

spondendo che si eseguano le opere di manutenzione ordinaria non più differibili, assicurando la normale qualità dei servizi sanitari e di assistenza;

quando verranno iniziati i lavori di costruzione del nuovo istituto che vengono rinviati dal 2001;

se siano disponibili le risorse impegnate. (5-03678)

* * *

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:

la continua crescita dell'aeroporto di Catania ha spinto l'Enac, da molti anni a questa parte, a chiedere alla Sac spa di porre in essere degli interventi indicati dalla stessa autorità aeronautica come prioritari e non più dilazionabili, e questo a garanzia della sicurezza e della speditezza del traffico aereo;

già con atto ispettivo numero 4-10436, ancora senza risposta, l'interpellante aveva elencato una innumerevole serie di inconvenienti ed incidenti occorsi a Catania nell'estate 2003, che solo la fortuna ed il caso ha voluto non si trasformassero in tragedia, elenco assolutamente parziale e ben più lungo di quanto scritto con l'atto di sindacato ispettivo;

tra le opere ritenute urgenti ed inderogabili sono state indicate, tra le altre cose, il consolidamento del terreno nelle fasce di sicurezza della pista, in caso di fuoriuscita degli aeromobili dalla pista; realizzazione della via di rullaggio e raccordi pista lato testata 08 e successiva realizzazione della via di rullaggio e rac-

cordo pista lato testata 26 ed, infine la viabilità di accesso alla zona dell'aerostazione;

a tutt'oggi, in caso di fuoriuscita di pista dei velivoli, in particolare dopo le piogge, anche non di forte intensità, si determina un potenziale rischio per gli aeromobili ed i suoi occupanti, per la insufficiente consistenza delle aree circostanti alla pista, per il terreno di natura argillosa;

i lavori per la realizzazione della via di rullaggio lato pista 08, già approvati dagli enti competenti nel 2003, sarebbero già dovuti iniziare da circa un anno;

i lavori per la costruzione di vie e strade di accesso all'aeroporto e/o opere alternative, anche con la demolizione dello stadio ubicato a ridosso dell'aerostazione, dovevano già essere avviati, ma non se ne prevede l'inizio. È stata realizzato solo un parziale intervento (breve rampa) che non ha risolto il problema. (I tempi medi per accedere al terminal provenendo dalla città e dalla tangenziale, nel periodo estivo, sono di circa 30'/40');

a giudizio dell'interrogante, quanto in premessa, si configura l'inadeguatezza dell'attuale *management* della Sac spa di gestire un aeroporto come quello di Catania, impedendone di fatto lo sviluppo ed una ben più consistente crescita in termini numerici e qualitativi —:

per quale motivo la SAC non dia avvio da anni alle opere necessarie al consolidamento delle fasce di sicurezza della pista e se detta criticità non è motivo di sospensione delle attività aeree per mancanza degli standard di sicurezza;

quale sia, inoltre, il motivo dei forti ritardi, per la realizzazione delle vie di rullaggio, che non consentono l'aumento della capacità aeroportuale, che potrebbe con detta opera addirittura raddoppiare, e che ancora peggio rappresentano una diminuzione degli standard di sicurezza, in quanto i velivoli in partenza, a causa dell'assenza di vie di rullaggio per le testate pista, devono rullare in pista per

allinearsi per il decollo, anche in presenza di velivoli in avvicinamento, determinando spesso procedure di mancato avvicinamento;

quali iniziative per la viabilità, siano state intraprese per risolvere un punto cruciale per lo sviluppo stesso dell'aeroporto e che se non risolto comprometterà qualsiasi opera di ammodernamento;

se, a giudizio del Ministro interrogato, i comportamenti omissivi della società di gestione, non rispondenti ad una crescita competitiva dello scalo etneo, e che mettono in pericolo la stessa sicurezza aeroportuale non comportino la sospensione della concessione o il blocco di ogni eventuale procedura di concessione quarantennale che rappresenterebbe una vera beffa per gli utenti e per coloro i quali quotidianamente lavorano in aeroporto.

(2-01358) « Catanoso, Fasano, Scalia, Maggi, Lo Presti, Geraci, Aiaraghi, Losurdo, Riccio, Leo, Bornacin, Onnis, Pezzella, Alberto Giorgetti, Porcu, Coronella, Alboni, Raisi, Tagliatela, Saia, Gianni Mancuso, La Starza, Antonio Pepe, Meroni, Fatuzzo, Migliori, Rositani, Delmastro Delle Vedove, Bocchino, Messa, Giorgio Conte, Carrara, Butti, Mazocchi, Luigi Martini, Foti ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il magistrato alle Acque di Venezia negli anni '90 ha autorizzato una concessione in area demaniale in località Cà Zane nella Laguna di Venezia (comuni di Venezia e di Quarto d'Altino) per una superficie pari a 140 ettari;

la finalità della concessione era destinazione a « piscicoltura vagantiva »;

nel corso degli anni il concessionario ha realizzato lavori ed interventi di varia natura, nonché ha provveduto alla realizzazione di un casone per la caccia; tali opere paiono invadenti di un tessuto naturale di pregio e hanno contribuito ad alterare il rapporto di scambio tra le acque della Valle e quelle della laguna di Venezia;

la valle di Cà Zane è una delle aree più belle, di maggior interesse naturalistico ed archeologico della laguna di Venezia —:

se i Ministri interrogati intendano intervenire presso il magistrato alle Acque di Venezia per verificare la congruità delle summenzionate opere con le leggi dello Stato, le destinazioni urbanistiche, i vincoli archeologici ed architettonici previsti;

se non si ritenga, conseguentemente, di revocare la concessione in atto.

(5-03679)

Interrogazione a risposta scritta:

VENDOLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

fra le difficoltà esistenti nel Mezzogiorno in merito alla rete dei servizi di trasporto locale vanno purtroppo menzionate quelle che concernono la gestione delle Ferrovie Appulo Lucane (FAL) che esercitano il trasporto ferroviario, integrato da quello su gomma in due regioni (Puglia e Basilicata);

le FAL dispongono attualmente di poco più di 600 dipendenti (a tale numero, dimezzato rispetto a 8 anni fa si è arrivati a seguito di pensionamenti anticipati e blocco del *turn over*) di un parco rotabile di circa 40 mezzi fra locomotori e vetture e 200 autobus;

la forza lavoro impegnata non soddisfa il fabbisogno di organico, costringendo i lavoratori a turni che superano il normale orario di lavoro;

l'Azienda è gestita da un consiglio di amministrazione di nomina ministeriale e da un presidente (dal 2003 è il dottor Tamburrino). Il responsabile dell'esercizio è temporaneamente un dirigente delle FAL che sostituisce il direttore collocato in quiescenza dal 31 agosto 2004;

le FAL svolgono oggi una insostituibile funzione di collegamento e trasporto tra i centri di Bari, Matera e Potenza passando da Altamura quale centro di snodo; svolge inoltre un indispensabile servizio di metropolitana di superficie nell'*hinterland* barese lungo l'asse murgiano;

da tempo, l'Azienda si trova in una situazione di difficoltà che, in assenza di un serio piano industriale di rilancio potrebbe comportare, secondo l'interrogante, l'impossibilità di svolgere il programma di esercizio, la perdita dei posti di lavoro, pesanti ricadute ambientali in particolare per la città di Bari;

a questo si aggiunge una gestione societaria, a parere dell'interrogante amorfa, condotta da presidente e C.d.A. ed oggetto di ripetute critiche da parte delle OO.SS.;

attualmente l'utenza FAL viaggia su vagoni vetusti e sovraffollati nelle ore di punta. Un finanziamento dell'aprile 2003 della regione Puglia di 5.267.860 euro finalizzato alla realizzazione di materiale rotabile ferroviario per due treni a composizione bloccata, raddoppiato nell'importo e nella destinazione nel febbraio 2004, non è utilizzato in quanto la società FAL non ha provveduto a bandire apposita gara;

tutto ciò disegna un quadro poco incoraggiante, denso di rischi sia per i dipendenti che per le due regioni che potrebbero trovarsi a breve di fronte a un forte ridimensionamento (o peggio) di un servizio di trasporto « storico » la cui necessità per l'utenza e per il territorio è comprovata;

questo si rifletterebbe su un contesto già compromesso in particolare dalle politiche di tagli, riduzioni ed abbandoni delle ferrovie finendo così per l'aumentare

le difficoltà del necessario sviluppo sociale, civile ed economico della Puglia e del Mezzogiorno —:

quali provvedimenti urgenti il Governo intenda adottare per impedire l'ulteriore degrado e la vera e propria agonia di un servizio di trasporto tanto importante in un'area delicata e decisiva del Mezzogiorno d'Italia; e per difendere gli attuali livelli occupazionali della summenzionata Azienda ferroviaria e per incrementare l'organico. (4-11560)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

una richiesta di intervento a tutela della sicurezza dei residenti del quartiere Sant'Agabio di Novara, firmata da 500 cittadini, è stata inviata ai Parlamentari novaresi, al prefetto ed al questore della città, nonché al sindaco ed al competente assessore, nella quale si segnala il progressivo incremento di episodi di criminalità, intimidazione, vessazione quotidiana tale da generare un peggioramento della qualità della vita e della sicurezza dei residenti e dei frequentatori, nonché un clima dagli stessi definito « di intimidazione e paura »;

tra i comportamenti lesivi nei confronti delle persone e delle norme risultano in particolare: la richiesta di tangenti di 5/10 euro per camminare incolumi sulla pubblica via, pena le minacce e le percosse, anche nei confronti di minori; l'ubriachezza molesta ed il bivacco notturno, con conseguente imbrattamento dei marciapiedi di rifiuti, bottiglie rotte e deiezioni umane; le frequenti risse; lo spaccio di stupefacenti; la totale inosservanza delle normative igieniche in esercizi di trasformazione e rivendita di sostanze alimentari (in particolare le macellerie