

coloro i quali abitavano nelle vicinanze dell'Ufficio e avevano iscritto i propri figli nelle scuole della zona conformando, in sostanza, il loro stile di vita alle esigenze rappresentate dall'ubicazione della sede di servizio, si trovano ora in una situazione di grave penalizzazione in particolare nei confronti dei colleghi di Palermo 1 e Palermo 2 che, all'atto della nascita degli uffici locali (gennaio 2001), hanno ottenuto e continuano a mantenere la sede richiesta;

ove non fosse possibile la riapertura in tempi brevi degli uffici in corso Vittorio Emanuele, v'è la possibilità di prendere in locazione altri locali in zone limitrofe che possono soddisfare le esigenze dei dipendenti e dell'utenza, a tale proposito vanno segnalati i locali dell'ex UPIM di via Roma, adeguati alla legge 626/90, forniti di climatizzazione, di parcheggio e di ampi spazi da destinare al ricevimento del pubblico (*front office*), all'area Controllo (*back office*) e all'archivio ed i locali (ex SIP) in viale Giulio Cesare —:

quali concrete iniziative intenda adottare il Ministro interrogato affinché l'ufficio di Palermo 3 venga riaperto nella sua sede di corso Vittorio Emanuele, con le eventuali limitazioni derivanti dalla pericolosità di alcune strutture o, in subordine, di affittare i locali di via Roma (ex UPIM); non è umano che un utente, per esempio di Bolognetta o peggio ancora di Ciminna o Ventimiglia di Sicilia, per risolvere un problema fiscale debba percorrere cento chilometri tra il percorso per raggiungere l'Area Servizi di Palermo 3 ed il ritorno a casa (sempre che non venga dirottato presso l'Area Servizi di viale Campania) e non è nemmeno morale cancellare con un « si chiude per inagibilità » la memoria storica di una struttura quale il « Palazzo » cosiddetto « delle finanze » i cui lavoratori occupati e gli utenti animavano e rivalutavano il centro storico della città normanna, oggi divenuto un deserto. (4-09949)

* * *

FUNZIONE PUBBLICA

Interrogazione a risposta orale:

PERROTTA. — *Al Ministro per la funzione pubblica.* — Per sapere — premesso che:

il Garante della Privacy, Stefano Rodotà, ha dichiarato che il massimo della negligenza nel settore del rispetto della *privacy* si è riscontrato nella Pubblica Amministrazione;

si sono avute molte inadempienze su aspetti anche piuttosto delicati, quali ad esempio: il mancato rispetto di norme sulle misure di sicurezza, la disciplina dei dati sensibili che ogni amministrazione dovrebbe rispettare eccetera —:

quali iniziative di propria competenza il Ministro intenda adottare per ovviare alla situazione di cui sopra nelle pubbliche amministrazioni. (3-03339)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

presso lo scalo aeroportuale di Cagliari-Elmas vengono registrati da tempo gravi inconvenienti e disagi, che coinvolgono sia gli aerei in partenza che quelli in arrivo;

anche il 27 aprile 2004, tra le ore 9 e le 14, sono stati lamentati forti ritardi del traffico, dovuti, per quanto si è appreso, allo svolgimento, in quello stesso intervallo temporale, di attività di volo, a scopo di esercitazione, da parte di militari dell'Aeronautica e alla conseguente esi-

genza di garantire al meglio la sicurezza, limitando il numero di aeromobili in transito nel medesimo spazio aereo;

quanti, presso l'aeroporto, dovevano aspettare, anche per ore oltre i tempi originariamente stabiliti, il decollo o l'atterraggio dei velivoli, non avrebbero ricevuto tempestiva notizia delle ragioni e dell'entità del ritardo;

nell'area in questione esistono ben due basi dell'Aeronautica militare (il Distaccamento aeroportuale di Elmas e il R.S.S.T.A. di Decimomannu) e quindi, fra l'altro, si potrebbe temere che, in futuro, abbia a riproporsi l'identica situazione di congestione del traffico aereo civile e militare e possa pertanto ripetersi la temporanea paralisi dello scalo predetto;

le pur apprezzabili esigenze di addestramento del personale delle Forze armate dovrebbero essere soddisfatte evitando, o almeno minimizzando, i sacrifici per quanti fruiscono del suddetto aeroporto;

i disagi per i passeggeri e per i loro familiari potrebbero essere significativamente contenuti diffondendo anticipatamente la notizia, anche generica, delle esercitazioni militari già pianificate e, comunque, della possibilità di ritardi dei voli civili, in un dato giorno o in un certo orario, non diversamente da quanto accade nel caso del preavviso imposto dalla normativa vigente per gli scioperi nei servizi essenziali. Ciò consentirebbe infatti ai passeggeri e ai loro familiari di regolarsi di conseguenza, modificando gli impegni assunti, avvalendosi di altri mezzi di trasporto o di altri scali, oppure addirittura, ove possibile, rinviando le partenze;

l'efficienza e la puntualità dei collegamenti aerei con lo scalo di Cagliari-Elmas appaiono di importanza decisiva, innanzi tutto per la stessa collocazione geografica dell'isola e per la conseguente inutilità pratica di altri mezzi di trasporto. Del resto, gli altri aeroporti isolani (nelle città di Alghero e Olbia) sono difficilmente

raggiungibili dal capoluogo e, comunque, possono garantire un volume di traffico tuttora inferiore a quello di Elmas;

anche i flussi turistici, particolarmente intensi durante la primavera e l'estate, quando costituiscono la voce fondamentale per l'economia dell'isola, possono essere gravemente penalizzati dal ripetersi di anomalie e disfunzioni del traffico aereo, cui fa seguito un danno d'immagine difficilmente recuperabile;

eppure, anche il 28 e il 29 aprile 2004, le manifestazioni di protesta riferibili alla vertenza ALITALIA, hanno cagionato, con specifico riguardo allo scalo cagliaritano, oltre alla caotica situazione registrata anche in altri aeroporti nazionali, l'annullamento di ogni collegamento aereo tra Elmas e Fiumicino, senza il debito preavviso;

le agitazioni del 28 aprile, in particolare, hanno creato il massimo disagio ai passeggeri, in quanto non erano state in alcun modo preannunciate;

le anomale modalità della protesta dei dipendenti ALITALIA, già autorevolmente e pressoché unanimemente censurate in quanto, a prescindere dal merito delle rivendicazioni, hanno compromesso un servizio essenziale, possono indurre problemi per l'ordine pubblico e per la sicurezza, anche per il malcontento e l'exasperazione che determinano nei passeggeri, costretti a inevitabili, lunghissime attese, senza neppure poter disporre di informazioni attendibili sui tempi previsti per il ripristino delle condizioni di normalità;

tale situazione è particolarmente penalizzante per quanti, da Roma, debbono raggiungere Cagliari, o viceversa, in quanto soltanto ALITALIA assicura i collegamenti aerei tra la capitale e il capoluogo;

l'assenza di un ponte aereo tra Roma e Cagliari può interferire negativamente con l'esercizio dei diritti fondamentali del cittadino, pregiudicandoli anche irreparabilmente, come nel caso delle emergenze sanitarie o in quello di chi, nel luogo di

destinazione, debba assolvere, entro un certo termine, un dovere d'ufficio non delegabile —:

quali iniziative si vogliano assumere affinché sia assicurata la piena funzionalità ed efficienza dello scalo aeroportuale di Cagliari-Elmas, evitando il ripetersi di inconvenienti analoghi a quelli sopra denunciati e garantendo l'ordine pubblico e la sicurezza;

se risultino al Governo, in particolare, quali siano le ragioni che possono aver determinato i non preannunciati ritardi del traffico aereo civile, presso l'aeroporto di Cagliari-Elmas, tra le ore 9 e le 14 del 27 aprile 2004;

qualora tali ritardi fossero effettivamente da imputare al contemporaneo svolgimento di un'esercitazione militare di volo, se essa fosse o meno pianificata, se fosse prevista o prevedibile una possibile interferenza con il traffico aereo civile e, nel caso, quali motivi o considerazioni abbiano impedito di darne tempestiva notizia;

se siano in programma soluzioni per ovviare tempestivamente ai disagi che possano riproporsi a causa dell'improvviso venir meno dei collegamenti aerei, ordinariamente assicurati da ALITALIA, tra Cagliari-Elmas e Roma-Fiumicino, garantendo in particolare le emergenze e la possibilità di ottemperare ai doveri d'ufficio;

se, a tali fini, possa ipotizzarsi il ricorso a voli militari ovvero ad aeromobili civili, condotti da personale specializzato delle Forze armate. (3-03337)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

DUCA, RAFFALDINI, TIDEI, ALBONETTI, ADDUCE, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI e SU-

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

la crisi di Alitalia e del trasporto aereo italiano manifestatasi ormai da alcuni anni ha raggiunto un livello assai pericoloso;

l'intero sistema del trasporto aereo, un sistema industriale e di servizi, le migliaia di lavoratori del comparto possono essere a rischio di una implosione senza ritorno;

tale pericolo era già stato ben individuato nel gennaio 2002 in un incontro tra la Presidenza del Consiglio e le organizzazioni sindacali e professionali dei lavoratori che si è concluso con un documento di intesa e con l'impegno formale del Governo a «...confirmare la missione strategica dell'Alitalia quale vettore globale, in virtù delle dimensioni e qualità dell'offerta e della posizione primaria nell'ambito dell'alleanza Sky Team»;

in quella occasione fu decisa una sede di partecipazione con le organizzazioni sindacali « al fine di implementare il Piano coerentemente con l'evoluzione economica e finanziaria dei mercati.. »;

il 27 novembre 2002 le organizzazioni sindacali con lettera alla Presidenza del Consiglio e ai Ministri interessati hanno chiesto una verifica dell'efficacia dell'intesa visto il peggioramento della situazione nell'intero comparto del trasporto aereo e dell'Alitalia in particolare, manifestando la forte preoccupazione sulla mancanza di una strategia di sviluppo e di contrasto della crisi;

secondo gli interroganti i gravi errori di due anni fa con la rottura dell'alleanza con KLM, la litigiosità permanente tra i Ministri di questo Governo, tutt'ora esistente, paralizza ogni decisione e rimanda colpevolmente nel tempo l'assunzione di responsabilità nell'individuare le misure e i provvedimenti urgenti e necessari;

i tempi ormai si sono fatti strettissimi e può essere pregiudicata in modo irre-

versibile la presenza industriale di una grande azienda e del trasporto aereo nel nostro Paese;

è a rischio l'occupazione di migliaia di dipendenti e la tensione sociale è elevatissima con gravi ripercussioni sui cittadini e per l'economia italiana;

troppe affermazioni irresponsabili da parte di esponenti del Governo e di dirigenti Alitalia hanno paventato l'ipotesi di liquidazione o di fallimento di Alitalia —

quali urgenti misure intenda assumere per impedire il precipitare della crisi dell'Alitalia che coinvolgerebbe il trasporto aereo italiano e migliaia di lavoratori e per lo sviluppo della compagnia, come concordato nel gennaio 2002. (5-03175)

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

il fallimento di Alitalia comporterebbe degli ingenti effetti negativi per l'intero sistema paese. La perdita di un settore, com'è quello del trasporto aereo e del suo indotto, implicherebbe, infatti, elevati costi sociali e la fuoriuscita dall'economia nazionale di un ramo economico di evidente rilevanza strategica, caratterizzato da un numero, consistente di investimenti in tecnologie, e trainante per il settore turistico;

il settore aereo è contraddistinto da alta intensità di capitale e dalla prevalenza di costi fissi sui costi variabili. Ciò comporta che le funzioni di produzione dei vettori sono caratterizzate dalla presenza di rilevanti economie di scala che rendono di estrema importanza per l'incremento della competitività lo sviluppo dell'offerta. Per ogni vettore, e in particolare per l'Alitalia, diviene pertanto centrale per il proprio sviluppo un migliore e maggiore utilizzo delle proprie risorse e l'allargamento delle proprie attività grazie alla realizzazione, in un trasparente ambiente di mercato, di alleanze nazionali ed inter-

nazionali. Attraverso le alleanze con vettori che operano anche in altri paesi, quali quelli mediterranei e dell'Est europeo, è infatti possibile raggiungere una massa critica tale ad assicurare una presenza stabile nel settore, a realizzare sinergie di costo e a ridurre al massimo tutte le spese caratterizzate dalla presenza di elevati costi fissi. Dalla comparazione delle alleanze tra i diversi vettori europei, si nota che l'Alitalia presenta un numero estremamente basso di alleanze sia sul mercato nazionale che sul mercato internazionale. La recente nomina del nuovo consiglio di amministrazione della compagnia sembra, inoltre, mettere in discussione anche la futura alleanza con Air France e KLM;

Alitalia ha perso nei primi quattro mesi dell'anno una cifra compresa tra i 200 e i 250 milioni di euro, la liquidità dell'aviolinea si è più che dimezzata passando da 500 a 200 milioni di euro e a tale situazione, ad avviso degli interroganti, ha fortemente contribuito l'inattività del Governo e le ricorrenti dichiarazioni allarmistiche rilasciate da diversi ministri della Repubblica che hanno causato in diverse occasioni l'affossamento del titolo Alitalia;

a più di sei mesi dall'approvazione da parte del consiglio di amministrazione di Alitalia del Piano industriale 2004-2006 il Governo, in qualità di azionista di maggioranza, non ha ancora definito una propria strategia per risolvere la crisi in cui versa la compagnia ed ha assunto in diverse occasioni posizioni contrastanti;

l'incertezza determinata dalla mancanza di una chiara posizione dell'azionista di maggioranza ha certamente contribuito ad alimentare lo scontro sociale nel settore aereo generando ulteriori costi per la compagnia —

quali misure di politica industriale intenda adottare e con quali tempi le intenda realizzare per superare la crisi in cui versa Alitalia, per scongiurare drastiche contrazioni dei posti lavoro e per rimuovere il rischio di perdita di un settore di ingente rilevanza strategica per l'economia nazionale. (5-03176)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il Passante di Mestre — che sarà lungo 32,290 chilometri — è stato incluso dal Governo nel primo programma delle infrastrutture strategiche, approvato dal CIPE con deliberazione n. 121 del 21 dicembre 2001;

tale opera è di assoluta valenza nazionale, essendo destinata a fungere da bretella autostradale fra la A4 (Padova-Venezia), la A27 (Venezia-Pian di Verdoia) e la A4 (Venezia-Trieste), nonché da *bypass* dell'area metropolitana di Venezia quale viabilità alternativa alla Tangenziale di Mestre a rischio costante di collasso perché interessata da un traffico assai elevato (170.000 veicolo al giorno; 55 milioni all'anno);

questa infrastruttura ha carattere prioritario nel sistema stradale italiano, in quanto è diretta ad eliminare punti di grave saturazione su di una rete di collegamento fondamentale per i trasporti e le comunicazioni lungo la direttrice est-ovest;

il costo complessivo del Passante esterno di Mestre è stato calcolato dall'ANAS e dal CIPE in 750 milioni di euro, dei quali 113,4 milioni di euro a carico dello Stato e con risorse destinate all'attuazione della « legge obiettivo »;

il costo residuo di 636,6 milioni di euro graverà sull'ANAS S.p.A. che potrà provvedere alla realizzazione dell'opera direttamente o tramite una società di progetto interamente partecipata dall'ANAS medesima;

l'ANAS o l'eventuale società di progetto provvederanno al rimborso del capitale di mutuo ed al pagamento dei relativi interessi tramite i flussi di cassa derivanti in primo luogo da incrementi di pedaggi applicati sulla Tangenziale di Mestre; in secondo luogo, dalla totalità degli introiti legati ai pedaggi operanti su tale Tangenziale a partire dall'entrata in eser-

cizio del Passante di Mestre, quando la tangenziale sarà retrocessa all'ANAS, che a sua volta affiderà in concessione *pro-quota* la gestione del Passante alle tre società concessionarie delle autostrade interferenti; in terzo luogo, dagli introiti derivanti dai pedaggi per le tratte ricomprese nella concessione alla « Società Autostrade Venezia-Padova » alla scadenza della concessione stessa al 30 novembre 2009, nonché dai pedaggi per le restanti quote del Passante di Mestre fra le tre Società autostradali alla scadenza delle relative concessioni; aggiudicataria della gara per la progettazione definitiva ed esecutiva del Passante di Mestre è risultata l'Associazione temporanea di Imprese, formata da Impregil S.p.A., Consorzio Cooperative Costruzioni e Grandi Lavori Fincofit;

il Ministro delle infrastrutture, nella seduta del 4 maggio 2004 in Commissione Lavori Pubblici, ha risposto, secondo l'interrogante, in maniera incompleta ed insufficiente alla interrogazione —:

quali siano i tempi effettivi previsti per elaborare ed approvare la progettazione esecutiva dell'opera, per l'inizio in concreto dei lavori, per la loro conclusione, per l'entrata in funzione della nuova infrastruttura. (5-03179)

Interrogazione a risposta scritta:

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

il tratto ferroviario Melito Porto Salvo-Roccella Jonica-Catanzaro Lido-Sibari sul versante jonico, a seguito di un processo di irresponsabile degrado ed abbandono, versa in uno stato di tale inefficienza da costringere le popolazioni a non poter utilizzare il suddetto trasporto e conseguentemente a migrare forzatamente sul versante tirrenico;

non esiste nel territorio in questione alcuna superstrada, in assenza di autostrada;

le vie d'accesso per raggiungere questo lembo di terra sono il male emblematico che lo costringe a rimanere fuori dai circuiti commerciali e turistici a livello nazionale ed internazionale;

alle popolazioni interessate viene negato il diritto sacrosanto di godere di servizi efficienti durante tutto l'anno;

il materiale che ancora circola su quello che resta della ferrovia (bene irrinunciabile) è vecchissimo e sporchissimo, con mancanza totale di manutenzione;

la tratta Sibari-Melito di Porto Salvo (Km 321) costituisce la parte terminale del corridoio ferroviario adriatico-ionico, direttrice attraverso la quale si devono svolgere le principali relazioni nazionali ed internazionali di lunga distanza, dall'Europa all'estremo sud, lungo la costa;

la tratta ferroviaria in questione è stata esclusa dalla rete nazionale (SNIT) con decreto ministeriale del 21 marzo 2000 (unica tratta ferroviaria italiana a trovarsi in questa situazione), derubricandola a rete secondaria complementare non abilitata ad essere titolare di servizi diretti di lunga percorrenza interni al paese, di collegamenti diretti con i nodi di trasporto nazionale ed internazionale;

il Piano Regionale dei Trasporti, approvato dal Consiglio Regionale della Calabria il 3 marzo 1997, prevederebbe il potenziamento della linea Jonica (attraverso l'elettrificazione ed il raddoppio della tratta Sibari-Reggio Calabria e la realizzazione di un collegamento elettrificato su un nuovo tracciato tra Lamezia Terme e Catanzaro Lido e la trasformazione in metropolitana di superficie del collegamento esistente) e non, come è avvenuto, il quasi smantellamento, la riqualificazione delle principali stazioni e non la chiusura, l'offerta di servizi diretti e veloci con il Centro-Nord e non il taglio sistematico degli stessi, con conseguente allontanamento dell'utenza verso il versante Tirrenico, l'integrazione tra ferrovia, strade e mare e non una politica di sleale concorrenza;

l'aggiornamento e l'adeguamento del Piano Regionale dei Trasporti, già approvato dalla Giunta Regionale ed attualmente in fase di valutazione in Consiglio Regionale, cancella da ogni piano di intervento e di sviluppo la tratta ferroviaria in questione, prevedendo esclusivamente interventi per le tratte Lamezia-Catanzaro Lido, Reggio Calabria-Melito, Sibari-Paola-Castiglione Cosentino;

queste scelte mortificano ed affossano definitivamente questi 321 Km di costa, che rimarranno escluse in maniera irreversibile da ogni processo di sviluppo e di crescita economica;

ad avviso dell'interrogante, si tratta di una scelta grave, che penalizza intere popolazioni e vanifica in modo totale gli sforzi portati avanti da semplici cittadini, operatori commerciali e turistici, amministrazioni comunali, tesi a valorizzare e rendere giustizia ad un territorio ricco di grandi risorse storiche, naturali e paesaggistiche —:

se il Governo è a conoscenza di quanto esposto e quali iniziative intenda nell'ambito delle proprie competenze, intraprendere per una immediata inversione di tendenza nella questione dei trasporti in riferimento all'emarginazione del corridoio ferroviario ionico;

se non ritenga condizione fondamentale il reinserimento nella rete SNIT della tratta ferroviaria in questione. (4-09948)

* * *

ISTRUZIONE, UNIVERSITÀ E RICERCA

Interrogazioni a risposta orale:

LULLI, MAGNOLFI e BIMBI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca scientifica.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo 19 febbraio 2004 n. 59 sopprime il tempo pieno nella scuola elementare e il tempo prolungato nella