

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

SELVA, ZACCHERA, MITOLO e NANIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

nella giornata del 3 febbraio 1998 un aereo militare americano, proveniente dalla base aerea di Aviano, sorvolando la zona di Cavalese (Trento) ha tranciato la fune portante di una funivia con conseguente caduta di una cabina e la morte di circa venti passeggeri e dell'addetto alla manovra;

risulta che già in passato erano state sollevate proteste da parte della popolazione e delle autorità locali in merito al passaggio a bassa quota di velivoli militari in addestramento;

appare opportuna una verifica delle condizioni di sicurezza e dei rischi di volo dei velivoli militari suddetti;

si ritiene comunque che su questo tragico episodio non si debba innescare una spirale di speculazioni e polemiche politiche riguardo alla presenza di forze militari Nato nel nostro paese, che non deve certo essere messa in discussione, quanto meglio regolamentata a tutela sia della sicurezza pubblica che delle esigenze operative —;

se il Governo abbia avviato una rigorosa inchiesta sull'incidente al fine di determinarne cause e modalità;

se non si ritenga opportuno procedere ad una nuova regolamentazione dei voli militari a bassa quota precludendo quelle aree dove sono esistenti funivie ed impianti a fune;

se, più in generale, non vada affrontato il problema della sicurezza dei voli militari, tenuto conto sia della configurazione geografica del nostro paese che dei

rischi di sorvolo su aree densamente popolate. (3-02153)

GASPARRI e ASCIERTO. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere — premesso che:

da notizie pubblicate da tutti i quotidiani del giorno 26 marzo si è appreso che il ministero dell'interno ha emanato una serie di circolari che riguardano il coordinamento delle forze di polizia e l'attività dei reparti speciali Ros, Sco e Gico, rispettivamente di carabinieri, polizia e Guardia di finanza;

tali circolari modificano in maniera sensibile l'attività dei cosiddetti reparti speciali con limitazioni soprattutto per quanto riguarda le strutture centrali del Ros;

vengono affrontati problemi di coordinamento sul territorio di rilevante importanza;

su tutte queste materie è in corso una discussione parlamentare al Senato della Repubblica, dove sono stati presentati disegni di legge del Governo e dei gruppi parlamentari riguardanti l'assetto delle varie forze di polizia e il coordinamento tra le stesse;

agendo attraverso circolari si sottrae al Parlamento la competenza su materie di grande rilevanza perché collegate alla sicurezza e all'interesse dei cittadini minacciati da ogni forma di criminalità —;

quale sia il contenuto di queste circolari e di queste direttive emanate dal ministero dell'interno senza un confronto parlamentare;

quali siano i vincoli di legge che riguardano l'attività e l'indipendenza delle strutture centrali del Ros, del Gico e dello Sco;

se non ritenga che tali circolari in taluni punti possano contrastare con le norme di legge;

per quali ragioni non si è tenuto conto del dibattito parlamentare che è in corso al Senato, affidando invece a strumenti amministrativi che espropriano il Parlamento su materie delicatissime.

(3-02154)

CENTO. — *Ai Ministri della difesa e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

in data 13 maggio 1994 veniva rinvenuto, all'interno dell'aeroporto militare di Cameri, il corpo senza vita di Teodori Alessandro all'epoca in servizio presso il 53° stormo con la qualifica di sergente maggiore;

è stata presentata in data 17 maggio 1994, cioè solo dopo tre giorni dall'evento, la richiesta di archiviazione in quanto dalle indagini effettuate risultava plausibile l'ipotesi del suicidio;

la madre e la sorella del Teodori hanno presentato opposizione all'archiviazione del caso lamentando che le indagini non sono state svolte con la dovuta cura, infatti non è stata esaminata la pistola d'ordinanza con la quale il Teodori avrebbe sparato il colpo mortale, ne è stato rinvenuto il bossolo del proiettile esploso, non si è provveduto all'esame autoptico del corpo, solo uno dei militari di leva che facevano parte del gruppo di guardia in servizio quella sera è stato interrogato dai carabinieri ed inoltre il Teodori aveva acquistato nei giorni precedenti un regalo per il compleanno della madre che si sarebbe svolto a Roma, città dove avrebbe dovuto recarsi dopo due giorni, tutti fatti oggettivi che sembrano negare la volontà suicida del Teodori;

l'aeronautica militare ha ritenuto plausibile l'ipotesi del suicidio e ha chiuso la pratica —:

quali iniziative intenda adottare per fare chiarezza sui fatti descritti e per appurare se la morte del Teodori sia stata realmente un evento suicida o se ci sia

un'eventualità meramente colposa in un'ipotesi accidentale da parte di terzi.

(3-02155)

TUCILLO. — *Al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

l'Ente poste è impegnato in un radicale progetto di ristrutturazione e razionalizzazione delle proprie funzioni, con una forte proiezione nella definizione e nell'attivazione di una adeguata rete finanziaria;

tale ridefinizione passa attraverso la ristrutturazione e razionalizzazione degli ex Ced (centri elaborazione dati) secondo un progetto di informatizzazione dei servizi finanziari disposto dal Pgo (piano generale operativo) e già appaltato con gara europea alla Ibm;

il Pgo prevede l'istituzione di 5 sedi per i grandi centri di elaborazione dati già individuati nelle città di Milano, Venezia, Firenze, Roma, Palermo;

l'ente poste non dispone di una sede a Firenze per ospitare il centro elaborazione, mentre a Napoli risulta disponibile il palazzo di proprietà dell'Ente nel centro direzionale;

la perdita del Ced per Napoli conferma le preoccupazioni già espresse in altra interrogazione parlamentare circa l'intenzione di smantellare di fatto (con la destinazione recente di un importante autoarticolato dalla sede di Napoli a quella di Torino, con l'esclusione di Napoli dal piano di assunzioni nonostante la carenza denunciata di 220 portalettere, con la prospettata chiusura dell'Ufficio del Porto) la sede di Napoli e quindi di escluderla dai grandi centri di Rete postale;

tale decisione cozza in modo stridente con i programmi del Governo di rilancio e di attenzione verso il Mezzogiorno, che viene ancora una volta privato, nella sua città più significativa, di centri direzionali e organizzativi di servizi fondamentali, come quello delle poste, nonché di oppor-

tunità occupazionali che l'insediamento di un centro di elaborazione dati potrebbe offrire —:

quali misure il Governo intenda adottare per evitare che si verifichi una situazione di fatto che porti inevitabilmente all'esclusione della sede di Napoli dai grandi centri di rete postale;

se il Governo non ritenga più funzionale alle esigenze dell'ente, come anche del Paese, una distribuzione più equilibrata sul territorio dei costituenti nuovi centri di elaborazione dati, utilizzando peraltro, in base anche a criteri oggettivi di economicità, strutture già libere e disponibili, come il palazzo delle Poste del centro direzionale di Napoli, laddove, in altre città, tali strutture dovrebbero essere o reperite o edificate con notevoli costi aggiuntivi.

(3-02156)

CENTO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

nella notte tra venerdì 27 e sabato 28 marzo 1998 Edoardo Massari, 35 anni, arrestato nell'ambito dell'inchiesta denominata « Ecoterrorismo » è morto nel carcere di Torino « Le Vallette »;

la versione ufficiale riportata anche dai quotidiani, cataloga tale morte come suicidio;

da circa 1 mese i centri sociali di Torino, i militanti anarchici, Radio BlackOut hanno criticato l'inchiesta della magistratura e il tentativo di criminalizzare preventivamente il movimento dei cosiddetti « Squatters »;

dopo la morte di Edoardo Massari gli stessi suoi amici dei centri sociali hanno organizzato manifestazioni di protesta;

è necessario accertare se la morte di Edoardo Massari è effettivamente dovuta a suicidio o se ci sono eventuali responsabilità esterne nella determinazione della libera volontà del Massari di togliersi la vita;

è inaccettabile che all'interno del carcere di Torino si siano potute determinare le condizioni per quello che appare sempre di più come « suicidio di Stato » per le modalità, le condizioni, il luogo, il clima di inaccettabile repressione verso i centri sociali torinesi, in cui il presunto suicidio è maturato;

l'inchiesta che aveva portato all'arresto di Massari Edoardo necessita di essere chiarita in tutti i suoi aspetti procedurali compreso il ricorso alla custodia cautelare —:

quali iniziative intenda intraprendere il Ministro interrogato, nell'ambito delle proprie competenze, per accertare se Edoardo Massari è morto suicida, « suicidato » o per altre cause;

se sia verosimile che la tragedia poteva essere evitata attraverso la predisposizione di misure di umanizzazione della permanenza in carcere di Edoardo Massari;

se non intenda chiarire, ricorrendo ai suoi poteri ispettivi, le modalità di svolgimento dell'inchiesta nel corso della quale è stato disposto l'arresto del Massari.

(3-02157)

BONO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere:

se sia a conoscenza della recente unilaterale e immotivata decisione dell'Alitalia, di ridurre, con decorrenza dal mese di luglio, in maniera incisiva e penalizzante, le percentuali sulle commissioni di biglietteria spettanti alle agenzie di viaggio;

se sia a conoscenza che tale decisione porterebbe ad una riduzione dei compensi previsti per la categoria suddetta, dal 7.2 per cento al 5.4 per cento, con un danno che rischia di mettere in serio pericolo perfino l'esistenza stessa della categoria degli agenti di viaggio, già oltre misura penalizzati e

che, al contrario e con dimostrata professionalità, assicurano un servizio insostituibile per gli utenti;

se sia a conoscenza che tale decisione comporta un'ulteriore serie di conseguenze negative, assai più gravi in Sicilia, che nel resto del Paese, sia in ordine alla oggettiva marginalità geografica della regione, sia soprattutto, in ordine alla particolare condizione dell'Alitalia che, nell'isola, opera in regime di monopolio pressoché assoluto e con tariffe incredibilmente esose ed esagerate;

se sia a conoscenza che la citata decisione, che consentirebbe all'Alitalia di risparmiare circa trenta miliardi e quindi, oggettivamente, una cifra alquanto modesta, specie se proporzionata a tante altre discutibili voci del conto economico che costituiscono piuttosto il vero nodo da sciogliere, potrebbe al contrario determinare una perdita media del dieci per cento delle utenze e del traffico passeggeri, così com'è avvenuto in Germania, dove la Lufthansa, ha adottato provvedimenti similari;

quali iniziative intenda adottare con urgenza per salvaguardare i legittimi diritti della categoria e consentire il mantenimento dei livelli occupazionali;

quali provvedimenti intenda inoltre intraprendere per evitare in futuro che aziende a capitale pubblico assumano unilateralmente decisioni lesive e penalizzanti per i settori produttivi. (3-02158)

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

l'interrogante ha presentato negli ultimi 18 mesi circa un centinaio di interrogazioni parlamentari concernenti episodi molto gravi di malagestione alle Ferrovie dello Stato che non sembrano aver smesso, sotto la gestione di Giancarlo Cimoli, pratiche di lottizzazione, sperpero ed arroganza, che pure erano caratteristiche delle

precedenti gestioni rispetto alle quali si vorrebbe rilevare una profonda diversità sotto il profilo dell'etica e della trasparenza;

a tutte queste interrogazioni parlamentari, che sono divenute, per qualità e dettaglio delle denunce presentate, un vero e proprio « caso politico », il Governo non ha ritenuto dover rispondere nella quasi totalità dei casi, così manifestando un atteggiamento di arrogante disprezzo nei confronti dell'istituzione parlamentare ed in particolare di una sacra prerogativa, quale il potere di controllo ed ispezione;

risulta all'interrogante che tale comportamento del Governo sarebbe il risultato di un'indicazione fornita al vertice delle Ferrovie dello Stato dallo stesso Ministro Burlando, destinatario, tra gli altri, di molte delle citate interrogazioni;

risulta inoltre all'interrogante che l'ingegnere Giancarlo Cimoli, piuttosto che industriarsi, come sarebbe suo dovere, a collaborare col Ministro dei trasporti e della navigazione nel predisporre risposte esaurienti agli atti ispettivi parlamentari del sottoscritto — ma anche di colleghi appartenenti ad altri gruppi, compreso quello di appartenenza del Ministro Burlando — abbia indicato viceversa ai suoi più stretti e vicini collaboratori, *in primis* la discussa signora Daniela Scurti, responsabile delle relazioni esterne della spa, affinché siano scoperti i soggetti che all'interno della direzione generale delle Ferrovie dello Stato ed in particolare nell'ambito del cosiddetto « Codir » — comitato di direzione — trasmetterebbero ai parlamentari le informazioni necessarie all'espletamento della loro attività ispettiva;

appare evidente che, dopo 18 mesi di continua attività ispettiva sul malcostume imperante alle Ferrovie dello Stato, svolta dall'interrogante, quello che i vertici dell'azienda hanno dipinto come una specie di fenomeno di « costume », sia stato piuttosto un triste presagio del disastro delle ferrovie

italiane di cui ogni giorno si legge sui giornali, e di cui l'interrogante è stato il primo a parlare in tempi non sospetti —:

se risulti vero che l'ingegnere Giancarlo Cimoli si appresterebbe ad « esodare » dall'azienda la dottoressa Laura Pellegrini, direttrice della funzione relazioni istituzionali delle Ferrovie dello Stato spa ed affidare le sue competenze *ad interim* alla citata discussa signora Scurti;

se sia vero che tra le « colpe » che vengono attribuite alla dottoressa Pellegrini figurerebbe anche la sua conclamata incapacità di arginare — non si sa bene con quali mezzi — l'irruenza ed invasione di atti ispettivi presentati dal sottoscritto;

se sia vero che a proporre l'esodo immediato della dottoressa Pellegrini sia stato l'ancora oggi capo del personale delle ferrovie Francesco Forlenza della cui partecipazione ad una cena organizzata da Giancarlo Rossi, su cui è in corso un'indagine del *pool* « mani pulite » di Milano, con un precedente atto ispettivo l'interrogante, a seguito di notizie diffuse dalla stampa, ha chiesto conferma;

per quanto tempo ancora la gestione del vertice delle Ferrovie dello Stato e le nomine alle posizioni preminenti di detta azienda possano essere disposte in una logica da « affari di famiglia ». (3-02159)

TARADASH. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il Comitato Pro Starza di Nocera Superiore è stato escluso dalle riunioni dirette alla individuazione e alla localizzazione dell'area in cui dovrà essere collocato il depuratore;

la scelta dell'area individuata dal prefetto non tiene conto del protocollo generale di intesa n. 8552 stilata in data 10 giugno 1997 fra i comuni di Nocera Inferiore e Nocera Superiore, nel quale si individuava un'area in cui allocare il depuratore che risolveva il problema senza limitare lo sviluppo del P.I.P. di Nocera Inferiore e lasciando

inalterate le possibilità anche dell'eventuale successivo sviluppo di un P.I.P. comprensoriale allargato anche alla confinante Nocera Superiore;

non si è tenuto in considerazione che nell'area subito adiacente a quella individuata dal prefetto, precisamente tra i due fiumi Casarsano ed Alveo Dei Corvi, si è nell'ultimo trentennio consumato un grave disastro ambientale;

nel gennaio 1997 per la rottura degli argini del fiume Cesarano l'intera area, di circa metri quadrati 440.000, è stata invasa dalle acque per circa tre giorni consecutivi;

una relazione tecnica — corredata da indagini geognostiche, agronomiche ed analisi di tessitura dei terreni inviata dal legale incaricato alla regione Campania, alla provincia di Salerno, al comune di Nocera Inferiore, al comune di Nocera Superiore, al Consorzio di bonifica Agro-Nocerino-Sarnese nella quale veniva precisato che il preesistente terreno vegetale della zona si è trasformato in una zona sabbiosa che non permette più alcuna coltivazione — non è stata presa in considerazione da nessuna delle istituzioni cui è stata inviata;

le continue esondazioni del fiume « Alveo dei Corvi », che richiedono tre, quattro volte l'anno l'intervento dei vigili del fuoco, hanno inquinato irrimediabilmente le sottostanti falde acquifere;

negli anni addietro sono stati redatti molti progetti per la sistemazione idraulica del bacino, tutti disattesi —:

se nella individuazione e successiva scelta dell'area indicata dal prefetto sia stata presa in considerazione la soluzione prospettata dal protocollo d'intesa redatto dai sindaci dei due comuni interessati che consentiva, tenendo presente il dissesto idrogeologico scaturito dalle continue inondazioni dei due fiumi « Cesarano » e « Alveo dei Corvi », la costruzione dell'opera senza limitare lo sviluppo del P.I.P., con la prospettiva quindi, di poter far decollare gli insediamenti produttivi con

alcune opere di sistemazione e apportando, così, notevoli vantaggi ai due comuni.

(3-02160)

BOATO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

all'ordine del giorno dell'Assemblea dei soci dell'Autobrennero, che avrà luogo fra il 24 e il 26 aprile 1998, è stato iscritto un aumento dello stanziamento relativo alla realizzazione del prolungamento dell'autostrada del Brennero da Modena a Sassuolo, che dovrebbe passare da 250 a 340 miliardi;

tale opera è economicamente insostenibile, giacché il volume di traffico previsto non sarebbe sufficiente a coprirne i costi;

in realtà, tale aumento sarebbe finalizzato ad un futuro progetto che dovrebbe collegare l'Autobrennero all'autostrada tirrenica, attraverso Lucca;

l'Autobrennero ha presentato richiesta di prolungamento della concessione, in ragione di quanto stabilito con la legge finanziaria 1998, impegnandosi a destinare una parte degli introiti per il pedaggio al finanziamento di interventi di miglioramento della linea ferroviaria del Brennero, in un'ottica di sostegno all'intermodalità. Se fosse confermato, come appare dai dati fino ad oggi disponibili, che la società Autobrennero intende finanziare la costruzione di ulteriori tratti di autostrada che aumenterebbero l'uso della strada in una area dove, fra l'altro, sono stati posti in essere forti investimenti per il miglioramento della ferrovia, emergerebbe che quella dell'Autobrennero è stata una proposta mendace, sostenuta solo al fine di rendere possibile il prolungamento della concessione;

fra Modena e Sassuolo è stata realizzata una statale a quattro corsie, al cui completamento mancano solo 4 chilometri: dunque il tratto autostradale che la società Autobrennero vorrebbe finanziare sarebbe un'opera inutile con evidente spreco di risorse pubbliche —:

quali siano gli orientamenti e le valutazioni del Governo in ordine alla politica delle infrastrutture e dei trasporti nell'area interessata dall'autostrada del Brennero e nelle aree che, nelle intenzioni dell'Autobrennero, sarebbero oggetto di ulteriori prolungamenti e se non ritenga che, nel caso in questione, sia palese una incredibile mancanza di coordinamento fra i soggetti istituzionali responsabili per le opere in essere o in fase di progettazione o per le quali si intenda destinare risorse finanziarie;

quali iniziative urgenti il Governo intenda realizzare al fine di chiarire le ragioni ed i reali obiettivi dell'aumento che l'Autobrennero si appresta a proporre ed approvare, in relazione ai vincoli sottesi al prolungamento della concessione sopra richiamati;

se il Governo non ritenga che sia necessario accelerare la realizzazione dei quattro chilometri di strada statale fra Modena e Sassuolo ed operare per garantire ulteriori disponibilità finanziarie al potenziamento del trasporto su rotaia;

quali indirizzi il Governo intenda adottare o rafforzare affinché, anche in Italia come già nell'Europa comunitaria, la progettazione, il finanziamento e la realizzazione di opere pubbliche, specialmente, nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, risponda a reali ed effettivi criteri di programmazione, trasparenza, compatibilità economiche, sociali ed ambientali.

(3-02161)