

INTERPELLANZA URGENTE
(ex articolo 138-bis del regolamento)

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri delle finanze e della giustizia per sapere:

in relazione alle notizie apparse sul *Corriere della Sera* del 12 dicembre 1999 nell'articolo « La mappa miliardaria del contrabbando » a firma Carlo Vulpio, quali siano le complicità dei dipendenti dei Monopoli di Stato con il faccendiere Francesco Gabriele e se abbiano notizia di rapporti della guardia di finanza e di esponenti dell'amministrazione dei Monopoli che facciano riferimento ad altre irregolarità in tali vicende.

(2-02138) « Volontè, Aloi, Aprea, Armosino, Buttiglione, Carlesi, Cola, Paolo Colombo, Coperchini, Teresio Delfino, Deodato, Di Comite, Divella, Filocamo, Fontan, Gastaldi, Alberto Giorgetti, Giovine, Grillo, Guidi, Lavagnini, Marotta, Palumbo, Porcu, Possa, Ricciotti, Rosso, Sanza, Saponara, Tassone, Calzavara, Fei, Manzoni, Napoli, Giovanni Pace, Pezzoli ».

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere - premesso che:

fra il 31 dicembre 1998 ed il 16 aprile 1999 la società di gestione dell'Aeroporto G. Caproni di Trento ha avviato l'iter amministrativo per l'acquisizione delle autorizzazioni necessarie all'ampliamento dello

scalo, al fine di ottenere la classificazione Icao « 3C » (l'attuale classificazione è « 2B »);

sul piano politico e sociale la richiesta ha suscitato notevoli perplessità e riserve; si consideri che ben tre delle forze politiche che compongono l'attuale maggioranza di governo della Provincia autonoma di Trento - Verdi, Ds e Socialisti democratici italiani - sono contrarie all'ampliamento; parere negativo ha espresso il comune di Trento ed è stato promosso un referendum consultivo fra i cittadini di Trento, referendum che dovrebbe svolgersi nella primavera prossima, per conoscere l'orientamento della popolazione;

lo studio di fattibilità dell'ampliamento, predisposto dalla Tecno Engineering 2C srl di Roma, prevede che l'unica aerovia di atterraggio e decollo sorvoli, necessariamente a bassissima quota, la città di Trento, rispettivamente in direzioni nord-sud (atterraggio) e sud-nord (decollo);

lo studio di fattibilità prospetta la necessità di riprofilatura dell'argine sinistro del fiume Adige, che fiancheggia l'aeroporto, poiché rappresenta un ostacolo essendo, per un lungo tratto, più elevato della pista di volo;

in sede di studio di valutazione di impatto ambientale sono emersi, per quanto riguarda la sicurezza dello scalo, aspetti allarmanti; il Servizio acque pubbliche della provincia autonoma di Trento ha escluso qualsiasi ipotesi di riprofilatura dell'argine; del resto chiunque conosca anche superficialmente le problematiche relative alla sicurezza del fiume Adige, sa bene che i suoi argini, a sud di Trento, sono a malapena sufficienti a scongiurare allagamenti anche in condizioni di piovosità non eccezionali;

la pista di decollo/atterraggio, qualora venisse concessa una deroga alle norme di sicurezza, molto prossima all'argine sinistro del fiume, dovrà necessariamente coesistere con tale ostacolo;

il Servizio prevenzione calamità naturali della provincia autonoma di Trento, a sua volta, ha espresso un parere negativo all'ampliamento, facendo rilevare che problemi derivanti da eventuali difficoltà, errori o avarie in fase di decollo o di atterraggio non consentono manovre tali da escludere pericoli per i centri abitati sottostanti;

le limitazioni imposte dalla Valutazione di impatto ambientale consentono solo cinque voli giornalieri: è evidente che tale flusso di traffico non consente una gestione economicamente autosufficiente dello scalo che finirebbe, in pochi anni, per gravare i bilanci pubblici con passività ingenti;

da ultimo è emersa dalla corrispondenza intercorsa fra provincia autonoma di Trento e Società Tecnoengineering 2C srl una lettera nella quale è contenuto un passaggio assai inquietante proprio per quanto concerne la sicurezza; si afferma infatti, da parte del consulente, in risposta ad una richiesta di ulteriori chiarimenti di natura tecnica, che « il problema tecnico, se vi fosse, vada approfondito e risolto politicamente a Roma (visto che ben più grosso è stato quello di Bolzano) » -:

se il Ministro dei trasporti non convenga che le preoccupazione espresse circa la sicurezza complessiva dell'aeroporto G. Caproni di Trento, nell'ipotesi di ampliamento, per quanto riguarda l'impossibilità di rimediare ad errori o guasti in fase di decollo o atterraggio siano tali da far considerare imprudente la concessione di deroghe alle normative o raccomandazioni circa la sicurezza degli scali aeroportuali, deroghe che in passato sono sempre state escluse;

se non consideri improbabile - viste anche le limitazioni imposte al numero di voli e quindi al numero dei passeggeri trasportabili - che lo scalo possa divenire economicamente autosufficiente (anche non volendo considerare il recupero dell'investimento iniziale di circa 30/40 miliardi totalmente a carico della provincia autonoma di Trento e degli altri azionisti

pubblici, considerato che non sono in vista apprezzabili investimenti da parte di privati);

se - nel quadro generale della programmazione degli scali aeroportuali - la struttura di Trento non possa essere considerata sostanzialmente inutile e controproducente, tenuto conto della presenza dell'aeroporto Catullo di Verona-Villafranca, distante 90 chilometri dal capoluogo trentino, struttura recentemente potenziata e che potenzialmente è in grado di triplicare i propri passeggeri, e di quello di Bolzano, distante 45 chilometri circa, struttura appena aperta e che deve potersi consolidare economicamente evitando l'irragionevole concorrenza dell'eventuale scalo trentino;

se non consideri inopportuna e socialmente controproducente l'apertura di nuovi scali aeroportuali immediatamente a ridosso dei centri urbani (per quello di Trento si tratterebbe addirittura di uno scalo « dentro » il centro urbano) anche alla luce delle inevitabili future proteste della popolazione, come è accaduto recentemente in altre situazioni;

se non ritenga inaccettabile l'affermazione contenuta nella nota del 2 giugno 1999 - raccomandata Ar 175/99 - trascritta in premessa, dalla quale sembrerebbe di capire che « in sede politica » sia possibile risolvere « difficoltà tecniche », adombrando il sospetto che ciò si sia già verificato per quanto riguarda l'aeroporto di Bolzano.

(2-02137) « Boato, Paissan, Scalia, Dalla Chiesa, Gardiol, Galletti, Proccacci, De Benetti, Pecoraro Scanio, Cento, Turrone, Leccese ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere - premesso che:

i lavori eseguiti per la elettrificazione della tratta ferroviaria sulla linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, hanno

avuto una durata di oltre nove anni, dal 1982 al 1992, e sono stati ben 14 i progetti di esecuzione ai sensi del decreto ministeriale 3 agosto 1982 n. 2108, per un importo complessivo di 504 miliardi e 73 milioni;

i lavori si ponevano l'obiettivo di ottimizzare il funzionamento della importantissima tratta ferroviaria che collega il Tirreno con l'Adriatico, soprattutto, in considerazione dell'accelerazione dei tempi di percorrenza passeggeri e merci;

l'intero materiale di progettazione ed esecuzione dei lavori è oggetto di indagine da parte della magistratura;

il processo di elettrificazione della tratta in oggetto non ha determinato l'auspicata diminuzione dei tempi di percorrenza, tant'è che l'Eurostar Potenza-Roma impiega lo stesso tempo del corrispettivo treno ante-elettrificazione;

l'elettrificazione è stata innestata su un tracciato di linea ferroviaria su cui non erano mai state effettuate operazioni, indispensabili, di consolidamento ed ammodernamento della infrastruttura;

l'adeguamento dell'armamento ferroviario, nonostante i costi sostenuti, non ha dato i risultati sperati in termini di miglioramento del servizio offerto sia ai passeggeri, che alle imprese per le merci;

non vi sono, tutt'oggi, progetti da parte delle Ferrovie dello Stato mirati ad un miglioramento infrastrutturale della linea ferroviaria al fine di consentire l'aumento della velocità dei convogli di percorrenza;

le Ferrovie dello Stato proseguono in un atteggiamento di disinteresse verso la progettazione di un esercizio della rete, idoneo alle necessità del territorio;

al contrario la tratta meriterebbe un potenziamento delle sue strutture data la funzione strategica che darebbe competitività al vettore ferroviario rispetto ad altri mezzi di trasporto in particolare nei confronti del trasporto su gomma;

le Ferrovie dello Stato hanno stabilito a partire dal prossimo mese di gennaio un aumento delle tariffe in base al servizio offerto agli utenti;

è lapalissiana la carenza dei più semplici servizi offerti gli utenti sulla tratta Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto a partire dai tempi di percorrenza terminando alle vetture ad essa destinate -:

quali iniziative intenda adottare con la massima urgenza il Governo al fine di migliorare le condizioni di percorrenza della tratta in considerazione sulla base innanzitutto dei costi sostenuti dalla collettività nei dieci anni impiegati nel processo di elettrificazione;

soprattutto quali iniziative intenda intraprendere per velocizzare i tempi di percorrenza dei convogli ferroviari e valorizzare la linea, anche, in chiave economica e commerciale.

(2-02139)

« Molinari, Luongo ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dei lavori pubblici e dell'industria, del commercio e dell'artigianato con incarico per il turismo, per sapere - premesso che:

con la legge quadro in materia di lavori pubblici (legge 109 del 1994, modificata dalle leggi n. 216 del 1995 e n. 415 del 1998) il Parlamento ha stabilito il passaggio da un sistema pubblico caratterizzato dall'Albo nazionale dei costruttori ad uno attivato da organismi di diritto privato;

la Commissione ministeriale incaricata di dare applicazione a tale indirizzo, ha elaborato un Regolamento sul quale le associazioni di categoria hanno elevato numerose censure e notevoli perplessità su alcune fondamentali scelte normative;

la Commissione europea CEN/TC 330 ha sostenuto che ogni organismo di qualificazione deve essere una organizzazione/authority senza scopi di lucro;

la stessa norma europea En 45012 per gli organismi di certificazione richiede che tali organismi siano imparziali, condizione che va realizzata attraverso una organizzazione che coinvolga i settori interessati, evitando la possibilità che prevalgano singoli interessi e prevedendo esplicitamente « la partecipazione di tutte le parti interessate ai doveri ed al funzionamento dell'organismo di certificazione »;

la Commissione che ha elaborato il regolamento sul nuovo sistema di qualificazione per le imprese ai fini della loro partecipazione ad appalti pubblici, ha ritenuto di non doversi attenere a tale inequivoco indirizzo normativo —:

quali interventi urgenti il Governo voglia adottare al fine di determinare una coerente modifica al testo del regolamento in questione, così da rendere inequivoca e a tutti agibile la legislazione in materia di appalti pubblici, a garanzia ed a tutela della collettività e delle imprese.

(2-02140)

« Carmelo Carrara ».

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

MANTOVANI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il bambino Elian Gonzales Brotons, di 5 anni, naufragato al largo della Florida (USA) e nel cui disastro ha perso la madre con altre persone emigranti illegali da Cuba, è trattenuto, in violazione del diritto internazionale, dalle autorità degli Stati Uniti d'America, che si oppongono alla sua restituzione al legittimo padre e nonni paterni e paterni residenti a Cuba;

questa vicenda è motivo di gravissima tensione tra il Governo della Repubblica di Cuba e quello degli Usa —:

quali iniziative intenda assumere nelle sedi internazionali e nella relazione bicamerale con gli Usa al fine di far ces-

sare l'illegittimo sequestro del bambino Elian da parte delle autorità Usa, anche per evitare ogni ulteriore aggravamento della tensione tra l'Avana e Washington.
(3-04818)

TERESIO DELFINO, TASSONE, VOLONTÈ e GRILLO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'adeguamento determinato dall'aggiornamento definito ai sensi del comma 23 dell'articolo 25 della legge n. 449 del 1997 ha determinato aumenti pari al 150 per cento sull'elevato balzello degli anni precedenti relativamente ai canoni e corrispettivi dovuti all'Enas;

si rende necessario escludere dall'assurdo aumento coloro che esercitano attività agricole e piccoli imprenditori che sono spesso titolari di servitù e di accesso dai propri fondi agricoli alle strade statali, per i quali risulta particolarmente gravoso —:

se non ritenga opportuno intervenire per ridurre gli attuali esosi canoni venendo incontro a particolari categorie produttive, quali le piccole e medie imprese artigianali e commerciali nonché le aziende agricole, anche rispetto ad eventuali limiti di reddito e al volume d'affari. (3-04819)

TERESIO DELFINO, TASSONE, VOLONTÈ e GRILLO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso che:

numerosi condomini di diversi comuni hanno ottenuto il contributo ministeriale ai sensi dell'articolo 72 della legge 22 dicembre 1971 n. 865 con le procedure previste dalla legge 27 maggio 1975 n. 166;

i mutui ipotecari ventennali accesi al tasso agevolato del 4 per cento sono stati successivamente trasformati previo provvedimento dell'Istituto di credito e con le procedure previste dalla legge n. 166 del 1975 in mutui venticinquennali;