

bilità di una moderna linea ferroviaria Termoli-Salerno nella doverosa riconsiderazione del progetto del « Corridoio adriatico » di cui potrebbe essere la diramazione verso il sud. (4-31801)

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

in data 5 giugno 1997 l'interrogante presentò una interrogazione per sapere se rispondeva al vero che il 15 novembre 1995 una società del signor Maurizio Costanzo aveva avuto una consulenza di 300 milioni annui dalla Società Roma 2000 controllata dalle Ferrovie dello Stato, quali attività avesse svolto in favore delle Ferrovie dello Stato e della suddetta società controllata e quali per il comune di Roma;

non avendo ricevuto alcuna risposta l'interrogante in data 30 novembre 1998 sollecitò nuovamente con altra interrogazione un riscontro, sottolineando l'illegittimità del comportamento del Governo che, rifiutandosi di rispondere, alimentava inquietanti sospetti. Neppure a quest'ultima interrogazione è stata data risposta alcuna;

successivamente in data 27 ottobre 1999 l'interrogante ripresentò per la terza volta la medesima interrogazione rimasta anch'essa senza risposta alcuna —:

quali siano la natura, il contenuto e le prestazioni oggetto della consulenza fornita dalla società indicata in premessa, o direttamente dal signor Costanzo, alla Società Roma 2000 e se reputi legittimo il relativo compenso;

se risulti in relazione a tale consulenza, avvenuta in mancanza di controprestazioni in favore delle Ferrovie dello Stato, sia stato avviato un procedimento penale al fine di verificare eventuali illeciti compensi o pagamenti per attività illegittimamente svolte in favore di soggetti diversi dalla Società Roma 2000;

quali siano le ragioni per cui dopo ben 40 mesi non si sia data alcuna risposta

alle interrogazioni sul caso « Maurizio Costanzo » e se sia in linea con gli intendimenti di trasparenza, più volte enunciati dal Governo, tale inaccettabile comportamento omissivo che sembra rivolto a coprire fatti che potrebbero nascondere favoritismi, clientelismi, incompatibilità, illeciti intrecci e conflitti di interessi, con le conseguenti responsabilità. (4-31807)

Apposizione di una firma ad una interpellanza urgente.

L'interpellanza urgente Molinari e Boccia n. 2-02578, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 19 settembre 2000, è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato Romano Carratelli.

Apposizione di firme ad interrogazioni.

L'interrogazione a risposta scritta Pisapia n. 4-31763, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 4 ottobre 2000, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Lenti.

L'interrogazione a risposta in Commissione Giannotti ed altri n. 5-08293, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 4 ottobre 2000, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Giacco.

Ritiro di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione a risposta scritta Vendola e Nardini n. 4-31704 del 29 settembre 2000.

Ritiro di firme da una mozione.

Dalla mozione Pagliarini ed altri n. 1-00303, pubblicata nell'Allegato B ai

resoconti della seduta del 14 settembre 1998, sono state ritirate le firme dei deputati Napoli, Martino e Mantovano.

ERRATA CORRIGE

Si ripubblica il testo dell'interrogazione Divella n. 4-31760, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 4 ottobre 2000:

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

l'importante arteria stradale statale n. 96, che collega Bari a Potenza, richiede da troppo tempo interventi di ammodernamento onde porre fine ai tanti disagi degli automobilisti e snellire un traffico divenuto sempre più intenso e pericoloso, con il relativo corposo elenco di incidenti e morti; che questi siano da imputare prevalentemente alla pericolosità dei tratti per i quali si ritengono indifferibili gli ammodernamenti è dimostrato dal fatto che, nei tratti (purtroppo brevi) recentemente ammodernati, incidenti e morti si sono più che dimezzati;

insieme, le strade statali n. 96 e n. 99 (Altamura — Matera) rappresentano l'unica infrastruttura che consente gli scambi commerciali tra centri importanti come Bari, Matera e Potenza con la Murgia appulo-lucana, teatro di un recente impetuoso sviluppo artigianale ed industriale in una, sino a poco tempo fa impensabile, realtà economica e sociale di straordinaria vivacità e ricchezza, che vede, appunto, nell'inadeguatezza delle infrastrutture il freno più sconcertante;

già nel 1997 il piano per la viabilità ha fatto sì che, a fronte delle tante promesse ed assicurazioni ricevute a tutti i livelli istituzionali, i lavori di ammodernamento finissero per essere sacrificati e le priorità fossero assegnate altrove. Anche per il piano regionale per la viabilità 1999-2001, nel corso di ripetuti incontri con le

massime autorità regionali e nazionali e con vertici dell'Anas, si è registrata piena consapevolezza del problema e partecipata condivisione delle attese delle popolazioni interessate;

sembra che l'ANAS abbia già pronti i progetti preliminari per il raddoppio dei tronchi Modugno-Toritto, Toritto-Altamura e della variante a nord di Altamura, mentre sarebbe già in fase definitiva la progettazione della strada statale n. 99, Altamura-Matera; non si hanno notizie del tratto Altamura-Gravina con ulteriore penalizzazione della popolazione di quest'ultima cittadina;

la recente apertura al traffico del tratto Gravina-bivio di Irsina ha purtroppo messo in tutta evidenza la pericolosità dello svincolo che dovrebbe separare il traffico da e per Gravina da quello da e per Potenza: la presenza di un incomprensibile dosso, la mancanza di adeguate barriere spartitraffico e la confluenza delle due direttrici di marcia verso Altamura in condizioni di difficile visibilità reciproca, stante il dislivello esistente fra le due corsie, fanno prevedere e temere una notevole serie di incidenti che potrebbero essere anche gravi —:

se non ritenga opportuno intervenire con la massima urgenza per ottenere notizie dettagliate sullo stato della progettazione delle opere di ammodernamento e sui tempi di attuazione delle stesse, con particolare riferimento al tratto Altamura Gravina;

se risponda al vero che lo svincolo nei pressi di Gravina sarebbe il risultato, ingegneristicamente scorretto, di un compromesso tra esigenze di sicurezza ed esigenze di malintesa economicità del manufatto;

quali considerazioni avrebbero indotto i responsabili dell'Anas ad operare scelte non condivise dalle amministrazioni locali e quali le considerazioni alla base di questa dissociazione. (4-31760)