

mativo ed economico dei lavoratori ex Monopoli inserito nel ruolo 1G del ministero dell'economia e ricollocati in posizione di comando o di distacco presso altre amministrazioni pubbliche e se il Ministro interrogato non ritenga di avviare da subito un tavolo di confronto e di concentrazione con i sindacati di categoria per mettere fine quanto prima a questo stato di assoluta disparità di trattamento. (4-11488)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

nella *City* di Londra trovano copertura eccessivamente facile e protetta imprese fantasma che hanno come « oggetto sociale » il riciclaggio di denaro sporco;

il *Financial Times* di venerdì 29 ottobre 2004 ha anticipato il contenuto di un rapporto di *Transparency International* (cfr. *Libero* di sabato 30 ottobre 2004 alla pagina 17) dal quale risulta l'assoluta mancanza di regolamentazione degli operatori di fiduciarie e di società che, attraverso la garanzia dell'anonimato, offrono l'impunità per quanti vogliono perpetrare truffe ed attività illegali;

nel corso del 2003 il frutto di tali attività illecite avrebbe raggiunto l'astronomica somma di euro 37,5 miliardi;

appare inverosimile che uno Stato facente parte dell'Unione Europea possa di fatto impunemente offrire copertura per attività criminali e comunque illecite provenienti dalle organizzazioni criminali di tutti gli altri Paesi —:

quali iniziative, a livello comunitario, si intendono assumere affinché sia stroncato il traffico di attività illecite che hanno comoda sede nella *City* di Londra. (3-03887)

* * *

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:

in data 12 marzo 2003 veniva sottoposta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti una interrogazione a risposta in Commissione (5/01764) in merito alla piena funzionalità del Porto di Venezia durante la fase di cantiere per la costruzione del Mo.S.E. e durante la gestione ordinaria dell'opera;

nella risposta (24 giugno 2003) il Sottosegretario Nino Sospiri rinviava alla lettura di uno studio presentato nell'ottobre del 2002 dal concessionario unico Consorzio Venezia Nuova;

nello studio si disegnava una situazione di tranquillità per la continuità delle attività del Porto di Venezia, particolarmente laddove si afferma: « Occorre mettere in evidenza che lo spostamento del traffico passeggeri da Lido a Malamocco in occasione di eventi di chiusura consente, grazie all'inserimento della conca, una riduzione dei tempi di attesa complessivi rispetto al caso senza conca e senza trasferimento del traffico passeggeri. La possibilità, inoltre, di deviare anche il traffico delle cosiddette navi "ad orario fisso" alla bocca di Malamocco, consente di introdurre, limitatamente agli episodi di chiusura delle barriere al Lido, un ritardo nelle corse (stimabile in circa 2 ore) sicuramente accettabile rispetto al caso di una interruzione in attesa del ritorno alla normalità dei transiti attraverso il Lido (che potrebbe durare in alcuni casi anche 6/8 ore); da tali considerazioni si conclude che l'accesso al porto da parte di tale settore di trasporti comunque non è mai impedito con la nuova configurazione. »;

a quanto risulta agli interpellanti, la fase di Valutazione di Impatto Ambientale aveva già sottolineato la scarsa veridicità

dei dati evidenziati dal proponente Consorzio Venezia Nuova e dal Magistrato alle Acque;

la stampa veneziana in data 27 ottobre 2004 ha denunciato come, sulla base di uno studio fino ad ora tenuto riservato dal Magistrato alle Acque e dal Consorzio Venezia Nuova (settembre 2004), risulta che il Porto di Venezia rischierebbe la chiusura durante il periodo di cantiere del Mo.S.E.;

tale studio afferma che: la fase critica sulle decisioni tattico-strategiche connesse alla scelta portuale risulta essere proprio la fase di cantiere, quando cioè lo scadimento dell'accessibilità portuale assume un carattere continuativo — e non periodico come nella fase di esercizio. Nella fase di cantiere, infatti, la navigazione è garantita esclusivamente dall'operatività della conca mentre a regime risulterà ritardata solo durante i periodi di chiusura delle paratoie. Nello stesso studio si evidenzia inoltre, che nella misura in cui un operatore percepisce uno scadimento della qualità del servizio portuale può decidere senz'altro di optare per una combinazione logistico-trasportistica completamente diversa su una determinata origine-destinazione. Ciò implica che il Porto di Venezia perderà senz'altro durante la fase di cantiere operatori e traffici;

il Porto è la più importante attività produttiva di Venezia sia per il numero degli occupati, che per il valore aggiunto prodotto dalle attività marittime —:

come il Governo intenda intervenire per garantire il futuro e la piena operatività del Porto di Venezia;

se il Governo fosse a conoscenza dello « studio riservato » elaborato nel settembre 2004 dal Consorzio Venezia Nuova;

se il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Giancarlo Zacchello fosse stato messo a conoscenza delle conseguenze del Mo.S.E. sul Porto di Venezia.

(2-01355) « Vianello, Martella, Cazzaro, Raffaldini, Vigni, Tolotti, Bonito, Giacco, Zunino, Piglio-

nica, Rava, Chianale, Nicola Rossi, Nigra, Cordoni, Battaglia, Calzolaio, Lolli, Grillini, Panattoni, Lucidi, Paola Mariani, Ottone, Mazzarello, Maran, Marone, Susini, Buglio, Quartiani, Leoni, Sandri, Petrella ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

i pendolari della linea Viterbo-Roma hanno depositato nei giorni scorsi un esposto firmato da circa 60 viaggiatori per chiedere che venga fatta chiarezza sullo stato di sicurezza dei treni;

in particolare detto esposto è stato presentato dopo che in data 27 ottobre 2004 il treno n. 7581 delle ore 6,23 diretto a Roma-S. Pietro, dopo aver percorso alcuni chilometri, a causa di un guasto, veniva soppresso;

i viaggiatori hanno potuto proseguire con il treno successivo, arrivando a destinazione con 30 minuti di ritardo;

i pendolari avevano avvertito durante il breve tragitto, un forte odore di bruciato e che il guasto si era manifestato già all'inizio del viaggio in partenza dalla stazione di Viterbo-Porta Fiorentina;

nel citato esposto si precisa che « il personale del treno riferiva ai passeggeri che il guasto era già stato segnalato all'ufficio competente qualche giorno prima »;

i viaggiatori firmatari dell'esposto hanno denunciato anche lo stato di trascuratezza del materiale rotabile impiegato da Trenitalia sulla linea Viterbo-Roma Ostiense, porte che non si aprono, impianti di riscaldamento guasti, lampade che non si accendono, tende lacerate, sedili in pessimo stato di manutenzione —:

se non ritenga opportuno intervenire presso Ferrovie dello Stato affinché sia

programmata una accurata ispezione su quanto lamentato dai citati pendolari volta a verificare il rispetto delle norme di sicurezza e l'esercizio di un servizio efficiente e corretto nei confronti dell'utenza. (5-03648)

Interrogazione a risposta scritta:

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

l'ambiente per il quale si auspica una accettabile vivibilità non attiene alle sole espressioni ecologiche del territorio poiché anche l'ambiente tecnologico entrato nella quotidianità esistenziale del nostro Paese, è parte integrante dell'attuale espressione culturale e politica italiana;

l'ambiente tecnologico esige una cura responsabile e particolare da parte delle forze politiche per gli equilibri instabili sui quali si fonda e per il rispetto dovuto ai cittadini con il quale convivono, o perlomeno sperano di convivere, fino a quando eventi dissuasivi, come la paralisi dei voli del 6 ottobre 2004 in un Paese a tecnologia avanzata per i tre collapsi della centrale elettrica di Linate, impongono una seria riflessione sul da farsi;

entrando nel merito della questione, l'aumentato fabbisogno elettrico del crescente numero di impianti di Assistenza al Volo installati nell'Aeroporto di Linate, ha causato con tutta probabilità, un assorbimento di punta (come talvolta accade anche con le utenze domestiche) che superando il limite massimo consentito, ha determinato il primo black out della centrale Enav;

mentre, in tal caso, una simile distrazione nelle abitazioni per un concomitante eccessivo assorbimento di energia elettrica, si risolve con il semplice ripristino del teleruttore di sicurezza, in un aeroporto come quello di Linate il rischio del black out della centrale come poi, è

avvenuto, doveva far prevedere ai responsabili dell'Assistenza al Volo che le conseguenze annesse e connesse sarebbero state ben altre;

la centrale Enav di Linate è dotata, come negli altri aeroporti, di generatori sempre in funzione che aumentano l'affidabilità dell'alimentazione elettrica; essi la filtrano di ogni disturbo, sovratensione, o cali di tensione, contrastando ogni possibile black out con batterie di emergenza;

quando il generatore in servizio va fuori uso per un guasto o per una caduta di tensione, entrano in funzione in virtù di un dispositivo di commutazione, due apparati denominati Ups, che garantiscono la continuità operativa del sistema, attingendo energia da altra fonte disponibile;

ad avviso dell'interrogante, questi Ups durante l'interruzione dell'energia elettrica non si sono messi in funzione, ovvero, sono stati esclusi dal dispositivo di commutazione, per cui mancando sia la normale fonte di alimentazione Enel o Sea, sia quella dei generatori supplementari, il sistema che avrebbe dovuto assicurare la continuità, si è bloccato;

a questo punto, doveva subentrare a sostegno anche un altro complesso ausiliario, formato da un gruppo elettrogeno autonomo ma a quanto pare, anche questo non ha saputo assicurare all'utenza la relativa sorgente di alimentazione elettrica necessaria;

è plausibile ritenere che questa unità di scambio installata nella centrale elettrica di Linate (che per rendere l'idea agisce un po' come quella dei semafori in sequenza tra di loro ad un incrocio), non sia sufficientemente sincronizzata in caso di emergenza, con i tempi di intervento delle varie sorgenti elettriche aeroportuali della rete Enel, della rete Sea, dei due Ups con il relativo sistema di megabatterie e del (solo) gruppo elettrogeno supplementare di dotazione a Linate;

il menzionato dispositivo di commutazione, vero cervello del sistema, probabilmente non è stato all'altezza della si-

tuazione per non aver collegato con la corretta sequenza, le varie sorgenti di alimentazione realizzate da ditte differenti ed ancora diverse dalla società addetta alla manutenzione dell'intera centrale elettrica di Linate;

risulta all'interrogante che il problema analogo di mancato sincronismo, era già accaduto all'Enav all'aeroporto di Bari, circa due anni fa, fortunatamente durante le fasi di collaudo di questi gruppi Ups; infatti, simulando mancanza di energia, essi intervenivano regolarmente come previsto, ma durante il funzionamento il menzionato dispositivo «vedendo» erroneamente che l'energia di rete (Enel o altra) era ritornata, staccavano gli Ups e commutavano il sistema di utenza sulla rete ancora mancante, provocando il blackout;

il gravissimo inconveniente portato a conoscenza dello stesso Enav, fu ovviato attraverso una modifica della scheda elettronica di comando che fu adattata dalla ditta fornitrice alle caratteristiche locali dell'aeroporto;

un simile episodio è probabilmente avvenuto anche a Linate per carenza di energia determinata dall'eccessivo carico di utenza (tanto che Enav dopo il primo blackout, ha chiesto alla Sea di Linate una erogazione supplementare di corrente) e il dispositivo di scambio vedendo, come si suol dire, «luciole per lanterne», ha poi disattivato, come nel caso di Bari, gli Ups lasciando il sistema di Linate senza alimentazione esterna e senza alimentazione interna;

per quanto riguarda il caso di Linate, quando quattro sorgenti di alimentazione ritenute valide, si rivelano una dopo l'altra tutte quante improvvisamente inidonee a soddisfare le esigenze di utenza, è molto più plausibile ritenere che il guasto possa risiedere in un settore comune del sistema come il dispositivo di scambio —

se gli apparati di alimentazione elettrica, ovvero, gli Ups predisposti per intervenire automaticamente all'occorrenza,

siano stati forniti a Linate dalla medesima ditta con il relativo dispositivo automatico di commutazione per lo scambio Enel-Ups in caso di necessità o se invece, tale dispositivo sia stato fornito da altra ditta, ovvero, modificato rispetto all'originale;

se si reputi urgente al fine di ripristinare la sicurezza in un settore così strategico come il trasporto aereo, accertare, sia l'aspetto tecnico prospettato dalla presente interrogazione al fine di prevenire ogni eventuale occultamento delle prove, sia l'aspetto della sottostante responsabilità diretta degli addetti ai lavori e di quella «in vigilando» degli Organi incaricati. (4-11487)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

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

secondo quanto riferito da vari organi di stampa, e raccontato all'interrogante dalla consigliera comunale Andreina Corso, sabato mattina in Campo Santa Margherita a Venezia un gruppo di giovani appartenenti al centro sociale Morion stavano manifestando per il diritto alla casa davanti ad una agenzia immobiliare;

ad un certo punto i ragazzi, in mezzo alla folla che si era formata, hanno attaccato due striscioni sui muri esterni dell'agenzia ed il titolare, costretto all'interno del suo esercizio, ha chiesto l'intervento delle forze dell'ordine;

i poliziotti arrivati sul luogo, nel tentativo di identificare i giovani, si sono ritrovati coinvolti in un tafferuglio durante il quale un poliziotto ha estratto una pistola —

se sia a conoscenza dei fatti esposti;

se non ritenga che le forze dell'ordine debbano avere una formazione tale da poter valutare in ogni situazione quali