

la sezione fallimentare del tribunale di Palermo, che a tutt'oggi, a quanto risulta all'interrogante, non solo non ha emesso alcuna sentenza di merito, ma nemmeno nominato i CC.TT.UU (sono state celebrate solo pochissime udienze regolarmente rinviate) —:

se non ritengano urgente ed opportuno, ciascuno per gli ambiti di propria competenza, la convocazione di un tavolo di trattativa con il coinvolgimento di Bankitalia, delle organizzazioni sindacali nazionali (confederali e di categoria), degli esponenti del Comitato lavoratori ex Sicilcassa, al fine di pervenire ad una più equa e ragionevole transazione stragiudiziale che presupponga quale unico parametro distributivo delle somme integralmente offerte ai lavoratori la misura dei contributi effettivamente accantonati per ciascuno di essi, desumibili, presumibilmente, dal bilancio di cessione della Sicilcassa S.p.A. ovvero dagli atti amministrativi in possesso dei commissari liquidatori;

quali siano le motivazioni con cui di fatto sono stati negati ai lavoratori i diritti previdenziali maturati. (4-09781)

FOTI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il signor Benzoni Angelo (codice fiscale BNZ NGL 32P16H208E) liquidatore della società Benco Packaging System srl (codice fiscale 00824770333) vanta un credito a titolo di IRPEG pari a lire 33.744.000 (euro 17.427,32) e ILOR pari a lire 5.899.000 (euro 3.046,58);

detta società è stata posta in liquidazione il 30 ottobre 1992 e la liquidazione è stata chiusa con la cessazione dell'attività in data 24 maggio 1995;

il Benzoni, in qualità di liquidatore risulta beneficiario del rimborso dei crediti risultanti nel bilancio finale di liquidazione;

a nulla sono valsi i solleciti di rimborso presentati dal Benzoni in data 16

maggio 2001 e 3 ottobre 2002 rivolti all'allora competente centro di servizio delle Imposte Dirette di Bologna —:

se e quando la competente Agenzia delle Entrate provvederà al rimborso delle imposte di cui sopra. (4-09801)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

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

se corrisponda al vero che sulla linea Torino-Novara, di proprietà della famiglia Gavio, le Ferrovie dello Stato hanno rifatto e stanno rifacendo per l'alta velocità, a proprie spese, svincoli, stazioni di servizio, ponti e caselli a pedaggio;

in caso affermativo, quanto costi a fronte delle nuove revisioni dei prezzi e dei nuovi profitti, la linea in oggetto;

come siano state scelte a suo tempo le imprese che vi lavorano;

come sia stata scelta la « Grassetto » di proprietà della stessa famiglia Gavio;

se oltre alla « Grassetto » vi lavorino anche altre imprese facenti capo alla famiglia Gavio;

se le ditte siano state scelte sotto la gestione del presidente Cimoli.

(2-01173) « Perrotta ».

Interrogazioni a risposta orale:

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

le trasmissioni radiofoniche *Onda Verde* e *Isoradio* avrebbero la funzione di informare tempestivamente gli utenti di strade ed autostrade italiane della situa-

zione del traffico, di eventuali interruzioni stradali, nonché di problemi alla circolazione;

è quotidianamente rilevabile con la massima facilità dai viaggiatori, come le notizie trasmesse risultino molto spesso superate dalla realtà dei fatti, con la presenza di incolonnamenti non segnalati e, specularmente, situazioni di traffico regolare in tratti ove vengono segnalate interruzioni;

tale ritardo nell'aggiornamento delle notizie rende, di fatto, il servizio non solo inutile, ma addirittura controproducente in alcuni casi;

una maggiore tempestività nell'adeguamento dei bollettini farebbe al contrario, del servizio in questione, un efficace ausilio per tutti i viaggiatori —:

cosa intenda fare affinché i servizi di informazione sulla viabilità trasmessi radiofonicamente, vengano gestiti con maggiore efficacia ed efficienza, informando tempestivamente gli ascoltatori sulle reali condizioni del traffico, per un più valido supporto agli utenti delle varie arterie stradali. (3-03282)

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

la crisi persistente di Alitalia mette in evidenza il rischio del ridimensionamento definitivo del trasporto aereo in Italia, in quanto non perde soltanto Alitalia ma tutte le compagnie aeree, con la conseguenza di mettere in discussione decine di migliaia di posti di lavoro, compresi quelli delle aziende di gestione aeroportuale e del vastissimo indotto;

la questione Alitalia non può essere risolta se non all'interno di una più vasta ridefinizione della struttura produttiva di tutto il trasporto aereo, secondo uniforme convincimento espresso dai sindacati, dal Ministero dei trasporti, da esperti del

settore, dalle istituzioni locali e da gran parte del mondo politico e dello stesso Governo;

per quanto riguarda Alitalia è indispensabile ridisegnare completamente un piano industriale di sviluppo, di condividerlo con le parti sociali e di inserirlo in un ambito che preveda il disegno complessivo del trasporto aereo in Italia;

questo indirizzo è emerso chiaramente dai lavoratori che hanno massicciamente partecipato allo sciopero nazionale del 5 marzo 2004 e dall'assemblea dei lavoratori dell'aeroporto di Fiumicino del 19 aprile 2004 alla presenza di parlamentari, di amministratori degli enti locali, oltre che dei rappresentanti sindacali;

a seguito di questa forte iniziativa sindacale e politica è stata riproposta con fermezza l'esigenza indifferibile di passare dal continuo temporeggiamento del Governo ad una chiara assunzione di responsabilità per salvare la compagnia di bandiera dal fallimento forse atteso dalle cordate imprenditoriali pronte a dividersi la preda;

il Governo azionista di maggioranza del vettore nazionale, non può perdere altro tempo, neppure invocando le elezioni europee, dopo i pochi inesorabili valori indicati nella relazione semestrale al 30 giugno 2003, che mostrano una situazione finanziaria di Alitalia in forte perdita:

la perdita del risultato operativo salita da 63 milioni di euro a 266 milioni di euro nei primi sei mesi del 2003;

la perdita di conto economico, salita da 49 a 315 milioni di euro negli stessi periodi e che, secondo indiscrezioni plausibili, dovrebbe attestarsi a 510 milioni di euro all'inizio del 2004;

qualsiasi società, alla presenza di una così funesta situazione finanziaria, attuebbe con urgenza un programma di drastico taglio di spese di gestione (attività di consulenze ed affidamento a terzi di servizi) verificandone la necessità e le condizioni contrattuali, mentre, a quanto ri-

sulta all'interrogante, Alitalia, ignorando questi elementari principi, si è avventurata in acquisto di società già fallite, aumentando il proprio disavanzo e le proprie notevoli esposizioni;

secondo l'interrogante è urgente un intervento diretto del Governo per salvare la compagnia di bandiera —:

quale sia l'intenzione politica del Governo e con quale organico programma di misure anche finanziarie sia disposto ad evitare il fallimento e la cessione di Alitalia, nell'ambito di una strategia generale che investa l'intero sistema Aeroportuale, in particolare con un piano di produzione industriale, con provvedimenti di sostegno sociale dei lavoratori, con un coraggioso risanamento del bilancio di Alitalia, tagliando gli sprechi, lo consulenze e l'affidamento a terzi di servizi che possono essere garantiti direttamente. (3-03283)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

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

con l'inizio dell'anno solare 2004 la divisione Cargo di Trenitalia, ha comunicato ai clienti della Direzione Business Convenzionale che tutti i trasporti a carro che secondo Trenitalia hanno ridotti volumi e alti costi operativi che non consentano il raggiungimento di adeguate economie di scala verranno effettuati alle tariffe vigenti in Contratto generale di vendita e quindi senza l'applicazione delle agevolazioni in vigore fino allo scorso anno;

le tariffe agevolate erano state indicate dall'attuale Governo come priorità irrinunciabile in un'ottica di incentivazione del trasporto di merci su ferrovia per i lunghi percorsi proprio quelli che pongono in collegamento la Basilicata con l'estero;

il costo dei trasporti ferroviari delle materie prime che già incide per il 30 per cento sul prezzo delle stesse materie prime andrebbe ad incrementarsi di un ulteriore 50 per cento;

tale decisione avrà l'immediato abbandono del trasporto merci su rotaia da parte del comparto economico e produttivo lucano che sarebbero costrette a riversarsi su gomma nonostante anche in questo settore i costi siano elevati;

la conseguenza di questo potrebbe essere la giustificazione o meglio l'alibi per la richiesta di soppressione da parte di Trenitalia dello scalo commerciale di Potenza;

in Basilicata anche gli scali ferroviari di Pisticci e Melfi si troverebbero ad essere penalizzati in egual maniera —:

se il Governo intenda intervenire con la massima urgenza per evitare l'incremento delle tariffe e garantire quindi l'applicazione delle agevolazioni in vigore fino al 31 dicembre 2003, assicurando la piena operatività dello scalo commerciale di Potenza e degli altri scali commerciali presenti in Basilicata. (5-03115)

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

la Commissione europea in data 31 marzo 2004 ha chiesto ufficialmente al Governo italiano (comunicato IP 04/428) di garantire l'applicazione delle regole sulla concorrenza e di consentire alle imprese di tutta l'Unione la possibilità di aggiudicarsi i contratti per la costruzione delle linee ferroviarie ad alta velocità;

a tale scopo, la Commissione europea ha deciso di inviare all'Italia un « parere motivato » censurando le modalità impiegate dalle Ferrovie dello Stato — FS per assegnare alla Società TAV i contratti per la costruzione delle linee ferroviarie ad alta velocità. In particolare la Commis-

sione si è riferita alla clausola della convenzione di esecuzione in cui si prevede che la TAV avrebbe dovuto fornire le sue prestazioni facendo ricorso a contraenti che andavano scelti fra i principali gruppi industriali italiani. Secondo l'interpretazione della Commissione, ciò ha l'effetto di riservare alle imprese italiane la realizzazione delle linee ad alta velocità e costituisce una violazione dei principi di libertà di stabilimento e di libertà di prestazione dei servizi sanciti dagli artt. 43 e 49 del Trattato CE. L'obiettivo principale dichiarato della Commissione è quello di costringere l'Italia ad aprire alla concorrenza internazionale l'esecuzione dei lavori la cui costruzione non è ancora iniziata, segnatamente le linee Milano-Verona e Milano-Genova;

in relazione a tale procedura, la Commissione europea ha comunicato al Governo italiano la sospensione dei finanziamenti comunitari all'Italia in applicazione degli articoli 7 e 13 del regolamento 2236/95 sulle reti Transeuropee (TEN);

l'articolo 1 - 1° comma della legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cosiddetta legge obiettivo), nel prevedere il finanziamento delle infrastrutture nazionali per il prossimo decennio si basa sostanzialmente sull'apporto finanziario della UE, oltre che sulla partecipazione dei privati alla costruzione delle opere (« Il Governo indica nel Disegno di Legge Finanziaria, ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettere *i-ter*, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, le risorse necessarie che integrano i finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili »);

il « dossier » in questione ha formato oggetto di un lungo carteggio fra la Commissione ed il Governo italiano e esso era stato positivamente risolto dal Governo *pro-tempore* nell'anno 2000, allorché assicurò che avrebbe proceduto all'organizzazione di gare europee per la costruzione della linea Verona-Venezia la cui conversione era stata risolta per inadempimento del *general contractor* e delle linee Milano-

Verona e Milano-Genova le cui convenzioni erano state risolte per effetto dell'articolo 131 della legge 338 del 23 dicembre 2000 dando applicazione alla normativa comunitaria;

il « parere motivato » della Commissione in gran parte trae origine dalla successiva decisione del Governo italiano di reintrodurre regole di discriminazione nazionale con la conseguenza di non procedere a gare internazionali per le tre convenzioni risolte (una per inadempimento e le altre *ope legis*). Una decisione approvata in data 17 luglio 2002 dall'articolo 11 del collegato alla legge finanziaria 2002 che abroga l'articolo 131, comma 2 della legge 338 del 2000 -:

quali iniziative si intendano adottare per evitare che l'Italia venga esclusa dal finanziamento comunitario delle grandi reti TEN (Lione-Torino-Trieste; Monaco-Brennero-Verona-Palermo; Genova-Milano-Zurigo; Mose Ponte di Messina eccetera) e che si allunghino fortemente i tempi per la realizzazione di opere strategiche per il paese quali le linee ferroviarie Milano-Genova e Milano-Verona.
(5-03116)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

l'articolo 3 della legge 8 febbraio 2001, n. 21, approvata nella precedente legislatura, stanziava per gli anni 2000 e 2001 risorse finanziarie pari complessivamente a 41,83 milioni di euro circa; di questi, 25,82 milioni sono stati destinati alla realizzazione del programma costruttivo denominato « Ventimila alloggi in affitto » e 16,01 milioni circa al programma « Alloggi per gli anziani dell'anno 2000 »;

per entrambi i programmi sono state portate a termine le fasi procedurali della selezione, stilate le relative graduatorie di ammissione ai finanziamenti si è provveduto altresì all'impegno dei rispettivi importi di bilancio;

Vice Ministro Martinat ha dichiarato che «tuttavia i programmi di edilizia in parola non hanno al momento potuto avere inizio in quanto al ministero dell'economia e delle finanze, pur constatando che tali fondi risultano tuttora iscritti in bilancio, ha comunicato che gli stessi devono ritenersi trasformati in « economie » fin dal 31 dicembre 2002 per effetto del decreto legge n. 194 del 6 settembre 2002 convertito in legge n. 246 del 31 ottobre 2002 che ha ridotto i termini di impugnabilità », concludendo che « il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in collaborazione con il dicastero dell'economia, sta operandosi al fine di recuperare i fondi di cui all'articolo 3 della legge 21 del 2001 »;

l'assenza ancor oggi di una risposta definitiva e non interlocutoria sta provocando un grave danno ai comuni e agli IACP o agli ATER comunque denominati, che hanno predisposto opportuni programmi di intervento e che, ad oggi, non hanno alcuna certezza sui tempi dei finanziamenti oltre che sulla loro stessa esistenza —

quali siano le reali iniziative messe in atto dal Governo per sbloccare la situazione e per conoscere i tempi previsti al fine del recupero dei fondi. (5-03126)

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

anche nel collegamento ferroviario Torino comincia segnare il passo. Malgrado l'aumento del pendolarismo e una nuova e rinnovata domanda di trasporto, sono peggiorati i collegamenti con Roma;

nei giorni feriali, infatti, 2 soli Eurostar — cioè treni a scorrimento veloce partono da Torino per Roma, alle 6 e alle 7,10 del mattino. Nei giorni festivi è annullata la corsa delle 6 e resta un solo collegamento ferroviario per Roma;

da Roma, invece, un solo Eurostar raggiunge Torino alle ore 17,35, sia nei giorni feriali sia in quelli festivi;

certo, non possiamo mettere nel conto i treni « rapidi » o « intercity » che contano dalle 7 alle 9 ore per raggiungere Roma dal capoluogo subalpino e viceversa;

ora, questa, secondo l'interrogante, sciagurata decisione assunta nel dicembre scorso rischia di mettere definitivamente in ginocchio anche il collegamento ferroviario rapido tra Torino e Roma, a meno che si voglia sostenere che il destino dei torinesi è quello di recarsi a Milano per poi intraprendere il collegamento con Roma. Una situazione ridicola che aggrava ulteriormente il ruolo di Torino e della sua provincia nello scenario trasportistico italiano, sollecitando la tentazione strisciante di trasformare il capoluogo subalpino in una succursale della metropoli lombarda;

a margine di questa anomala e incredibile situazione, c'è da aggiungere la carenza di qualità e di servizi dei mezzi Eurostar che collegano Torino e Roma rispetto a quelli utilizzati per altre tratte italiane;

è questo uno scenario, che chiama in causa direttamente il Ministero dei trasporti e i vertici di Trenitalia per scongiurare il rischio di rendere sempre più marginale e periferico il ruolo di Torino —

quali iniziative concrete il Ministro intenda adottare per porre rimedio a questa incresciosa situazione destinata a penalizzare i cittadini e a incrinare l'immagine di Torino e dell'intero Piemonte.

(5-03129)

Interrogazioni a risposta scritta:

FILIPPO MARIA DRAGO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il mancato inizio dei lavori per la realizzazione della strada statale 514 « Licodia Eubea-Libertinia » in provincia di Catania, uno dei più importanti progetti per la viabilità del Mezzogiorno, desta viva preoccupazione e senso di abbandono nei sentimenti della cittadinanza locale e degli amministratori locali;

tale problema era già stato oggetto dell'interrogazione parlamentare a risposta scritta 4-02509 del 19 marzo 2002, a seguito della quale il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti onorevole Ugo Martinat rispose che: « I lavori relativi alla strada a scorrimento veloce Licodia Eubea-Libertinia, già precedentemente appaltati, non sono stati avviati in quanto l'ente Anas, a seguito di norme regolamentari sopravvenute, si è trovato nella necessità di acquisire ulteriori pareri presso gli enti locali. Ciò ha comportato l'esigenza di aggiornare il progetto esecutivo in ottemperanza alle prescrizioni contenute nei pareri espressi dai predetti enti locali. L'ente stradale ritiene che entro il mese di settembre 2002 si potrà disporre del progetto esecutivo aggiornato e, quindi, dare inizio ai lavori »;

tale ultimo termine è stato abbondantemente superato, ma dell'effettivo via libera ai lavori non vi è nemmeno l'ombra —:

se il Ministro interrogato ritenga opportuno sollecitare l'Anas al fine di conoscere più dettagliatamente le reali difficoltà che bloccano l'inizio dei lavori;

se il Ministro interrogato ritenga opportuno adoperarsi presso l'Anas affinché siano rimosse le difficoltà che impediscono l'inizio dei lavori della Licodia Eubea-Libertinia. (4-09775)

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

le Ferrovie dello Stato hanno evidenziato i risultati positivi conseguenti con l'ultimo bilancio;

considerato che le Ferrovie dello Stato hanno ridotto il costo del lavoro di 601 milioni di euro;

considerato che hanno avuto un fatturato netto inferiore di 40 milioni di euro circa, rispetto al 2001;

considerato che nel fatturato è compreso l'addebito allo stato ed agli enti territoriali per contratto di servizio di 1.755 milioni di euro —:

se ritenga positivo un bilancio che è stato costruito, soprattutto, con i risparmi dei tagli al personale, con gli aiuti dello Stato e con i contratti di servizio.

(4-09776)

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

nell'Addendum n. 2 al Contratto di Programma Ferrovie dello Stato Spa 2001-2005 alla tabella 3 « nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale per gli anni 2001-2005 » è prevista la voce di spesa pari a 207 milioni di euro per la riqualificazione di 130 stazioni medio-grandi e il mantenimento di 500 stazioni piccole, fermate e marciapiedi alti;

le coperture finanziarie evidenziate sono pari ad appena 52 milioni di euro —:

se sia a conoscenza dell'elenco delle opere previste nell'ammontare dei 207 milioni di euro identificate come complesso degli investimenti da effettuare;

dell'elenco delle opere che si intenda prioritariamente effettuare con il 52 milioni di euro disponibili;

dei tempi e delle modalità saranno proposti per ricercare le risorse ancora necessarie a completare gli investimenti previsti;

dei criteri di priorità scelti per definire le opere che prima verranno realizzate. (4-09784)

ZANELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

il Comune di Venezia, con deliberazione del Consiglio comunale n. 15 del 12 gennaio 2000, ha approvato il Piano Particolareggiato denominato « area ex Cantieri Celi » a Sant'Elena, che prevede il recupero, la riorganizzazione, la riqualificazione fisica e funzionale dell'area compresa tra la darsena del Diporto Velico Veneziano, il canale dei Marani, la Laguna, lo Stadio comunale, il complesso monastico di San Elena e il Collegio Navale Morosini, denominato P.P. 12;

l'area interessata dal P.P. 12 è costituita da superficie acquea e di terra ed è di proprietà dell'Amministrazione comunale, del Demanio dello Stato, del Demanio Marittimo, di competenza del Magistrato alle Acque di Venezia e di proprietà privata;

lo schema di convenzione per l'attuazione del Piano Particolareggiato prevede l'individuazione di un soggetto attuatore e l'assunzione di una serie di obblighi da parte dei soggetti proprietari delle aree interessate dal Piano; tale convenzione, tuttavia, non è stata sottoscritta dai soggetti interessati al Piano in quanto non vi è ancora l'individuazione del soggetto attuatore del piano medesimo;

nonostante l'approvazione del P.P. 12 e la mancata individuazione del soggetto attuatore, una società ha chiesto, per proprio conto e senza essere il soggetto attuatore del Piano, il rinnovo della concessione lagunare sullo spazio acqueo facente

parte del P.P. 12, concessione che è stata rilasciata dal Magistrato alle Acque in data 8 ottobre 2003;

l'Amministrazione comunale, che pure ha manifestato la volontà di essere essa stessa concessionaria di suddetto spazio acqueo, come pure dell'area demaniale prospiciente, è stata messa al corrente dell'avvenuto rilascio della concessione del bene demaniale, solamente in data 11 febbraio 2004;

ad opinione dell'interrogante, tale rilascio di concessione lagunare è provvedimento amministrativo palesemente illegittimo per i seguenti motivi:

violazione della legge n. 241 del 1990, in materia di procedimento amministrativo; infatti il rilascio della concessione lagunare è avvenuto senza l'avviso di avvio del procedimento, ex articolo 7 legge n. 241 del 1990, all'Amministrazione comunale. Il Magistrato alle Acque era, infatti, al corrente della volontà del Comune di Venezia di attuare un recupero e una riqualificazione dell'intera area comprensiva anche dello spazio acqueo infatti lo stesso Magistrato alle Acque con nota n. 3412 del 3 novembre 1999, ha comunicato, al Comune di Venezia, il proprio parere favorevole ai sensi della legge n. 366 del 1963, al Piano Particolareggiato dell'area denominata « ex Cantiere Celli », peraltro suggerendo anche una viabilità pubblica pedonale, con ciò dimostrando una conoscenza approfondita degli elaborati inviati;

violazione dell'articolo 5 legge n. 360 del 1991, che prevede espressamente che al Comune di Venezia sia attribuita, per le finalità di cui all'articolo 2 comma 1 lettere c) e d) la priorità nelle concessioni di immobili demaniali;

violazione di quanto disposto nel Piano Particolareggiato che prevedeva la titolarità delle concessioni sia di terra che di acqua in capo al solo soggetto attuatore del su citato Piano;

l'area è stata data in concessione a fronte di un canone annuo di 30 mila

euro, cifra molto conveniente per la società concessionaria che, grazie alla licenza ottenuta, si troverebbe a gestire una darsena di 350 posti, le cui entrate sarebbero sicuramente molto elevate;

se siano a conoscenza di questa situazione;

come pensino di intervenire per fare in modo che al Comune di Venezia venga assegnata l'area di cui sopra così come previsto dalla legge n. 360 del 1991, articolo 5. (4-09793)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

ALFONSO GIANNI, DEIANA, MASCIA e RUSSO SPENA. — *Al Ministro dell'Interno.* — Per sapere — premesso che:

diverse agenzie di stampa, nonché successivamente alcuni organi di stampa hanno dato notizia della presentazione, avvenuta giovedì 15 aprile a Roma, di un progetto formativo denominato « Programma S.C.U.D.O. » (*Security Consulting United Didactics Organization*), predisposto dall'Enaip (Ente Nazionale Acli per l'istruzione professionale) e dalla *Logan's Ltd*, società israeliana specializzata nella consulenza per la sicurezza anticrimine e antiterrorismo;

tale programma prevede un'offerta formativa che partirà a luglio, articolata secondo le esigenze specifiche dei clienti, la cui natura appare del tutto indeterminata e indifferenziata basata su corsi di base e sul *training* specializzato la cui durata oscillerebbe dalle 8 alle 50 ore, dedicati a formare cittadini intenzionati a conoscere « personalmente le più efficaci tecniche di lotta al terrorismo e al crimine » (secondo quanto riferisce *l'Adnkronos* il 15 aprile);

pur avendo i promotori dell'iniziativa precisato che le coincidenze con la dram-

matica vicenda degli ostaggi italiani in Iraq sarebbe del tutto casuale, *la general manager* della *Logan's Ltd*, signora Nicole Tonati, che peraltro conoscerebbe personalmente uno degli ostaggi italiani, ha dichiarato, secondo l'Agenzia ANSA del 15 aprile, di sentirsi « sicura che le cose sarebbero andate diversamente se al posto di quattro buttafuori impreparati a una situazione di guerra ci fossero state persone adeguatamente addestrate »;

i corsi previsti intendono, come si legge nel testo ufficiale del programma, promuovere « un programma ideato a favore delle persone e delle proprietà » e riguarderebbero i porti, gli aeroporti, le industrie, le banche, gli esercizi commerciali, le istituzioni e le loro sedi e saranno tenuto (secondo *l'Adnkronos*) da « istruttori altamente qualificati, proveniente da esperienze di sicurezza civile e militare in tutto il mondo »;

visitando il sito internet della società *Logan's*, fondata nel 1988, risulta che il suo personale che sovrintende ai corsi e che pratica direttamente funzioni docenti sarebbe composto da ex alti ufficiali dell'esercito e *senior* delle marine internazionali; ex alti ufficiali delle forze della difesa israeliani; tecnici delle forze speciali antiterrorismo israeliani; specialisti di sicurezza antiterrorismo civile israeliani e internazionali; consulenti specializzati in sicurezza marittima ed aerea —:

se il Ministro interrogato sia al corrente dell'iniziativa e se questa, come dichiarato dai proponenti, sia effettivamente coerente e conforme ai nuovi regolamenti nazionali, europei e internazionali in materia di sicurezza e di normativa anti terrorismo;

se ritenga che la suddetta iniziativa sia effettivamente necessaria e utile alla difesa delle strutture civili, dei trasporti e dei luoghi istituzionali del nostro paese e come essa eventualmente si integri con le competenze, gli orientamenti e le concrete azioni che rientrano nelle responsabilità di codesto ministero;