA POGGIOLINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

gli innumerevoli provvedimenti adottati dalla Ferrovie dello Stato S.p.A. in seguito ad un progetto di ridimensionamento della stazione ferroviaria di Benevento stanno comportando riduzioni di posti di lavoro;

le notizie di un eventuale soppressione del reparto territoriale movimento di Benevento stanno creando nel personale in servizio forti tensioni ed agitazioni in quanto sarebbero costretti, qualora le indiscrezioni fossero confermate, ad una mobilità territoriale a scapito loro e delle famiglie —:

se ciò risponde al vero e se non si ritenga invece di dover rappresentare a Ferrovie dello Stato S.p.A. opportunità di soprassedere nell'applicazione del suddetto progetto, in vista dei gravissimi disagi che si provocherebbero al personale in servizio ed ai passeggeri, viste le condizioni e le problematiche dei collegamenti ferroviari della stazione di Benevento;

quali sono i progetti allo stato e nel prossimo futuro per il rilancio ed il potenziamento della stazione ferroviaria di Benevento. (3-02913)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

RAFFALDINI, CHITI, DUCA, ALBONETTI, ADDUCE, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il servizio ferroviario regionale è fattore decisivo della mobilità di milioni di cittadini italiani;

i rapporti tra le regioni e Trenitalia sono regolati da contratti di servizio;

il trasporto ferroviario regionale in Italia, consiste in 173 milioni di treni chilometro all'anno, apporta corrispettivi a Trenitalia per 143 milioni di euro all'anno e introdotti tariffari stimati dalla stessa Trenitalia in 617 milioni di euro all'anno;

da tempo ormai si riscontra un servizio di bassa qualità e negli ultimi mesi si sono accentuati i fenomeni di degrado;

è aumentato in modo preoccupante il dato della soppressione dei treni;

è abbassato l'indice di puntualità in generale e nelle fasce orarie dei pendolari in particolare;

di fronte all'aumento della frequentazione si è abbassata la quantità dei posti offerti con periodiche crisi di affollamento;

evidente è la scarsa qualità del materiale rotabile sia per la vetustità, sia per il malfunzionamento degli impianti a bordo (bagni, sistema di condizionamento-pulizia) sia per la non adeguata manutenzione;

pressoché scomparsa è l'informazione ai passeggeri in occasione dei disservizi;

in molte stazioni vengono soppresse le biglietterie e rimangono inattivi impianti accessori quali ascensori, scale mobili, bagni;

nella programmazione dei servizi e nella definizione degli orari si sono favoriti i trasporti a lunga percorrenza a scapito dei trasporti regionali e metropolitani per i quali si riduce la regolarità e si allungano i tempi di viaggio;

Trenitalia, più volte sollecitata da regioni ed enti locali in merito ai disservizi dichiara l'esistenza di difficoltà legata alla carenza di finanziamenti dello stato per gli investimenti, allo stato di saturazione della rete soprattutto nei nodi principali e, in taluni casi, alla applicazione del nuovo contratto di lavoro;

le regioni e gli enti locali hanno posto al centro delle proprie strategie di mobilità sostenibile e di sviluppo territoriale il trasporto ferroviario con ingenti impegni anche finanziari —:

quali urgenti iniziative intenda assumere il Governo per consentire l'attuazione di misure immediate e straordinarie volte a superare l'attuale stato di assoluta criticità prossima al collasso dei servizi, nella direzione di una ripresa di una politica nazionale di investimenti per la messa in sicurezza e il rinnovo del materiale rotabile in un quadro di concertazione con le regioni e gli enti locali.

(5-02708)

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

la diga di Acerenza realizzata dall'Ente Irrigazione non è stata ancora collaudata;

essa è essenziale per attivare l'irrigazione nei territori di cui allo schema irriguo Basento-Bradano;

gli agricoltori, i cittadini e gli amministratori dei comuni interessati da circa trent'anni aspettano l'irrigazione dei 25.000 ettari previsti dallo schema suddetto;

la realizzazione di tale schema determinerà una vera e propria rivoluzione culturale ed un impulso decisivo all'economia della intera area;

perciò occorre accelerare la realizzazione delle reti irrigue e collaudare in tempi brevi l'invaso di Acerenza, che insieme con quello di Genzano è il « cuore » dell'intero progetto irriguo;

il collaudo è urgente al fine di rendere possibile l'immissione delle acque nelle reti dei territori già attrezzati per circa 800 ettari nel comune di Oppido Lucano;

data la rilevanza nazionale dello schema in questione sarebbe opportuno

che il Ministero, d'intesa con la regione Basilicata e gli enti irrigui interessati attivi una specifica cabina di regia al fine di superare ogni intralcio di natura tecnico-burocratica ed avvii concretamente il completamento e, da subito, la parziale attivazione della irrigazione in quella importante area della Basilicata —:

se, in relazione all'importanza strategica dell'opera, non ritenga di promuovere ogni iniziativa di propria competenza perché possa essere utilmente risolta la situazione di cui si è detto in premessa.

(5-02711)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

l'Alitalia ha manifestato la sua indisponibilità a proseguire nel 2004 senza oneri per lo Stato l'esercizio della linea Cagliari-Roma alle stesse condizioni tariffarie e con le stesse modalità previste dal contratto in essere nel 2002 e 2003;

considerato: il pericolo di arrecare con questa decisione un grave danno alla continuità di collegamenti con Roma —:

quali iniziative i ministri intendano svolgere nell'ambito delle rispettive competenze affinché:

a) l'Alitalia modifichi la sua decisione di rinunciare alla linea Cagliari-Roma;

b) l'Enac garantisca con le sue prerogative il mantenimento degli stessi livelli di servizio con le stesse tariffe del collegamento Cagliari-Roma;

c) sia salvaguardata l'occupazione del personale attualmente impiegato nell'esercizio della linea Cagliari-Roma, in particolare nell'aeroporto di Cagliari.

(4-08395)

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

da anni al di sotto del centro abitato di Faidona, in comune di Tramonti di Sotto (Pordenone) è in atto un vasto e grave fenomeno di dissesto idrogeologico;

il movimento franoso è reso ancor più inquietante dal fatto che interessa le sponde di un bacino idroelettrico;

la presenza dello smottamento è stata confermata a livello ufficiale solo qualche giorno fa durante una conferenza dei servizi alla quale ha partecipato anche l'Autorità di bacino di Venezia, competente per il Friuli-Venezia Giulia;

in zona sono stati effettuati alcuni diffusi accertamenti del suolo, i quali avrebbero evidenziato l'assenza di pericoli incombenti per cose e persone;

sempre stando a quanto emerso in quella sede, il rischio più eclatante si registrerebbe in occasione di rapidi svassamenti del lago di Redona;

le risultanze di tale incontro non hanno certo calmato i timori della popolazione locale di Faidona, un paese nel quale è in vigore una strettissima ordinanza sindacale che, per motivi precauzionali, impone di non edificare più alcuna costruzione, nemmeno una legnaia; è logico che nessuno tra gli abitanti e gli amministratori della Val Tramontina sulla memoria delle tragiche vicende della vicinissima Vajont voglia continuare a vivere con un simile peso sulla testa;

risulta all'interrogante che l'Autorità di bacino avrebbe, però, già fatto sapere di non essere in grado di intervenire opportunamente sulle rive dell'invaso, in quanto simili lavori comporterebbero spese ben al di sopra delle disponibilità dello stesso ufficio idraulico veneziano;

in totale, gli oneri di bonifica e di messa in sicurezza della frana di Faidona ammonterebbero a circa cinque milioni di euro;

il sindaco di Tramonti di Sotto, Arturo Cappello, ha sollecitato le autorità pubbliche regionali e nazionali ad interessarsi del fenomeno, nell'ottica di garantire tranquillità ai residenti di Faidona e dintorni;

alla luce di quanto suesposto, è necessario che il Governo faccia la propria parte, mettendo a disposizione dell'Autorità di bacino fondi, competenze ed esperienze —:

se sia a conoscenza del fenomeno idrogeologico che interessa le sponde del lago di Redona e, in particolar modo, nei terreni sui quali sorge il centro urbano di Faidona, in comune di Tramonti di Sotto (Pordenone);

se sia in grado di chiarire fin da subito quali e quanti mezzi tecnici il ministero e i relativi dipartimenti possano garantire all'Autorità di bacino di Venezia per la bonifica di tale frana;

se ritenga o meno necessario attivarsi fin da subito sul tema, visto il blocco espansivo imposto all'abitato di Faidona e i timori serpeggianti tra la popolazione locale. (4-08404)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

ANGELA NAPOLI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Cassano allo Ionio (Cosenza), a causa dello scioglimento del civico consesso per la mancata approvazione del bilancio, dallo scorso mese di giugno 2003, è amministrato da un Commissario prefettizio;

nella passata consiliatura è emerso che il segretario generale di quell'ente, ancora oggi in carica, nominato in data 7 aprile 2000, in modo irrituale, direttore generale dalla gestione commissariale del

tempo, dopo l'elezione del nuovo sindaco della città, avvenuta in data 30 aprile 2000, ha continuato ad esercitare le stesse funzioni, pur essendo decaduto *ope legis* percependo i relativi emolumenti, in palese violazione dell'articolo 108, comma 2 del decreto legislativo n. 267 del 2000. (Così come previsto dall'articolo 51-*bis* della legge n. 142 del 1990);

in data 10 novembre 2000, con nota n. 15646, il nuovo sindaco ha provveduto a diffidare il direttore generale del comune a restituire le somme indebitamente percepite, dalla data di inizio della nuova legislatura amministrativa;

in data 19 novembre 2000, con nota 16273, sempre il nuovo sindaco ha chiesto all'ufficio finanziario dell'ente di attivarsi per il recupero delle citate indennità indebitamente percepite dal direttore generale;

in data 29 novembre 2002 il consiglio comunale, con deliberazione n. 53, ha disposto di istituire un apposito capitolo di bilancio in cui far affluire le somme provenienti dal recupero delle retribuzioni percepite indebitamente per la presunta funzione svolta di direttore generale ed inoltre di perseguire ogni eventuale tipo di responsabilità;

poiché il direttore generale ha continuato a mantenere le proprie inadempienze non ottemperando alle sollecitazioni del sindaco, la giunta comunale di Cassano, in data 3 maggio 2003, con delibera n. 67, ha disposto il recupero delle somme mediante trattenute sullo stipendio del segretario generale, con decorrenza maggio 2003;

lo stesso segretario generale ha proposto opposizione alla citata deliberazione della giunta municipale, nonostante, nel frattempo la Corte dei conti di Catanzaro abbia richiesto l'intera documentazione ed il ministero dell'interno abbia espresso parere favorevole alla posizione assunta dall'amministrazione comunale;

in data 14 ottobre 2003, senza alcuna logica motivazione, su disposizione del