

con ogni mezzo consentito per impedire che si operi una grave discriminazione nei confronti di un giovane per il solo fatto che otto anni fa egli era caduto nel tunnel della droga commettendo un reato minore, tanto più che da allora il predetto ha ampiamente dimostrato di essere uscito dal tunnel della droga;

se il Ministro del tesoro non ritenga opportuno intervenire nei confronti della Caripe di Pescara per evitare questa discriminazione a danno di un giovane in totale dispregio del senso morale, del giudizio dell'Abi, del parere dell'ufficio legale, degli accordi sindacali e del successivo parere delle organizzazioni sindacali ed infine dell'invito esplicito rivolto dal pretore del lavoro alla Caripe, facendo sì che venga rapidamente effettuata l'assunzione del giovane Di Carlo Mauro;

se il Ministro del tesoro non ritenga il comportamento discriminatorio, come quello sin qui attuato, non getti discredito su un Istituto, come la Caripe, che in passato è nato e si è sviluppato anche con la partecipazione rilevante di enti pubblici della provincia di Pescara;

quale giudizio dia della vicenda il Ministro per la solidarietà sociale e quali iniziative intenda assumere per evitare atti di discriminazione contro persone che hanno avuto la sola colpa, in età molto giovanile, di aver vissuto una tragica parentesi di tossicodipendenza;

se il Ministro della giustizia non ritenga che a tali soggetti vadano restituiti tutti i diritti civili, ivi compreso quello al lavoro, quale unica condizione per un loro pieno reinserimento sociale. (4-31170)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interpellanze:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

il 12 giugno 2000 il Sindaco di Catanzaro ha revocato con decorrenza im-

mediata la nomina del dottor Francesco Barbieri, nato a Catanzaro il 4 luglio 1953 ed ivi residente quale rappresentante dell'Amministrazione comunale di Catanzaro nel Consiglio di amministrazione della Sacal società di gestione dell'Aeroporto di Lamezia Terme;

il 9 aprile 1999 nel rinnovare la nomina del dottor Francesco Barbieri come rappresentante dell'Amministrazione comunale del Consiglio di amministrazione della Sacal s.p.a., per il triennio 1999-2002 aveva preso atto « dei notevoli risultati raggiunti dalla Sacal sotto la direzione e responsabilità del predetto dottor Barbieri nel precedente triennio, tanto in termini di dati di traffico e di bilancio, quanto per la solerte ed efficace attivazione della fase di progettazione, finanziamento ed appalto di significative opere infrastrutturali per quasi 50 miliardi, a favore del potenziamento dell'Aeroporto »;

considerato che:

a giudizio degli interroganti tali risultati sono evidenti:

incremento del traffico;

gestione anticipata dei servizi aeroportuali;

protocollo d'intesa con il Ministro dei Trasporti e della navigazione sugli investimenti per i 3 aeroporti calabresi;

coinvolgimento A.D.R. e Carime nella gestione Sacal;

tali decisioni del Sindaco hanno suscitato allarme tra gli operatori economici e le Agenzie turistiche proprio all'inizio della stagione estiva e hanno causato prese di posizione pubbliche dei rappresentanti di importanti Associazioni di categoria —:

quali iniziative intendano assumere i Ministri per evitare che la gestione dell'Aeroporto di Lamezia Terme venga confusa in logiche e trattative di scambio politico e prelettorale e affinché siano tu-

telate le professionalità e le competenze di tutti i dirigenti ed operatori Sacal da qualsiasi ricatto politico.

(2-02562)

« Soriero, Mauro ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro per le politiche comunitarie, il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

la Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio indica gli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, evidenziando che il periodo preso in considerazione è di quindici anni (termine previsione: 2010) e che la rete deve garantire, in uno spazio senza frontiere interne, « una mobilità durevole delle persone e delle merci, alle migliori condizioni sociali e di sicurezza possibili », « offrire agli utenti infrastrutture di qualità elevata, a condizioni economiche accettabili », « essere, per quanto possibile, interoperabile all'interno dei modi di trasporto e favorire l'intermodalità tra i vari modi di trasporto »;

entro queste coordinate la Decisione si sofferma, all'articolo 5, sulle seguenti priorità d'azione:

a) « la creazione e lo sviluppo di collegamenti, maglie principali ed interconnessioni atti ad eliminare le strozzature, a ultimare i raccordi mancanti e a completare i grandi assi ... »;

b) « la possibilità di combinare al meglio e integrare fra di loro i diversi modi di trasporto »;

c) « l'integrazione della dimensione ambientale nell'attuazione e nello sviluppo della rete »;

d) « l'ottimizzazione delle capacità e dell'efficienza delle infrastrutture esistenti »;

L'Allegato I sezione 2.8 specifica gli schemi delle reti stradali riferibili all'Italia e la sezione 2 dell'Allegato II specifica che « è considerato di interesse comune qualsiasi progetto di infrastruttura relativo a

tali collegamenti riguardante sia l'ampliamento di autostrade o la ristrutturazione di strade di qualità elevata sia la realizzazione o la ristrutturazione di tangenziali metropolitane o di agglomerati urbani »;

l'allegato III propone l'elenco dei 14 progetti prescelti dal Consiglio Europeo di Essen del 9 e 10 dicembre 1994 e vi si indica, tra gli altri, il Treno ad alta velocità/trasporto combinato Francia/Italia (Lione - Torino - Milano - Venezia - Trieste) e l'asse Verona-Brennero-Monaco così sottointendendo le complesse — e conosciute — criticità nella mobilità di persone e di merci nella pianura padana, dal Friuli al Piemonte. Una zona, questa, così descritta da un attento osservatore: « A questo punto la domanda è: quando andrà in tilt il sistema viario del profondo Nord? Quanto manca al megaingorgo, l'apocalittico giorno in cui i gangli che trasportano la linfa per l'immensa fabbrica che senza soluzione di continuità corre da Udine a Milano esploderanno uno dopo l'altro, come un orrorifico *war games*? Non è catastrofismo: le proiezioni dicono che è questione di anni, forse di mesi. Il segnale inequivocabile è la moltiplicazione delle fasce di "criticità". Dieci anni fa erano due al giorno, adesso sono cinque, tra qualche anno saranno sette. Tradotto, significa sette ore su dodici in coda. In coda per raggiungere una città tra Torino e Venezia, o una delle 1,3 milioni di imprese piantate una accanto all'altra lungo i cinquecento chilometri della linea Maginot dell'economia nazionale. Una densità che supera quella giapponese: solo che lì sono esseri umani, qui capannoni, officine, fabbriche. Una mostruosità urbanistica che non ha eguali nei paesi occidentali, una macchia con le mille sfumature del grigio che si è allargata in pianura, sulla fascia Pedemontana e poi su su fin quasi i primi crinali alpini.

Eccola la geografia economica fatta di strade e stradine che si inerpicano per le valli e le solite, vecchie provinciali, statali, comunali monopolizzate da migliaia di Tir che al loro passaggio strappano le foglie dei platani che segnano i confini tra la terra di

nessuno e il resto del mondo». (Mariano Maugeri, « Il Sole 24 Ore », 22 luglio 2000);

la Relazione 1998 sull'applicazione degli orientamenti e priorità per il futuro — presentata in conformità all'articolo 18 della Decisione n. 1692/96/CE — presenta, tra gli altri, questi dati: « La rete stradale primaria nell'Unione Europea comprende circa 280.000 Km di autostrade e molte strade interurbane. La rete stradale riferibile alle reti transeuropee dei trasporti (RTE-T) comprende circa 74.500 Km di cui 27.000 Km indicati come pianificati per completamento entro il 2010 ». In Italia la lunghezza attualmente pianificata è di Km 2170. In corso di sviluppo (ovvero collegamenti oggetto di investimenti nel biennio 1996/97 costruzione e studi) risultavano Km 1226 e completati Km 1.1. Gli investimenti previsti sono di 800 Mecu, mentre il costo totale stimato dei progetti stradali RTE era — per il nostro paese — di 9000 Mecu;

la Relazione 1998 (classificata COM/(98) 614 def.) si costituisce come « tappa » per il processo di revisione degli orientamenti della Comunità in materia e, in questo senso, poneva sia la possibilità di un approccio assai diverso al tema delle priorità individuate (Sostiene: « Operare una sovrapposizione delle attuali fitte reti per creare una serie di corridoi prioritari multimodali; ciò contribuirebbe ad identificare i nuovi grandi progetti sottolineando l'impostazione multimodale nel processo di pianificazione e sviluppo del progetto ») sia la necessità di predisporre « modifiche » in relazione alla programmata adesione di nuovi Stati membri alla Unione Europea (e tali stati sono ad Est e a Sud...);

va del resto ricordato che le tre Conferenze Paneuropee dei trasporti di Praga (1991), di Creta (1994) e di Helsinki (1997) hanno iniziato a fornire le risposte all'esigenza di porre in essere una politica dei trasporti più ampia;

la maggiore criticità delle Trans European Networks (TEN) è costituita oggi dalla insufficienza delle risorse finanziarie comunitarie in rapporto alla dimensione degli investimenti. Ciò ha indotto la Com-

missione Europea ad attivare un Gruppo ad alto livello, incaricato di valutare le condizioni e le modalità di partecipazione del settore privato nel finanziamento dei programmi di costruzione delle infrastrutture. Il gruppo ha approfondito le forme di partenariato pubblico privato (PPP), individuando per ora 6 progetti per i quali sembrerebbe possibile applicare questa formula di collaborazione. Tra essi figura anche il progetto di tunnel del Brennero.

La Comunità non potrà sostituirsi agli Stati nella realizzazione di tali opere, tuttavia il suo ruolo, ancorché « marginale » in termini finanziari, costituirà comunque un importante incentivo a sostegno dei progetti di interesse europeo: nell'avvio della fase progettuale (anche con fondi europei), nel facilitare l'accesso agli Istituti finanziari internazionali, nel verificare il costante impegno finanziario da parte degli Stati membri. Quanto ai privati, il loro ruolo potrà essere determinante sia per accertare la maggiore o minore redditività dei progetti sia per contenerne il costo nella fase realizzativa, sia infine per partecipare alla gestione dei segmenti di rete più produttivi;

sul punto specifico dei contributi finanziari della Comunità nel settore delle reti transeuropee è vigente il Regolamento (CE) n. 1655/99 nel quale tra l'altro si ricorda che il contributo comunitario destinato ai progetti può assumere le forme di:

- a) cofinanziamento di studi;
- b) agevolazioni in conto interessi su prestiti concessi dalla Banca europea;
- c) contributo alle commissioni a garanzia di prestiti del Fondo europeo per gli investimenti o di altri istituti finanziari;
- d) sovvenzioni dirette agli investimenti in casi debitamente giustificati;
- e) partecipazione al capitale di rischio per i fondi di investimento o per altri organismi finanziari comparabili che si prefiggono prioritariamente di fornire capitali di rischio ai progetti di reti transeuropee e che comportano considerevoli investimenti del settore privato;

in tema di impegni finanziari sullo specifico settore stradale è ora disponibile il Programma Triennale Anas 2000-2002, sul quale si è soffermato il Ministro dei Lavori Pubblici, Nerio Nesi, nella seduta della Camera dei Deputati del 19.07.2000 (risposta alla mia interrogazione n. 3-06066) precisando quanto segue: « la rete stradale italiana si compone di strade per un complesso di circa 46 mila chilometri. Con il decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461 è stata individuata la rete stradale di interesse nazionale. Con successivi decreti del Presidente del Consiglio dei ministri è stata individuata la rete stradale di interesse regionale ai fini del successivo conferimento. Dal complesso di questi provvedimenti la rete stradale nazionale è stata confermata in oltre 16 mila chilometri di strade e la rete stradale regionale in circa 30 mila chilometri di strade. Conseguentemente sono stati individuati e dovranno essere trasferiti dal 1° gennaio 2001 alle regioni il personale (circa 3.900 unità dipendente dall'ANAS) e le risorse strumentali e finanziarie, pari a 1.648 miliardi annui per investimenti ordinari, 600 miliardi annui per il 2001 e 594 miliardi per il 2002 per un piano straordinario. A seguito di questo complesso procedimento e della specifica situazione istituzionale in cui si colloca, l'ente nazionale per le strade ha predisposto il programma triennale per la viabilità per gli anni 2000-2002 »;

in tema di prospettive e di impegno il Nuovo Piano Generale dei Trasporti — presentato dal Governo nel luglio 2000 — precisa le linee di intervento prioritarie;

l'insieme di tali documenti indica con chiarezza quali sono le opinioni dell'Esecutivo italiano e — in coerenza dialettica — delle amministrazioni regionali interessate. Tuttavia restano aperte sia le domande poste dalla Relazione della Commissione Ue Com (98) 614 def., sia soprattutto l'apporto del Sistema — Paese italiano alla nuova strategia che la Commissione sta disegnando — in questi mesi — sul programma delle Reti Transeuropee;

sul tema, a parte qualche cenno molto sintetico a mia precisa domanda, non si è soffermato il Commissario europeo per i trasporti, Loyola de Palacio, nella sua audizione alla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati in data 23 giugno 2000 peraltro precisando: « Se esaminiamo le prospettive per i prossimi 15 o 20 anni nel settore dei trasporti, le previsioni sono che la crescita della domanda sarà dell'ordine del 30 per cento. Francamente non penso che nei prossimi 15 o 20 anni si riuscirà a costruire un 30 per cento in più di infrastrutture, non c'è la capacità, lo dico "papale papale". Questo ci induce a puntare ad una migliore gestione e ad una maggiore efficienza delle infrastrutture oggi esistenti nell'Unione. E allora subito si profila l'assoluta esigenza di recuperare le ferrovie. In questi anni vi è stata una caduta sistematica del trasporto di merci (ma anche di persone) per ferrovia; questo quando il trasporto ferroviario è uno dei più razionali sul piano dell'uso energetico, uno dei meno inquinanti e così via (aspetti sonori, di emissioni). In questo senso, a mio parere il motivo per cui la ferrovia ha perso la sua capacità è perché la ferrovia europea non è all'altezza dei tempi, si trova praticamente nell'ottocento. Se escludiamo i treni ad alta velocità (e osservo tra parentesi che lì la domanda è cresciuta in maniera verticale) il resto delle ferrovie europee si trova ancora nell'ottocento. Per darvi qualche dato, la velocità media del trasporto merci per ferrovia nell'Unione è sui 16-17 chilometri all'ora; è chiaro che quando la si raffronta con la velocità media del trasporto su gomma, si spiega in parte il successo della strada negli ultimi anni. Ecco perché dobbiamo compiere uno sforzo su questo terreno. »;

in presenza di tale riserbo del commissario europeo si chiede, quindi, al Governo di precisare —:

quali sono gli orientamenti fondamentali che la delegazione italiana ha presentato alla Commissione Europea per la revisione dell'insieme delle reti transeuropee definite nel 1996;

quali conferme o novità sono esplicitamente proposte rispetto all'Allegato I Sezione 2.8 della Decisione n. 1692/96/CE;

se è vero (e se si condivide) quanto annotava Enrico Brivio in una sua corrispondenza da Bruxelles del 29 maggio 2000 ovvero «...Tra le priorità a medio termine che stanno emergendo a Bruxelles si fa strada la necessità di eliminare tutti i punti di strozzatura dell'attuale network dei trasporti europei. Ovvero di canalizzare le azioni verso l'eliminazione di ostacoli fisici, tecnici, amministrativi e relativi all'intermodalità che bloccano la fluidità del sistema. L'intenzione è di identificare i punti neri del traffico di ogni tipo (stradale, ferroviario, aereo, marino o fluviale) con vere e proprie mappe, per poi migliorare l'efficacia degli interventi. Altro importante elemento è il miglioramento dei sistemi, satellitari e non, di gestione del traffico per contribuire all'eliminazione di tutti gli snodi di intasamento e facilitare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti. Su questi due pilastri si articolerà la revisione dei vecchi programmi, con l'intenzione di dare alla Ue una rete di trasporti all'altezza delle sfide competitive che l'attendono. » (Il Sole 24 Ore — 29 maggio 2000, p. III);

se, in questo quadro, non si ritenga di incrementare i fondi destinati alla definizione progettuale della E 55 anche favorendo le procedure previste dal Regolamento CE n. 1655/99, definendo così anche le opere complementari relative all'accesso dell'attuale SS 309 nell'ambito della Regione Veneto (variante SS 516 — Tratto Liettolli-Piove di Sacco);

se, in questo grado, si sia presa in attenta considerazione la ricerca condotta dal professor Sergio Caracoglia — docente di Economia dei Trasporti all'Università di Trieste — presentata nel marzo scorso e relativa alla previsione dei volumi di traffico (anno di previsione: 2010) sulla tratta autostradale Brescia - Padova e sull'ipotizzato rafforzamento della direttrice « meridionale » Torino-Cremona-Mantova-Mare (fino all'attuale SS. 309 Romea);

se, complessivamente, la valutazione delle proposte della Commissione Europea

— quando saranno ufficialmente presentate — prevederanno tempistiche dinamiche di confronto con le Commissioni Parlamentari competenti, al fine di esplicitare suggerimenti e pareri rispetto a questioni fondamentali per lo sviluppo economico, sociale ed ambientale del prossimo decennio.

(2-02569)

« Saonara ».

Interrogazioni a risposta orale:

GRAMAZIO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

circa tre anni fa autorevoli esponenti del mondo politico ed imprenditoriale italiano, spesso nelle più alte sedi istituzionali, evidenziavano al Paese, ed all'intera comunità internazionale, che il risanamento delle Ferrovie dello Stato era possibile, che l'inversione di tendenza nei conti dell'azienda era probabile, che il rilancio del settore merci delle Ferrovie dello Stato era certo;

anche il più sprovveduto dei cittadini italiani, pur se con lo scetticismo che l'argomento Ferrovie da sempre impone, giunse alla conclusione che se qualcosa poteva cambiare nell'azienda Ferrovie dello Stato, di certo dipendeva dalle merci;

il tempo intercorso ha, infatti, mostrato che, mentre per il possibile tre anni non consentono valutazioni compiute, per il probabile e soprattutto per il certo sono già disponibili i primi significativi risultati;

purtroppo però si tratta di risultati ben diversi da quelli che avevano immaginato tanto gli autorevoli esponenti quanto lo sprovveduto cittadino, poiché se timido miglioramento dei conti Ferrovie dello Stato c'è stato, a tutto si deve tranne che al tanto decantato settore merci che anziché trainare il miglioramento, lo

hanno costantemente e pesantemente frenato, con risultati tanto deludenti quanto imbarazzanti;

il fatto non sembrerebbe da ricondurre all'italico postulato che vuole, secondo i casi, il certo impossibile piuttosto che il transitorio definitivo, bensì, molto più semplicemente, ad una delle tante storie (italiane sicuramente, ma non solo) di nepotismi e gestioni clientelari, che da sempre caratterizzano la repubblica, a prescindere che si tratti della prima piuttosto che della seconda, terza e così via;

quella della divisione cargo è una storia che si è trovato a dover vivere proprio quel settore merci da cui, come detto, i più, e in ogni modo primi tra tutti i lavoratori del settore stesso, si aspettavano molto, perché molto poteva dare al sistema Paese nel suo complesso, nonché allo sviluppo dell'industria nazionale;

molto potrebbe ancora dare, se solo riuscisse a liberarsi da quell'intrigo di lacci e laccioli che rappresenta, allo stesso tempo, lo strumento principale e la traccia inconfondibile di ciascuna di quelle storie;

la gestione del dottor Bussolo, il timoniere del settore merci Ferrovie dello Stato dall'ormai lontano anno millenovecentonovantasette, trova sicuramente il suo tratto, ad avviso dell'interrogante, caratteristico nel divario, sempre presente e profondo, tra obiettivi annunciati e raggiunti;

ancor più si contraddistingue per la particolare abilità del timoniere stesso nell'abbinare annunci roboanti e silenzi sfuggenti, o meglio nel nascondere la drammaticità dei risultati d'oggi con lo splendore dei risultati di domani;

quell'adottata da Bussolo, sin dal suo arrivo in Ferrovie dello Stato è una tecnica tale che quando, per celare una sopravvenienza passiva, secondo quanto risulta all'interrogante, di oltre cento miliardi sui ricavi del suo primo anno di gestione (sicuramente un buon inizio), pensò che non poteva esserci mezzo migliore che cominciare a parlare delle eccezionali previsioni di fatturato per l'anno successivo (il cui

fallimento è stato poi coperto con l'annuncio di un fantasmagorico terzo anno e così via);

questo è un metodo dunque che paga da sempre, complice anche il fatto che, nonostante il silenzio possa essere, talvolta, ben più fragoroso di un roboante annuncio, nessuno delle Ferrovie dello Stato sembra in grado di trovare la forza (il coraggio?) di prestare il dovuto ascolto;

tale comportamento ha funzionato ancora quando, con toni trionfalistici, fu a suo tempo presentata la riformulazione del sistema di *pricing* che, assieme al lancio dei treni speciali (un esempio per tutti, i treni leader), avrebbe dovuto garantire, fin da subito, la redditività dei trasporti nonché un deciso miglioramento nella qualità del servizio;

è stato sempre nascosto, con silenzi, sfuggenti sia il naufragio dell'intero progetto, che i miliardi spesi in consulenze (evidenziato tutt'oggi dalla Kpmg nel bilancio d'esercizio 1999), di fatto, assolutamente inutile e quanto ancora, la totale incapacità dimostrata nel caso della funzione diretta dal Rigodanza;

l'unica cosa certa è che Bussolo proprio non è riuscito a celare la furibonda indignazione dei clienti che, durante la sua gestione, della qualità hanno potuto vedere solo il rilevante peggioramento, e che ad oggi sperano solo in un rapido ingresso degli operatori ferroviari privati, pur di liberarsi per sempre delle false promesse dei preposti al settore merci Ferrovie dello Stato;

un esempio di tutto ciò è l'operazione condotta da Bussolo e dal suo fido collaboratore Rigodanza che con le mezze notizie, di cui l'unica parte vera è evidentemente quella non data, è stato possibile portare le Ferrovie svizzere a siglare il 2 febbraio 2000 l'accordo di collaborazione nel settore merci;

non può definirsi perfetta l'intesa tra i due: Bussolo ha scelto Rigodanza prima come consulente (gli ormai noti contratti miliardari di consulenze alla Consiel), poi

come suo fidato dirigente (le relative mansioni gliel'aveva, di fatto, già affidate quando era consulente, concorrendo casi a scrivere le migliori pagine del nuovo diritto del lavoro), a testimonianza del fatto che intrecciare lacci e laccioli non consentono soluzioni di continuità e che, in ogni modo, smessa la veste di consulente e quindi venuti meno i ricchissimi rimborsi spese, i *fringe benefit* del capo del settore merci possono rilevarsi un comodo ed espressivo risparmio per il neo dirigente Ferrovie dello Stato. Intesa che oggi sembra tuttavia iniziare a scricchiolare sotto i colpi, pochi ma precisi, dello stesso Bussolo il quale, consapevole che ormai almeno alcuni dei fallimenti della gestione non possono più essere nascosti, inizia a parlare apertamente di fallimento della produzione;

inoltre, risulta all'interrogante che il Rigodanza è stato consigliere fino al 1999 nella Conseco, società questa specializzata anch'essa in consulenze varie per conto terzi (ci si domanda: avrà operato per le Ferrovie dello Stato?); poiché la sede sociale della Conseco si trova a Verona, si presume che lo stesso Rigodanza abbia ivi fissato la sede della propria attività lavorativa;

si presume che il fatto di porre la propria posizione dirigenziale in una città diversa da quella in cui si passa abitualmente la propria attività lavorativa abbia consentito al Rigodanza almeno per il 1999 di risultare perennemente in trasferta e di beneficiare, quindi, delle cospicue indennità che le Ferrovie dello Stato riconoscono ai propri dirigenti;

nonostante l'azienda stia compiendo il più grande (se non addirittura l'ultimo) degli sforzi di risanamento, quanto esposto dimostra che certe abitudini non vengono meno, forse perché il denaro da cui si attinge è sempre e in ogni modo pubblico, in altre parole di ciascuno dei cittadini italiani;

perché per l'operazione con gli Svizzeri è in ogni modo necessario costituire una nuova società (quella per capirci, dove

devono essere portati, da subito, tutti i ferrovieri delle merci), è meglio ritagliarsi in questa un incarico *ad hoc*, che magari consenta di lavorare in presa diretta, ed in splendida solitudine, tanto sulle finanze quanto sugli acquisti e quanto ancora sugli investimenti, così da risolvere per sempre il problema delle spese;

tale capacità è stata dimostrata dal Rigodanza in quanto risulta all'interrogante l'acquisto di centocinquanta carri tramoggia, che sarebbe stato concluso da ultimo da lui stesso con la società Leon d'Oro. Una operazione sicuramente come tante altre, se non fosse che le Ferrovie dello Stato di tutto possono aver bisogno tranne che di carri tramoggia, perché il settore merci ne ha già a disposizione più di mille e in media non ne utilizza mai più di trecento;

tale operazione potrebbe sembrare normale se non si trattasse, almeno per quello che è dato sapere, di una partita di carri vecchi di oltre dieci anni, per i quali la società cedente aveva in ogni modo già previsto la dismissione in blocco, considerata la loro assoluta improduttività. Inoltre, come sembrerebbe, pare che l'operazione sia stata conclusa ad un prezzo a carro che sfiora addirittura quello pagato in origine dalla stessa società, oggi cedente;

se non ci fossero già ben duecento carri tramoggia, degli oltre mille già a disposizione delle merci Ferrovie dello Stato che, pur essendo pronti, sono mandati in manutenzione per un non meglio precisato volere del responsabile della produzione (Rigodanza);

per quanto riguarda invece il modo con cui Rigodanza avrebbe concluso l'operazione, la coerenza con le ormai radicate abitudini della gestione Bussolo è assolutamente perfetta: un'unica offerta un'unica trattativa, nessuna gara e quindi l'ennesimo acquisto miliardario (l'esborso sarebbe di circa dieci miliardi di lire) fatto ignorando completamente qualunque normativa sia aziendale sia di carattere generale;

ci si chiede se tutto è vero, chi ci guadagni oltre ovviamente alla società cedente, in una compravendita di materiale non necessario, vecchio e per di più pagato quasi come nuovo, quali siano i rapporti tra Rigodanza e tale società Leon d'Oro e quali ancora, nel caso, quelli di Bussolo con la stessa società;

va ripetuta l'idea, già espressa in precedenti interrogazioni, e cioè che è meglio distruggere e svendere un'intera divisione di sedicimila persone, pur di ricavare quel paio di posizioni dirigenziali che possono assicurare il mantenimento dei necessari equilibri di potere. O meglio quel paio di posizioni che possono consentire la necessaria continuità nella pratica nepotistica e clientelare, di cui i primi torbidi giochi sono già stati fatti oggetto d'attenzione in sede istituzionale. È proprio il caso di affermare che il fine giustifica i mezzi: poco importa, infatti, se quel paio di posizioni, vale a dire le future poltrone di Bussolo e Rigodanza, sono state ottenute svendendo agli svizzeri in sostanza tutti i ruoli chiave dell'organigramma della *joint venture*;

non si può arrivare a pensare che la scelta di disaggregare un intero ramo d'azienda trova una spiegazione, inqualificabile anche se tuttavia possibile, per la sola esigenza di salvaguardare fini particolaristici, rimangono sempre aperti quesiti a dir poco inquietanti, ci si chiede perché continuare a far finta di nulla sull'intera gestione di Bussolo. Qual è il vero ruolo in questo grande torbido-gioco, della Metis, la società che Bussolo, al momento del suo ingresso in Ferrovie ha venduto ad un prezzo stratosferico alla Finsiel e quale il ruolo della Consiel, la società di consulenza della stessa Finsiel cui Bussolo, una volta a capo delle merci, ha affidato (e continua ad affidare tutt'oggi) decine di miliardi di consulenze e dalla quale ha preso il suo attuale braccio destro Rigodanza? Ci si domanda ancora, perché siano state messe in mano a Rigodanza le sorti di una gran fetta di denaro

pubblico, di migliaia di lavoratori delle Ferrovie e di un'operazione societaria internazionale;

rimane l'unica domanda di chi ci guadagni in tutto questo;

nel frattempo vale la pena accennare ad un'altra delle tante storie delle merci Ferrovie dello Stato, quella del segretario Alessandro Guiducci;

secondo quanto risulta all'interrogante Bussolo, appena arrivato alle Ferrovie, riuscì a far nominare dirigente il figlio di quel Guiducci con cui aveva lavorato per anni in Ansaldo (anche se è lecito pensare, visto quanto di seguito narrato, che questo non sia l'unico punto di forza del giovane Alessandro. Né maggiori risposte al riguardo possono venire dal fatto che, per gestire gli acquisti, Rigodanza sarà coadiuvato da un dirigente, per l'appunto ex Ansaldo, appositamente assunto da Bussolo);

dopo l'esperienza della segreteria, durata peraltro una manciata di mesi e che comunque lo tiene lontano dalla sua città di residenza, viene iscritto nel curriculum del giovane Alessandro, che peraltro tutto può vantare fuorché una consolidata esperienza manageriale, anche la responsabilità del Compartimento di Genova (la sua città di residenza per l'appunto), vale a dire di una struttura deputata a gestire l'intero spettro del trasporto merci, dai clienti, alla circolazione ferroviaria, alla sicurezza dell'esercizio, alle migliaia di lavoratori dipendenti;

è lecito immaginare i vantaggi di tale operazione: introiti in caduta libera, una molteplicità d'incidenti ferroviari (Punta Decimo, Solignano, Bercelo, Genova-La Spezia, solo per citarne alcuni, considerato che gli incidenti nelle merci si susseguono ormai a ritmi a dir poco drammatici), azioni commerciali improprie, come nel caso della società Ferport di Genova che ha portato ad un contenzioso a danno di Ferrovie dello Stato per svariati miliardi di lire, per non parlare di quello di Pomezia ed altri;

in seguito alla decisione del giovane manager di smantellare l'unico impianto di pesa che poteva fare al caso (peraltro precedentemente costruito con fondi Ferrovie dello Stato), che si è vista accordata nella sostanza la possibilità di dichiarare unilateralmente, e senza possibilità di verifica da parte delle Ferrovie dello Stato, il peso delle merci di volta in volta trasportate in ferrovia, con la conseguenza che la sicurezza dei convogli effettuati, e quindi del personale impiegato, è lasciata al caso, mentre la congruità del prezzo applicato viene a dipendere esclusivamente dalla buona fede del cliente stesso;

inoltre si premia il giovane Guiducci con premio aziendale dell'ordine d'alcune decine di milioni e promozione alla direzione dell'intera area nord ovest che comprende, oltre al compartimento di Genova, quello di Milano e di Torino, in buona sostanza la più grande realtà territoriale dell'intero settore merci;

ci si chiede dunque cosa siano le Ferrovie dello Stato. Solo una gestione aziendale improbabile di cui non sarà certamente questa ennesima interrogazione parlamentare a poter fornire un quadro esaustivo, ma di cui tuttavia si può trovare una prima drammatica conferma in quella che da più parti è additata come una vera, e propria emorragia, per il settore merci Ferrovie dello Stato di personale dirigenziale e no;

a tutto questo si aggiungano i « riposi forzati » cui sono costretti i dirigenti in dissapore, le cui indiscusse professionalità sono probabilmente d'ostacolo a quei giochi di potere, dimostrato che più di tutto pagano per la loro incapacità a fare proprie le logiche di clan, vedi: dottor Soma-glia, dottor Magliuolo, eccetera —:

se tutto ciò sia vero, e se qualora lo fosse! quali urgenti ed immediati provvedimenti i ministri interessati vogliano prendere nei confronti sia di chi ha permesso tali fatti, che di Bussolo e Rigodanza, per sollevare dall'incarico di dirigenti della divisione, cargo Ferrovie dello Stato.

(3-06142)

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

nell'ambito di un piano di ammodernamento tecnologico promosso dagli organismi centrali dell'Enav sono stati recentemente installati presso l'aeroporto di Genova una serie di monitor di un nuovo radar;

tali monitor sono stati installati nella torre di controllo, locale provvisto di vetrare nell'arco dei 360 gradi, necessarie al controllore di torre, ma che impediscono al controllore di radar di avere una visione dei monitor chiara ed efficiente poiché la presenza delle suddette finestre provoca, durante il giorno, riflessi ed abbagliamenti che ne pregiudicano la piena affidabilità;

per diversi mesi sono state sperimentate varie misure dirette ad attenuare tale non trascurabile problema ma senza alcun successo;

l'attuale situazione mette in grave difficoltà i controllori di radar, il cui ruolo prevede una grande responsabilità in materia di sicurezza, atteso che il pilota dell'aereo spesso viene completamente guidato dal controllore con precise istruzioni senza conoscere la propria posizione;

la nuova attrezzatura non fornisce informazioni meteorologiche, utilissime per individuare particolari fenomeni pericolosi per la navigazione aerea, anche in considerazione della peculiare conformazione orografica della Liguria;

per la rilevazione dei venti, l'aeroporto possiede, allo stato attuale, solo due anemometri che non consentono, in alcune condizioni di vento, un ottimale e costante riferimento per l'avvicinamento degli aerei, determinando, per motivi di sicurezza il dirottamento degli stessi presso altri aeroporti;

attualmente, anche a seguito delle garanzie richieste dai controllori di volo, quali ad esempio il trasferimento dell'apparecchiatura radar in una sala più adeguata sotto il profilo ambientale, il con-

trollo radar non viene effettuato e le manovre di assistenza vengono attuate con una procedura regolamentata che limita a 6 aerei all'ora la capacità di avvicinamento a fronte di una potenzialità di 40;

a seguito dell'introduzione di tale innovazione l'Enav ha proceduto alla ristrutturazione degli organici, riducendo il numero dei controllori di volo per le attività notturne;

pur condividendo l'esigenza di una politica di razionalizzazione della gestione societaria da parte dell'Enav, non risulta comprensibile la riduzione degli organici nel settore operativo ed il mantenimento, al contrario, di strutture centrali direzionali, ridondanti, costose ed in molti casi inutili —:

quali iniziative intenda promuovere al fine di verificare i fatti sopra esposti e quali provvedimenti intenda adottare per ripristinare il regolare funzionamento dei sistemi di controllo, fornendo all'aeroporto di Genova adeguate strumentazioni e risorse umane, anche in relazione alle esigenze logistiche ed organizzative che deriveranno dalla prossima effettuazione della riunione dei G8 a Genova. (3-06143)

PAGLIARINI e GUIDO ROSSI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

in attuazione del contratto di servizio pubblico tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e la Ferrovie dello Stato Spa, quest'ultima è tenuta ad effettuare il servizio viaggiatori in regime di servizio pubblico;

oltre ai compensi statali, nella sua autonomia di gestione la FS Spa ha propri ricavi derivanti dalla vendita dei documenti di viaggio, ricavi questi che dovrebbero essere utilizzati dalla Società stessa per « adeguare la composizione dei singoli treni alla domanda da parte della clientela » e quindi finalizzati al miglioramento del servizio;

sulla tratta ferroviaria Torino-Savona, il personale viaggiante addetto al controllo dei biglietti eleva circa 300 verbali al giorno a viaggiatori sprovvisti di biglietto per lo più immigrati;

l'Unità territoriale personale di bordo Nord-Ovest di Torino, il 17 ottobre 1996, ha emanato una circolare con la quale sostanzialmente si impedisce al Capotreno o al Personale di Scorta di effettuare multe, lungo il percorso, ai viaggiatori sprovvisti di biglietto perché ciò incide sulla regolarità dei treni che « non può essere penalizzata per effettuare il recupero della somma di un recapito di viaggio »;

con la citata circolare si prevede che l'intervento della Polizia ferroviaria non può essere richiesto semplicemente per il recupero della somma del biglietto, ma solo « nel caso di palese rischio della incolumità personale » del capotreno o del personale di scorta;

la circolare suddetta incentiva il viaggiatore a non munirsi dell'apposito biglietto di viaggio vista l'impossibilità di punire nell'immediatezza il trasgressore —:

se il Ministro non intenda intervenire affinché al personale viaggiante, capotreno o personale di scorta, venga restituita la propria funzione di controllo, anche lungo il percorso, funzione questa che comunque garantisce il rispetto delle norme in materia di fruizione di pubblici servizi;

se il Ministro non intenda verificare se la medesima circolare di cui in premessa sia stata adottata anche da altre Unità territoriali. (3-06150)

FONTAN, LUCIANO DUSSIN, DONNER, STUCCHI e GUIDO DUSSIN. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito dei trasporti tra l'Italia e l'Europa sta drammaticamente scoppiando il problema del passaggio dei nostri camion di trasporto nel territorio austriaco a causa

del sistema degli eco punti che vengono annualmente concessi alle aziende italiane;

per molte aziende stanno per finire gli eco punti e qualcheduna di queste come è successo in Trentino (vedasi l'azienda Frisinghelli di Villa Lagarina) sta già provvedendo addirittura al licenziamento di numerosi addetti;

se non si risolve entro brevissimo tempo la questione che è un problema per tutte le ditte, il settore trasporto italiano andrà sicuramente in crisi;

in molti casi il passaggio per l'Austria è obbligato stante il fatto che aggirare l'Austria diventa assolutamente improponibile perché vorrebbe dire sobbarcarsi moltissimi chilometri in più e di conseguenza porre il trasporto merci italiano fuori dalla competitività europea e comunque maggiori costi che nessuna azienda è in grado oggi di sostenere;

altresì l'eventuale trasporto in ferrovia è una strada sicuramente non percorribile per i prossimi anni visto la necessità di investimenti e i tempi di realizzazione degli stessi al fine di aumentare la capacità, la velocità e la competitività del trasporto delle ferrovie stesse;

ritenuto a questo punto al fine di evitare che questa situazione si trasformi in un altro dramma economico o che la Comunità europea anticipi la distribuzione degli eco punti oppure che il Governo italiano a mezzo attivazione del ministero dei trasporti riesca ad ottenere dei punti in più nella trattativa con l'Europa —:

cosa stia facendo al fine di superare questo sicura e drammatica situazione per gli autotrasportatori italiani il Governo italiano ed eventuali tempi di soluzione del problema e si chiede anche di attivarsi nel senso di anticipare la distribuzione degli eco punti per il prossimo quadrimestre e di attivarsi nei confronti dell'Europa e del Governo austriaco per avere l'aumento del numero di eco punti;

si chiede infine di valutare l'opportunità di provvedere ad un'eventuale ridistribuzione tra le aziende degli eco punti che non venissero dalle stesse utilizzati.
(3-06151)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

ALBERTO GIORGETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

come è accaduto negli ultimi anni ed in particolare in questo periodo, gli eco-punti necessari agli autotrasportatori italiani per transitare in territorio austriaco sono molto limitati e quindi già terminati;

il disagio creato agli autotrasportatori italiani è quanto mai grave quest'anno per l'aumento dell'attività e la diminuzione dell'attribuzione degli ecopunti da parte del Governo austriaco;

tutto ciò accade proprio in un momento in cui l'attività italiana di autotrasporto conosce un periodo molto favorevole, anche a causa del fatto che la chiusura del Monte Bianco ha dirottato sul Brennero una parte di traffico notevole;

Verona è crocevia fondamentale per il trasporto soprattutto dei prodotti biologici;

il pericolo di fermo dei mezzi in un periodo brevissimo è quanto mai concreto;

tale situazione rischia di vanificare il lavoro svolto fin d'ora e di annullare tutte le condizioni favorevoli venutesi a creare nell'ultimo anno —:

quali provvedimenti immediati ed urgenti si intendono intraprendere per fare in modo che la terza *tranche* di ecopunti sia anticipata dal 1° settembre al 1° agosto 2000, così che l'attività degli autotrasportatori italiani possa proseguire;

quali iniziative si intendono adottare per far sì che il Governo austriaco aumenti gli ecopunti rispetto a quelli già concessi e chiaramente insufficienti al trasporto di merce in modo continuativo. (5-08158)

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

è sembrata evidente l'intenzione del Ministro dei trasporti di voler far slittare ulteriormente la data di sostituzione dell'attuale cda dell'Enav o peggio ancora, prorogarne il mandato per motivazioni di urgenza provocate dall'inutile trascorrere del tempo che a sua volta ha determinato il consueto « stato di necessità »; ciò anche in mancata considerazione della sfiducia già espressa dal Parlamento sin dal novembre 1999, nei confronti del cda dell'Enav, oppure di addivenire ad una soluzione d'emergenza;

in considerazione, infatti, che il decreto di nomina del nuovo cda Enav prevede un *iter* amministrativo alquanto complesso che comunque non risulta ancora avviato, si evince che non sia stata nell'intenzione del Ministro dei trasporti rispettare il termine di scadenza del 31 luglio;

il procedimento in questione prevede (come disposto agli articoli 4 e 6 della legge istitutiva dell'ente n. 665/96) varie fasi amministrative tutte quante assorbenti un congruo tempo correlato ai seguenti passaggi:

« i membri del consiglio di amministrazione sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti ».

« sui decreti di nomina e di determinazione degli emolumenti le Commissioni parlamentari competenti per materia esprimeranno il loro parere » —:

se risponda al vero che quantunque il cda si fosse presentato per la prima volta in Enav un mese e mezzo dopo il conferimento formale dell'incarico, ha preteso ed ottenuto la corresponsione degli emolumenti nel tempo in cui è stato, per così dire, « latitante » nell'ente fino al 16 settembre 1997, ossia, fin dopo le vacanze estive;

se non ritenga che tale circostanza metterebbe oltre tutto in chiara evidenza una fattispecie a dir poco anomala determinata dal fatto che il Presidente e gli amministratori dell'Enav, avrebbero lucrato un mese e mezzo di emolumenti senza causa, ossia, senza alcuna delle prestazioni per le quali erano stati nominati e per le quali dovevano essere remunerati;

se la procedura per la nomina del cda si trova ancora in qualche scrivania dell'Ufficio legale del Ministro dei trasporti in attesa dell'interpretazione se il mandato debba scadere il 30 luglio, ovvero, il 15 settembre 2000;

se non sia il caso di considerare con la dovuta urgenza l'opportunità di congedare senza ulteriori indugi un consiglio di amministrazione che si è rivelato una delle maggiori cause di contestazione interna ed esterna all'Ente per le gravi irregolarità di gestione che è riuscito a concepire e per la esasperata conflittualità con il personale.
(5-08159)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il settimanale *La provincia di Sondrio* riporta tra i casi di cronaca un episodio molto grave del quale è stata vittima una ragazza minorata: mercoledì 19 luglio 2000 nella sala di attesa della stazione di Talamona (Sondrio) una giovane portatrice di *handicap* psichico è stata violentata mentre aspettava il treno che avrebbe dovuto portarla a casa dopo il lavoro. La ragazza ha dovuto chiedere soccorso telefonicamente col proprio cellulare alla ditta di Talamona per cui lavora. Autore dello stupro, secondo quanto riferito dalla ragazza stessa, un giovane extracomunitario che sarebbe poi fuggito facendo perdere le tracce;

alla stazione di Talamona non c'è biglietteria ed è priva di qualsiasi forma di controllo, si trova in una zona isolata, fuori dal paese e la sala d'aspetto, a detta del

settimanale, si presenta desolata, con le pareti imbrattate di scritte oscene fatte con lo spray, cartacce e mozziconi sparsi sul pavimento, i vetri delle porte d'ingresso infranti; risulta all'interrogante che buona parte delle sale d'aspetto delle linee ferroviarie Colico-Tirano e Colico-Chiavenna versano in pessime condizioni e talvolta sono inagibili ed insicure anche dal punto di vista strutturale;

in alcune situazioni le stesse stazioni potrebbero essere utilizzate anche per altre funzioni pubbliche, o locate ad usi privati, a tal fine giace presso la Commissione trasporti della Camera una risoluzione a firma dell'interrogante;

la locazione delle strutture inutilizzate di proprietà delle aziende statali quali le ferrovie dello Stato e l'Ente autonomo per le strade oltre a rappresentare un'entrata per le aziende rispettivamente proprietarie degli immobili rappresentano un metodo per incrementare il valore del patrimonio delle stesse aziende oltre a mettere a disposizione delle strutture già esistenti senza l'utilizzo di ulteriori spazi per la costruzione di ulteriori immobili —;

quali iniziative intenda adottare il ministro interrogato per valorizzare questi immobili, facenti parte del patrimonio pubblico che, se gestiti o dati in uso, anche a prezzo politico a privati, potrebbero essere utilizzate per il servizio per il quale sono state realizzate, oltre che con altri indirizzi di utilità sociale con il risultato di far svolgere quella funzione di controllo dal privato sollevando dagli oneri l'ente pubblico, e permetterebbe alle strutture di essere positivamente valorizzate anche dal punto di vista della sicurezza. (4-31172)

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

il « Club Nautico Soluno » con sede in Casteldaccia (PA) ha fatto richiesta alla Capitaneria di porto di Palermo per otte-

nere una concessione demaniale marittima per un approdo turistico in località Maiorana del Comune di Casteldaccia;

l'approdo sopra detto sorgerebbe a ridosso di barriere frangiflutti costruite dal Genio Civile opere marittime per salvaguardare la costa;

la suddetta richiesta di concessione ha avuto parere negativo da parte del Comune territorialmente competente (Casteldaccia) - prot. 8311 del 19/8/99;

nonostante il suddetto parere, l'Assessorato al Territorio e Ambiente della Regione Sicilia ha ordinato alla Capitaneria di porto di Palermo di rilasciare la concessione in disprezzo delle normative ambientali e disconoscendo un esposto denuncia presentato da privati cittadini che risiedono in zona —;

cosa intenda fare per quanto di propria competenza, per far sì che non si realizzi questo scempio ambientale;

se non intenda verificare e controllare la fattibilità dell'opera prima del rilascio di eventuale concessione demaniale alla luce del parere contrario del Comune competente. (4-31184)

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

la Reggia di Caserta è tra i monumenti più visitati d'Italia, con un'affluenza di oltre un milione di visitatori l'anno, provenienti, oltre che dalle regioni italiane, dall'Europa da altri continenti;

la maggior parte dei visitatori raggiungono la città di Caserta utilizzando le Ferrovie dello Stato, in quanto la stazione ferroviaria è ubicata nella piazza antistante il famoso monumento casertano;

nella città di Caserta trovano ospitalità numerose caserme militari, nelle quali alloggiano, per obblighi di leva o per corsi aggiornamento, numerosi militari, i quali, per ovvi motivi, utilizzano la stazione ferroviaria per le varie destinazioni;

la conseguente riduzione del personale, a seguito della ristrutturazione della pianta organica del personale delle Ferrovie dello Stato in forza alla stazione di Caserta, ha causato la soppressione del deposito bagagli, che rappresentava un sicuro vantaggio per gli utenti e una sicura fonte di guadagno per le Ferrovie stesse;

in data 5 dicembre 1996, è stato presentato analogo documento di sindacato ispettivo a cui il Governo non ha mai risposto —:

quali urgenti provvedimenti intenda adottare affinché sia ripristinato un servizio tanto importante per l'utenza e che, in ogni caso, anche ai fini dello sviluppo turistico ed economico della città, penalizza economicamente l'Ente Ferroviario, il quale, per conto suo, versa già in situazioni disagiate. (4-31199)

SANZA, FLORESTA, GALATI, TASSONE, D'IPPOLITO, ALOI, GUARINO e MISURACA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

in merito allo stato di applicazione della legge 1138/1971 avente per oggetto «la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici tra la Sicilia ed il Continente», soltanto nel 1990 (dopo 19 anni) gli enti concedenti hanno approvato la soluzione tipologica del ponte sospeso a campata unica;

nei termini prescritti (31 dicembre 1992) la società «Stretto di Messina» ha completato il progetto definitivo consegnandolo agli enti concedenti (ANAS FS) corredato dalla valutazione di impatto ambientale;

gli enti concedenti hanno espresso le proprie valutazioni, nel 1994, le FS, nel 1995, l'ANAS e nel 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato

all'unanimità il progetto sotto il profilo tecnico ritenendolo idoneo per passare alla progettazione esecutiva;

il costo dell'opera è stato aggiornato (1997) in 5.100 miliardi di lire e per gli accessi in 2.100 miliardi di lire (complessivamente circa 7.200 miliardi);

il Consiglio dei ministri della Comunità europea (nel 1974 e nel 1984) ha affermato la disponibilità a dichiarare il collegamento stabile tra la Sicilia ed il Continente italiano rendendosi quindi vana la suddetta disponibilità;

il Governo italiano non ha richiesto un finanziamento da parte della comunità pur essendo accertata la disponibilità della stessa a finanziare nel quadro dell'inserimento del collegamento dello stretto di Messina nella rete delle infrastrutture di trasporto di interesse generale comunitario;

il Ponte sullo Stretto costituisce un elemento strategico della politica dei trasporti ai fini, sia della valorizzazione e della gestione della mobilità nel Bacino del Mediterraneo, sia dei collegamenti marittimi con la sponda nord africana;

la grande infrastruttura, direttamente finalizzata al collegamento funzionale diretto tra i territori delle Regioni Calabria e Sicilia, viene percepita dalla opinione pubblica e dalle comunità interessate come positiva manifestazione di interesse da parte dello Stato centrale nei riguardi di un nuovo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia e come segnale di incoraggiamento ad aggregare sul posto le risorse della cultura e della scienza presenti nella realtà delle regioni meridionali;

la riduzione della «insularità», cui sono condannati, a causa degli stretti, oltre alle Regioni Calabria e Sicilia anche diversi altri territori (la Manica, Gibilterra) ha da sempre rappresentato una premessa scientifica e tecnologica (come attestano gli esiti positivi degli studi e delle opere compiuti al riguardo) per il decollo della strategia dello sviluppo sostenibile del Mediterraneo, a cui l'Italia è vitalmente interessata,

e per una consapevole valutazione eco sostenibile dei cosiddetti « mutamenti climatici » e degli effetti di essi, a lungo termine sulla sicurezza comunitaria (Conferenza di Barcellona 1995, Vertice della Terra, Onu 1992);

il nuovo ruolo dell'Italia nella politica di stabilizzazione delle aree a rischio di tensione e di conflitto, e per lo sviluppo della cooperazione pacifica e la solidarietà nelle regioni di diretto interesse per il nostro Paese, può efficacemente appoggiarsi su un complesso di misure strutturali atte a creare le condizioni per un approccio costruttivo a relazioni innovative tra l'Italia del sud ed i popoli del bacino Mediterraneo, nell'ottica dello sviluppo sostenibile, relazioni tra le quali sono da considerare fondamentali le « interconnessioni infrastrutturali avanzate » nei sistemi di trasporto, sull'insieme del continente europeo —:

se intendano rendere doverosa informazione al Parlamento su quanto premesso;

se intendano manifestare maggiore interesse al problema del collegamento della Sicilia con il Continente rimuovendo gli atteggiamenti di aprioristico scetticismo che hanno finora caratterizzato il comportamento delle Amministrazioni centrali dei trasporti e dei lavori pubblici;

se intenda incoraggiare le iniziative di studio e ricerca che le Regioni Sicilia e Calabria sono in grado di promuovere sul tema del superamento della « insularità » nel quadro della concertazione allo sviluppo puntando sul « partenariato » nazionale ed internazionale sia scientifico che finanziario;

se intendano provvedere all'aggiornamento del Piano generale dei trasporti per tenere nella giusta considerazione il tema in questione. (4-31205)

TATARELLA, AMORUSO, GISSI, MARENCO e POLIZZI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

dal mese di ottobre dello scorso anno è stato sospeso il servizio portabagagli nelle stazioni ferroviarie delle città capoluogo di provincia della Puglia;

questa prestazione era affidata ad una ditta appaltatrice che non ha ottenuto il rinnovo del contratto per una politica di contenimento dei costi decisa dalla Zona territoriale adriatica di Bari divisione passeggeri;

il risparmio per le cinque stazioni è quantificabile in 200 milioni all'anno circa;

non si è pensato di sostituire detto servizio istituendo l'uso di idonei carrelli come nelle maggiori stazioni ferroviarie italiane;

si è diffuso un servizio di facchinaggio abusivo con tariffe che variano dalle 10.000 lire fino alle 50.000 lire nei confronti dei turisti più sprovveduti;

nelle passate festività natalizie e pasquali si è generata una situazione di grave difficoltà soprattutto per le persone anziane;

in questi giorni di esodo estivo risultano all'interrogante numerosi disagi per i turisti, nella considerazione che molti di loro arrivano nelle stazioni di Bari e di Brindisi per poi dirigersi agli imbarchi dei traghetti per la Grecia;

le continue richieste di aiuto da parte di passeggeri che, senza appositi carrelli portabagagli, non riescono a trasportare le valigie per i marciapiedi ed i sottopassaggi, distraggono gli agenti della polizia ferroviaria dal loro servizio —:

perché, alla scadenza del contratto d'appalto non si sia provveduto all'acquisto di un numero congruo di carrelli portabagagli parificando il servizio a quello delle altre stazioni italiane;

se non ritenga che simili inefficienze siano nocive all'immagine delle Ferrovie dello Stato, impegnate in questi giorni in una massiccia e costosa campagna pubblicitaria sulle maggiori televisioni nazionali con la società « Trenitalia »;

quali concreti provvedimenti voglia intraprendere nei confronti dei facchini abusivi;

quando le stazioni ferroviarie della Puglia saranno fornite dei necessari carrelli. (4-31218)

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

da diversi anni si parla del progetto di ampliamento della linea ferroviaria Venezia-Verona;

dal progetto esecutivo elaborato dall'Ati — Associazione temporanea d'impresa, nel « Piano parcellare di esproprio — comune di Vigonza — provincia di Padova », riportato nel disegno: Progetto A 203; Lotto — documento E 12-P7-Prog. O21; Foglio 1-04-Rev 1, risulta che l'intero immobile della società Brenta Grosso Market Sas di Zonzin Giannino & C, situato al Km 82+497,83 — Km 598,94, è completamente soggetto ad esproprio; trattasi di un'area di mq 9000 con fabbricato di oltre mq 4200, all'interno del quale sono presenti attività che occupano oltre 100 dipendenti e con fatturato complessivo di oltre 25 miliardi;

in data 14 aprile 1998 il comune di Vigonza ha rilasciato alla proprietà la licenza n. 79/98 per la ristrutturazione dell'edificio, con relativo pagamento del contributo di concessione;

in data 7 agosto 1998 e 28 gennaio 1999 sono state inviate raccomandate raccomandate agli enti preposti al progetto ed esecuzione dell'opera ed al comune di Vigonza, segnalando la particolare situazione in cui si trovano la proprietà e le aziende insediate nell'immobile, chiedendo chiarimenti in merito; purtroppo nessuna risposta è stata data;

si fa presente che tale determina disguidi per le aziende operanti *in loco* e danni alla proprietà; infatti, data la situazione, la società Brenta Gross Market Sas ha avuto disdetta di un contratto di affitto di azienda, con conseguente revoca di una

licenza commerciale di supermercato alimentare di oltre 400 e ha annullato il contratto di locazione;

per quanto poi riguarda la succitata concessione edilizia di ristrutturazione fabbricato, rilasciata dal comune di Vigonza, tuttora valida, la proprietà non sa come comportarsi in merito, con notevoli disguidi e conseguenti danni anche alle aziende locate all'interno del fabbricato, la cui ristrutturazione consentirebbe anche un miglioramento operativo —:

come siano possibili questi comportamenti visto lo stato del progetto di alta velocità in particolare per quella tratta;

se non ritenga di dover intervenire nelle Ferrovie dello Stato spa e Tav spa in vista dei compiti di vigilanza al fine di sospendere la questione. (4-31223)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

Interrogazioni a risposta scritta:

PAGLIUZZI. — *Al Ministro della sanità, al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

la Corte di giustizia della Comunità europea anni orsono ha sanzionato l'Italia perché la figura del medico generico esistente che esercitava odontoiatria doveva sparire;

ciononostante l'Italia ha continuato a lasciar esercitare da medici generici (senza che essi fossero specialisti od odontoiatri) l'odontoiatria;

nel frattempo è sopravvenuto il corso universitario di laurea in odontoiatria, nell'anno accademico 1980/1981, dopo il quale avvento l'Italia ha prima pagato la multa alla Comunità europea e poi ha decretato che poteva esercitare la professione di odontoiatra solo chi fosse in pos-