

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

GAGLIARDI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

sono apparse notizie sulla stampa nazionale in merito alla cessione del capitale della società « Costa Crociere » al colosso statunitense *Carnival* e al gruppo londinese *Airtours*;

la flotta della « Costa Crociere » è stata in buona parte costruita con il concorso di finanziamenti pubblici, ammontanti presumibilmente a duemila miliardi;

detta cessione rappresenta una perdita secca per l'economia genovese e per l'intero comparto marittimo italiano —:

se non ritenga necessario appurare se l'operazione di vendita, condotta in borsa, abbia tutelato i legittimi interessi dei piccoli azionisti italiani e se si sia svolta in maniera trasparente e nel rispetto assoluto delle vigenti norme;

in considerazione del fatto che gran parte del patrimonio navale della società « Costa Crociere » è stato costruito con denari dei contribuenti italiani, per quali motivi non si sia ritenuto opportuno verificare la possibilità che detto patrimonio restasse di proprietà nazionale, magari agevolando la cessione ad armatori italiani e se risulti che il gruppo Costa abbia in concreto esperito qualche tentativo in tal senso;

a quanto ammonti, precisamente, il finanziamento pubblico erogato alla società « Costa Crociere » per la realizzazione delle navi. (5-01347)

BECCHETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito del sistema portuale italiano, il servizio di escavazione sta attraversando un periodo di crisi;

in particolar modo i lavoratori di Civitavecchia (circa 60), dopo il passaggio dal ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti, si trovano in una sorta di « limbo », visto che si recano ogni giorno sul posto di lavoro pur non avendo la possibilità di svolgere le mansioni affidate loro;

continuando questo stato di cose le organizzazioni sindacali paventano il concreto rischio di eventuali licenziamenti che darebbero un durissimo (e ulteriore) colpo a tale comparto;

nonostante le sollecitazioni e gli interventi avanzati fino adesso non risultano all'interrogante impegni assunti dal Governo;

nel recente provvedimento legislativo sul settore portuale e marittimo sono previsti precisi stanziamenti per il Sep —:

quale sia al riguardo l'orientamento del Governo per garantire i livelli occupazionali;

se il Ministro interrogato intenda attuare una politica di sviluppo di questo settore per rilanciarne l'operatività.

(5-01348)

BALLAMAN e FAUSTINELLI. — *Ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia e della difesa.* — Per sapere — premesso che:

da rilievi giornalistici risulta che l'autostrada Salerno-Reggio Calabria è ormai diventata regno incontrastato della malavita;

in data 29 agosto 1994 tale tratta autostradale è giunta alla ribalta della cronaca a causa dell'omicidio di Nicholas Green;

su tale tratta i camionisti per sicurezza minima viaggiano in convogli di 4 o

più mezzi e con un collegamento radio aperto e continuo;

su tale tratta ormai è sconsigliabile viaggiare di notte ed in alcune piazzole sono stati appositamente predisposti gabbioni per evitare il furto dei Tir —:

se non si intenda in tempi ristrettissimi dare sicurezza ad una linea di collegamento così vitale, per non dire indispensabile, non solo con un più ampio utilizzo delle forze dell'ordine, ma anche attraverso l'uso delle forze militari. (5-01349)

LECCESE. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

in Puglia occorrerebbe procedere ad una profonda revisione della strumentazione urbanistica vigente, la quale a tutt'oggi prefigura espansioni edilizie ingentissime e, fortunatamente, in larga misura irrealistiche. Per citare solo alcuni esempi, selezionati fra le aree più delicate sotto il profilo paesistico, si pensi che i comuni costieri garganici prevedono rispettivamente espansioni residenziali e turistiche per oltre 400 ettari, 130 ettari circa, ed oltre 100 ettari, a fronte di estensione dei territori urbanizzati al 1980 pari a 21,6 ettari, 10,9 ettari e 42,1 ettari. È evidente che non è ancora abbastanza diffusa la consapevolezza che, soprattutto in alcune zone costiere, l'ulteriore carico insediativo comporterebbe danni gravissimi dal punto di vista paesaggistico, ambientale, idrogeologico (l'inquinamento delle falde acquifere nei territori costieri urbanizzati privi di impianti fognanti ha raggiunto soglie preoccupanti) e non produrrebbe alcun vantaggio dal punto di vista economico;

ancora, nella penisola salentina, limitandosi a considerare le espansioni turistiche, il piano di Nardò prevede 323 ettari, quello di Otranto ben 1850, quello di Castellaneta 625, quelli di Ginosa, Leporano e Manduria ciascuno per circa 250. A fronte di tale situazione l'azione regionale proprio negli ultimi tempi si è distinta per inefficienza, incapacità progettuale, e ca-

renza di indirizzi, a partire dai gravissimi ritardi nell'*iter* del piano paesistico sino alla situazione delle strutture tecniche regionali, ed alla perdurante mancanza di un programma organico di realizzazione della cartografia tecnica regionale;

la legge n. 431 del 1985 prescriveva alle regioni di sottoporre a specifica normativa d'uso e valorizzazione ambientale il relativo territorio mediante la redazione di piani paesistici o di piani urbanistico-territoriali, con specifica considerazione dei valori paesaggistici ed ambientali, da approvarsi entro il 31 dicembre 1986;

la regione Puglia a tutt'oggi non ha ancora approvato il suddetto piano, strumento di pianificazione anche previsto nella legge regionale n. 56 del 31 maggio 1980. Anzi, ad oggi la regione, approvando ben dodici leggi regionali di proroga della legge regionale n. 30 del 1990 contenente « norme transitorie di tutela delle aree di particolare interesse ambientale e paesaggistico », ha consentito opere edilizie e modificazioni dell'assetto del territorio anche nelle zone sottoposte alla speciale vincolistica della legge n. 431. Tale atteggiamento del legislatore regionale non ha fatto altro che, da una parte, compromettere il territorio, dall'altra vanificare le azioni di tutela e salvaguardia che avrebbero dovuto sottendere gli strumenti di pianificazione e gestione del territorio previsti dalla legge n. 431;

risulta all'interrogante che in data 24 settembre 1992 l'assessore regionale all'urbanistica ha presentato pubblicamente la bozza del piano paesistico, ma che ancora oggi non è stata approvata dal consiglio regionale —:

se intendano assegnare un termine ragionevole, ma perentorio, per l'approvazione del piano al consiglio regionale pugliese;

se intendano assumere l'impegno, de corso inutilmente tale termine, di esercitare i poteri sostitutivi previsti dall'articolo 1-bis della legge n. 431 del 1985, così come avvenuto in altre regioni. (5-01350)

MARTINI, BACCINI e ARMANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'Alitalia spa compagnia aerea di bandiera, maggiore azionista Iri, come noto, versa già da anni in una grave crisi economica, finanziaria, organizzativa e gestionale;

il piano di risanamento, di riposizionamento sul mercato e di ricapitalizzazione della compagnia aerea Alitalia spa, approvato dall'Iri, incontra notevoli difficoltà di attuazione;

gli interventi messi a punto dall'Iri per il risanamento dell'Alitalia spa e la conseguente ricapitalizzazione della stessa non hanno incontrato i favori della Unione europea;

il perdurare dello stato di crisi dell'Alitalia spa sta creando notevoli problemi di efficienza e funzionamento dell'organizzazione aziendale con conseguente ripercussione sulla garanzia della sicurezza del volo —:

se i livelli di sicurezza degli aeromobili dell'Alitalia spa siano in linea con i parametri europei e/o mondiali;

se risponda al vero che un notevole numero mensile di propulsori siano stati sbarcati dagli aeromobili per avarie;

se il dipartimento manutenzioni dell'Alitalia spa abbia un livello di efficienza

e funzionamento tale da garantire la regolare manutenzione di tutti gli aeromobili in carico e, se confermato, dell'elevata incidenza di avaria sui propulsori;

se risponda al vero che l'attuale direttore generale, dottor Giovanni Sebastiani, già amministratore delegato della compagnia aerea AirOne spa, sia stato invitato, quando era direttore delle vendite e del *marketing* dell'Alitalia, a dare le dimissioni dell'allora presidente dottor Riverso, e, in caso positivo, se risulti per quali motivi;

se l'allontanamento per dimissioni del dottor Sebastiani sia stato oggetto di trattativa economica e a quanto sia ammontato l'importo della relativa liquidazione;

se quanto riportato risponda a verità, quali siano state le ragioni che hanno indotto l'attuale consiglio di amministrazione Alitalia a riassumere il dottor Sebastiani, anche in considerazione, se ciò risponde al vero, che lo stesso, nelle funzioni di amministratore delegato dell'Airone spa, avrebbe denunciato l'Alitalia all'Autorità antitrust (per la distribuzione degli slot);

se risponda al vero che il dottor Sebastiani abbia avuto partecipazioni in società cui l'Alitalia ha aggiudicato appalti ovvero in società concorrenti, e, in caso affermativo, quali provvedimenti siano stati assunti o si intenda assumere. (5-01351)