

mente a rendere operativa la nuova disciplina che, senza indulgere a demagogia, garantisca i cittadini mutuatari nei confronti del sistema bancario e al tempo stesso non danneggi quest'ultimo, che raccolghe e gestisce il risparmio degli stessi cittadini. (3-06740)

**LIOTTA.** — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

l'Enel ed il suo amministratore delegato sono stati oggetto ripetutamente di pesanti e documentati atti ispettivi sia presso la Camera dei deputati che presso il Senato della Repubblica, dai quali sembra emergere una gestione dell'Enel molto discutibile e per nulla orientata a garantire né gli azionisti privati né l'azionista pubblico, cioè il ministero del tesoro, bilancio e programmazione economica —:

se tale situazione paradossale — che sembra essere accettata supinamente dal Governo — rappresenti di fatto la fine delle dismissioni della partecipazione del ministero del tesoro, bilancio e programmazione economica nell'Enel Spa prorogando conseguentemente il *malus* che da circa trent'anni è addossato ai cittadini utenti costretti a pagare l'energia elettrica non a prezzi di mercato ma a prezzi imposti in regime di monopolio, che nel solo 2000 hanno registrato un aumento dell'otto per cento. (3-06742)

*Interrogazione a risposta scritta:*

**FOTI.** — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica (notificato il 1° luglio 1986 alla direzione provinciale del tesoro di Piacenza e al Ministero del tesoro, tramite consegna fatta a mezzo del servizio postale) il dottor Remo Burgazzi (nato a Besenzone — provincia di Piacenza — il 22 novembre 1926 e residente in

Piacenza, Via Alberoni 42) chiedeva l'annullamento del provvedimento della direzione provinciale del tesoro di Piacenza assunto in data 4 marzo 1986, protocollo n. 112. Con detto provvedimento al dottor Remo Burgazzi veniva revocato, infatti, il beneficio della corresponsione dell'indennità integrativa speciale dal 24 maggio 1980, con invito a rifondere all'erario la somma di lire 12.508.450 dal Burgazzi percepita a titolo di indennità integrativa speciale sulla partita di pensione n. 6489032, di cui lo stesso era titolare dal 14 giugno 1980 al 31 ottobre 1983 —:

se e quali atti siano stati successivamente assunti dal Ministero del tesoro, a seguito della decisione — se intervenuta — del ricorso sopra menzionato;

se, in subordine, non ritenga doveroso sollecitare la decisione del predetto ricorso, anche in considerazione del fatto che il giudizio risulta pendente ormai da tre lustri. (4-33295)

\* \* \*

**TRASPORTI E NAVIGAZIONE**

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

i giorni 24 e 25 dicembre si sono verificati gravi disservizi all'aeroporto di Malpensa, in una situazione meteorologica che ha visto anche altri scali del nord in condizioni di difficoltà, in particolare la tempesta di neve ha causato cancellazioni di numerosissimi voli, tanto dell'Alitalia che di altre compagnie operanti sullo scalo, moltissimi passeggeri sono stati lasciati, in condizioni oggettivamente non facili, senza assistenza e senza informazioni;

secondo quanto riportato da molti quotidiani nazionali molti piloti in attesa sulla pista, negli aerei pieni di passeggeri in attesa dell'autorizzazione al decollo, non

riuscivano ad ottenere informazioni dalla torre di controllo; che le procedure di *deicing* essenziali per decolli e crociera in quelle condizioni ambientali venivano effettuate con lentezza esasperante anche per la carenza di personale, evidentemente non considerato necessario nonostante il periodo di picco per il traffico aereo e le avverse condizioni climatiche già note;

oltre ai grandi disagi si verificavano mancanze di informazione con episodi illuminanti come quello riportato ad esempio dal *Corriere della Sera* del 27 dicembre 2000 che riferendo del volo AZ1293 indicava in questo modo il dialogo fra comandante e rampa – comandante: « Ho chiesto informazioni al rampista » che ha risposto « Comandante siamo sotto organico è Natale » e due ore dopo ad analoga richiesta ad altro rampista di turno si sentiva rispondere: « Vuole parlare con un responsabile ? Posso dirle quello che ha detto a me: se la situazione degenera sparisci »;

altri quotidiani, come ad esempio *Il Giornale* riferivano invece del mancato accoglimento di richieste di lavoro straordinario da parte dei sindacati dei lavoratori della SEA come concusa dei disservizi;

il sistema del trasporto aereo è un sistema integrato che vede partecipazioni e responsabilità attribuite a diversi soggetti, dall'Enav all'Enac, alle società di gestione aeroportuali e alle compagnie aeree, ai servizi antincendio e a tutti i servizi di scalo, e se è vero che in situazioni analoghe altri aeroporti europei e nordamericani sono stati costretti a chiudere gli scali, è anche vero che una programmazione diversa dell'uso del personale e dei servizi a terra avrebbe potuto e dovuto consentire se non l'eliminazione, almeno la diminuzione dei disagi subiti dai passeggeri –:

quali risultanze abbiano dato le inchieste affidate all'Enac e quella interna della SEA stessa, quali siano le società subappaltatrici, come denunciato dal Presidente della SEA Fossa, che non hanno ottemperato ai loro incarichi;

come e dove sia venuto a mancare nell'anello di informazione che vede come

ultimo frutto il passeggero, il messaggio da trasmettere per assicurare comunque un'informazione attendibile e aggiornata ai tanti passeggeri in attesa;

quali misure, anche mediante una più concreta e puntuale attuazione delle direttive comunitarie in materia di liberalizzazione dei servizi a terra, il Ministro interrogato intenda attuare per evitare il ripetersi di tali episodi. (5-08671)

MOLINARI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per conoscere — premesso che:

dalla stazione di Potenza, durante i giorni lavorativi, alle ore 13.05, è prevista la partenza di un pullman del servizio sostitutivo FS proveniente da Salerno e diretto a Taranto, che effettua fermate, lungo il tratto lucano, nelle stazioni di Grassano, Ferrandina, Metaponto;

in considerazione dei lavori di ammodernamento per la realizzazione della terza corsia sulla Salerno-Reggio Calabria, nel tratto compreso tra Eboli e Battipaglia, la corsa FS giunge a Potenza con significativi ritardi che superano anche i 60 minuti;

la presenza dei lavori rende aleatoria ogni previsione di percorrenza lungo la tratta stradale Salerno-Potenza-Battipaglia e i pendolari in partenza dal capoluogo lucano e diretti a Taranto devono affidare al caso anche eventuali possibilità di coincidenza con i treni che percorrono la tratta Metaponto-Sibari per chi è diretto al nord o al sud del Paese creando evidenti e indiscutibili disagi;

la corsa delle 13.05 a mezzo autobus da parte delle FS risulta oramai sulla base di quanto esposto priva di ogni ragione non essendo funzionale all'utenza –:

di intervenire affinché la corsa delle ore 13.05 venga trasferita su rotaia, come logica vorrebbe a causa dei lavori, evitando ai passeggeri inutili e snervanti calvari quotidiani. (5-08674)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

**DELMASTRO DELLE VEDOVE.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nella notte fra il 29 ed il 30 dicembre 2000 ai danni dei passeggeri del treno espresso 9686 partito da Villa San Giovanni (Reggio Calabria) alla volta di Torino, è stato messo a segno un furto scientifico sulle vetture caricate sulle bisarche del convoglio;

a parte il danneggiamento delle vetture (finestrini e carrozzerie), sono stati asportati bagagli e quanto poteva avere un qualsivoglia valore commerciale;

il costo dell'imbarco delle autovetture (lire 260.000 cadauna) è tale da consentire la ragionevole aspettativa di una custodia accurata;

è evidente che il furto non può che essere perpetrato durante una delle soste effettuate dal convoglio ferroviario;

è altrettanto evidente che le soste, salvo casi di emergenza, sono rigorosamente programmate nel piano di viaggio, di tal che è possibile istituire un servizio di sorveglianza da parte della polizia ferroviaria o comunque da parte del personale delle Ferrovie dello Stato —:

come si ritenga sia stato perpetrato il furto con danneggiamento e per quali ragioni, nelle stazioni ove il convoglio ha effettuato soste, non sia stato previsto un adeguato servizio di sorveglianza da parte delle pattuglie della Polizia ferroviaria o da parte del personale delle Ferrovie dello Stato.  
(4-33258)

**DELMASTRO DELLE VEDOVE.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

i dati pubblicati dall'Aci sul numero degli incidenti stradali mortali destano allarme: 6633 morti nel corso del 1999 (800 in più rispetto al 1998) e 316.698 feriti (22.000 in più rispetto al 1998);

le compagnie assicuratrici hanno esborsato circa 25.000 miliardi per risarcimenti;

le stesse compagnie di assicurazione sembrano aver maturato una nuova e diversa strategia, nella convinzione che non è possibile adottare in eterno un sistema meccanicistico in cui, di fronte a un incremento dei sinistri e dei loro costi, si incrementano i premi;

le compagnie, nel corso della cinquantaseiesima Conferenza del traffico e della circolazione, svoltasi a Riva del Garda il 19 ottobre 2000, hanno presentato il progetto « Guida la tua sicurezza », allestito dal Gruppo Zurigo, che prevede un piano di lungo periodo per educare gli automobilisti al costante controllo della propria efficienza psico-fisica alla guida creando situazioni per imparare a misurarla sia prima di mettersi in auto sia durante la guida;

le stesse compagnie hanno dichiarato di voler mettere il piano a disposizione delle istituzioni per ridurre la piaga sociale della mortalità automobilistica e per creare una nuova cultura della sicurezza;

appare stategicamente importante una sinergia con imprese che hanno un preciso ed evidente interesse economico a contenere il numero dei sinistri stradali —:

con quali modalità intenda istituzionalizzare il rapporto di collaborazione con le imprese assicuratrici e per sapere se non si ritenga di dover allargare la sfera delle sinergie coinvolgendo anche le regioni, gli enti locali, le forze dell'ordine e le scuole.  
(4-33276)

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

pende, tutt'ora in attesa di risposta, circostanziata interrogazione del sottoscritto che, dando voce alla protesta dei cittadini umbri e in particolare dei viaggiatori pendolari, chiedeva di revocare i provvedimenti sul servizio, sugli orari, sugli

instradamenti dei treni Eurostar e Intercity tra Roma e città dell'Umbria e viceversa;

gli utenti umbri delle ferrovie ed in particolare ancora una volta i pendolari, categoria già fortemente penalizzata ed espressione delle fasce sociali professionali, impiegatizie ed operaie meno tutelate sul piano dei servizi, si trovano di fronte ad una nuova vessatoria serie di misure delle Ferrovie dello Stato, tali da determinare uno stato di esasperazione dalle preoccupanti conseguenze;

dal 1° gennaio 2001 i pendolari si sono visto sospendere l'abbonamento all'Eurostar, unico convoglio con orario compatibile con quello di lavoro, e – in possesso dell'abbonamento per l'Intercity – per prendere l'Eurostar devono pagare altre 8.000 al giorno tra andata e ritorno, il che si traduce in circa 180.000 lire mensili in più, con un aumento medio per il lavoratore tra il 60 e l'80 per cento particolarmente incidente su chi fruisce di tratte vicine alla capitale;

ai rincari e ai balzelli si aggiunge un paradossale « diritto di ammissione », una specie di pre-biglietto che aggrava la tariffa in maniera surrettizia, sanzionato in caso di evasione con altre 14.000 lire a viaggio, mentre per il fine settimana sull'Eurostar è addirittura resa obbligatoria la prenotazione, con tutte le incombenze, file, perdite di tempo che ne derivano, senza agibili alternative di Intercity – peraltro anch'esso già molto caro – in quanto, come già detto, le città dell'Umbria (come Perugia, Assisi, Foligno, Spoleto, Terni) sono state messe in crisi dagli orari proibitivi e instradamenti infelici –:

come si concilino le denunciate misure, che comportano tanto pesanti aggravi economici per il cittadino utente, con la delibera del CIPE che fissava per il 2001 nel 2,5 la percentuale massima di aumento tariffario per le ferrovie;

come si concilino misure tanto vessatorie per gli utenti, specialmente pendolari, con la decantata volontà di incentivare

l'uso del mezzo pubblico e ferroviario rispetto a quello degli autoveicoli privati;

che tipo di politica sociale dei trasporti sia quella che rende vertiginosamente antieconomica la spesa per il trasporto quotidiano a chi lavora fuori sede, creandogli contemporaneamente mille difficoltà di orari e servizi, prenotazioni, frequente rischio di non trovare posto e incappare in sanzioni;

se il Governo non ritenga di intervenire immediatamente presso le Ferrovie dello Stato perché siano revocate e sospese le denunciate misure di aggravio tariffario e procedurale di accesso;

se, ciò fatto in via di urgenza, non ritenga il Governo di convocare subito un tavolo di confronto con le Ferrovie dello Stato, la regione dell'Umbria, quantomeno i comuni sedi di stazione ferroviaria, i parlamentari umbri e i comitati degli utenti, specialmente pendolari, che chiedono finalmente di essere ascoltati e considerati, per dare luogo ad un radicale ripensamento dell'organizzazione del trasporto ferroviario tra Roma e le città dell'Umbria finalizzato alla facilitazione dell'utente, nonché della politica tariffaria per rendere sopportabile il costo complessivo del servizio a chi, spesso senza ragionevoli alternative, ha nel treno uno strumento di lavoro;

infine, sul piano sociale e politico generale, se ha un senso esibire di fronte ai cittadini, specie a reddito fisso, abbuoni fiscali e regalie retributive di fine d'anno, per poi aggravare così pesantemente le tariffe e i costi che i singoli e le famiglie devono affrontare giorno per giorno.

(4-33281)

**DELMASTRO DELLE VEDOVE.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'isola di Procida continua ad accusare una pesante condizione di inefficienza del sistema di trasporti che la lega al continente;

il sindaco di Procida ha dichiarato alla rivista *Anci* n. 12 del dicembre 2000 alla pagina 17-18: « siamo invece penalizzati fortemente dal punto di vista dei trasporti perché la compagnia di Stato chiamata a gestire il settore non sta operando in modo efficiente e noi non siamo in grado di attrezzare un servizio privato per sostituirla »;

è chiaro che soprattutto un'economia isolana può sopravvivere esclusivamente in funzione della efficienza del servizio di collegamento con il continente, sicché il problema posto dal sindaco dell'isola Luigi Muro è di assoluta rilevanza, ancor più in considerazione del peso specifico che ha Procida nel sistema delle attrattive turistiche del nostro Paese -:

se condivide l'opinione espressa dal sindaco di Procida Luigi Muro circa l'inefficienza del sistema di trasporto e, in caso affermativo, quali urgenti iniziative intenda assumere per ovviare al lamentato inconveniente, di fondamentale importanza per l'economia isolana. (4-33289)

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

la paralisi di Malpensa ha assunto le caratteristiche di uno scandalo internazionale e costituisce la fotografia dell'inefficienza dei trasporti nel nostro paese;

che non è il primo disservizio dell'aeroporto ma è l'ennesimo episodio di comportamento incivile nei confronti degli utenti -:

se siano state accertate le responsabilità e quali ostacoli è necessario rimuovere perché l'aeroporto cominci finalmente a funzionare;

se i collegamenti con la città di Milano, del tutto insufficienti, resteranno come sono o se ne preveda il potenziamento e come;

se sia vero che il blocco dell'aeroporto è stato determinato da un errato piano delle ferie del personale;

se sia in grado di quantificare il danno economico determinatosi in seguito al blocco e alle ripercussioni che lo stesso avrà tra i cittadini italiani e di altri paesi;

quali siano le modalità di assunzione del personale che lavora a Malpensa;

a quanto ammonti la spesa complessiva per la costruzione e per l'agibilità dell'aeroporto e quale sia la sua ripartizione tra Stato, regione, comune e privati.

(4-33291)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato, nell'ipotesi di danneggiamento da furto su autovetture caricate sulle bisarche dei convogli, risarciscono soltanto i vetri infranti ed i danni riportati dalle carrozzerie;

rimangono privi di copertura i danni relativi al furto in senso stretto;

appare evidente la necessità di estendere la garanzia risarcitoria anche ai beni che risultano caricati sulle autovetture trasportate, così come del resto avviene in tutti gli altri Paesi europei;

le autovetture, peraltro, sono affidate alla custodia delle ferrovie medesime -:

se non ritenga opportuno richiedere all'ente Ferrovie l'immediata estensione della copertura assicurativa anche al contenuto dei bagagli trasportati sulle autovetture trasportate sulle bisarche ferroviarie, mettendo allo studio apposita modulistica da compilare all'atto della stipula del contratto di trasporto, peraltro escludente la risarcibilità del furto di oggetti di particolare valore. (4-33319)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

a dispetto della accurata pubblicità delle Ferrovie dello Stato, la linea Torino-

Savona non ha dato buona prova di sé, proprio in giorni di prefestività;

il 30 dicembre 2000 il treno locale 10188 – partito da Savona alle ore 5,56 – nel tratto tra Saliceto e Ceva ha manifestato un blocco del sistema frenante che, a seguito del forte calore sviluppato, ha generato fiammate che hanno destato forte paura fra i passeggeri;

il convoglio è stato bloccato a Ceva ed i passeggeri sono stati invitati a proseguire con un altro treno;

da tempo, fra l'altro, i sindacati del personale delle Ferrovie dello Stato lamentano inadeguatezza degli interventi manutentivi, tanto più esecrabili se si pensa alla prevedibilità delle negative conseguenze di eventi di tal genere durante le festività natalizie e di fine d'anno –:

se l'ente ferroviario abbia, nei suoi programmi manutentivi, un progetto di intervento straordinario sul materiale rotabile in vista delle festività e dunque del prevedibile maggior afflusso di passeggeri sulle tratte nazionali ed internazionali e per sapere quali siano state le cause del blocco del sistema frenante accusato dal treno locale 10188 utilizzato il 30 dicembre 2000 per la tratta Torino-Savona.

(4-33320)

\* \* \*

**UNIVERSITÀ E RICERCA SCIENTIFICA  
E TECNOLOGICA**

*Interrogazione a risposta scritta:*

**MIGLIORI e GNAGA.** — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

nell'ambito della riforma universitaria si registrano problemi e distorsioni nell'ordinario svolgimento dei corsi di studio;

in quest'ambito si registra una forte preoccupazione da parte degli studenti dell'Isef, in particolar modo di quelli di Fi-

renze, stanti le incertezze che caratterizzano le fasi applicative del decreto legislativo 8 maggio 1998 n. 178: « Trasformazione degli Istituti Superiori di Educazione Fisica e corsi di Laurea e Diploma in Scienze Motorie... »;

in particolare gli studenti del III anno e fuori corso con esami arretrati degli anni precedenti sono stati privati dei docenti di tali materie mentre si registrano, stanti le premesse, ovvi conseguenti problemi per concludere il corso di studi nel termine imposto del febbraio 2002, tra l'altro senza certezze sulla valutazione di accesso alla nuova Facoltà di scienze motorie circa la loro equiparazione –:

quali iniziative urgenti si intendano assumere, nel caso anche di natura normativa e o esplicativa per garantire certezza di diritti e di effettività degli studi come sbocco anche professionale agli studenti Isef, in particolare a quelli iscritti presso l'università fiorentina. (4-33270)

---

**Ritiro di un documento del  
sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione a risposta in Commissione Romano Carratelli n. 5-08397 del 25 ottobre 2000.

**ERRATA CORRIGE**

Nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 21 dicembre 2000, a pagina 35341, seconda colonna, dalla tredicesima alla quindicesima riga (interrogazione Cangemi n. 4-33224) deve leggersi: « anche la presente gestione del consorzio "La Casa Nostra" appare caratterizzata da scarsa trasparenza –: », e non: « anche la presente gestione del consorzio "La Casa Nostra" non appare caratterizzata da scarsa trasparenza –: », come stampato.