

come persona informata sui fatti dalla collega a lui subentrata come titolare dell'inchiesta;

in data 28 settembre si è appreso dai mezzi di informazione che il CSM avrebbe aperto un'indagine su quanto accaduto nella procura napoletana;

la procura di Napoli è titolare di importanti e delicate inchieste nella lotta contro la criminalità organizzata —

quali iniziative urgenti il Ministro intenda intraprendere per fare chiarezza sui fatti accaduti al fine di ristabilire un clima di piena serenità e collaborazione negli uffici della procura di Napoli. (3-00278)

\* \* \*

#### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta orale:*

PISAPIA e MASCIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

questa mattina lunedì 8, attorno alle ore 8.00 un velivolo della linea aerea scandinava Sas con 104 persone a bordo tra passeggeri e membri dell'equipaggio si è schiantato contro la palazzina del deposito bagagli dell'aeroporto di Milano Linate;

l'incidente è avvenuto a causa dell'attraversamento della pista di decollo da parte di un aereo privato *Cessna* con 4 persone a bordo autorizzato dall'autorità aeroportuale a compiere un volo dimostrativo;

nella tragedia sono rimaste vittime oltre 100 persone tra i passeggeri dei due aerei e tra i lavoratori della società Sea —

perché sia stata concessa l'autorizzazione al volo dimostrativo del *Cessna* in un orario di intenso traffico aereo e quando su Linate gravava una fitta nebbia;

se la *deregulation* in atto nel trasporto aereo non abbia prodotto l'abbassamento delle misure di controllo e delle garanzie di sicurezza dei lavoratori;

se risponda al vero che il radar di terra non funzionasse come riferito da alcune testimonianze;

quali misure di inchiesta intenda avviare, oltre a quella prevista dalla magistratura, per mettere in atto iniziative che consentano la sicurezza dei voli;

quali risarcimenti siano previsti per le famiglie delle vittime di uno dei più gravi disastri aerei del nostro paese.

(3-00276)

LUPI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 25 settembre 2001 Alitalia ha annunciato i contenuti del piano dei tagli operativi (*contingency plan*) predisposto per fronteggiare gli effetti della crisi conseguente agli attacchi terroristici dell'11 settembre;

il 3 ottobre al termine della riunione del comitato strategico è emersa l'intenzione di procedere, attraverso il piano industriale 2002-2006, al progressivo disimpegno della società su Malpensa a beneficio di Fiumicino, che, a quel punto, diventerebbe il principale *hub* nazionale;

tali piani, seppure ufficializzati a fronte di un'emergenza, si inseriscono in una situazione gestionale e contabile strutturalmente critica, testimoniata dai 503 miliardi di passivo consuntivati nel primo semestre 2001;

la riduzione di capacità sull'*hub* milanese dovrebbe scattare a fine ottobre e dovrebbe prevedere: riduzione delle frequenze, riduzione o sospensione dei voli di « alimentazione » della provincia nazionale e quelli sulla provincia europea (Norimberga, Amburgo, Colonia, Zurigo, Marsiglia e Nizza), riduzione delle frequenze per Il Cairo e Tel Aviv, sospensione dei voli per

Hong Kong, Pechino, S. Francisco e Rio de Janeiro, riduzione della capacità su New York, tagli che sembrano rispondere esclusivamente all'obiettivo di ridurre la Flotta operativa degli MD80 e dei B747 senza correlare tale azione ad una logica commerciale;

in particolare, i collegamenti settimanali con Pechino e Hong Kong sono caratterizzati da una forte domanda, con tassi sempre crescenti di riempimento dei voli che si pongono molto al di sopra del coefficiente medio di riempimento dei voli Alitalia, che si aggira globalmente attorno al 70 per cento;

l'apporto che Malpensa ha assicurato ad Alitalia sul volo diretto giornaliero per S. Francisco è stato in costante crescita in questi anni (anche in questo caso il coefficiente di riempimento è risultato in netto progresso);

il contesto storico non giustifica il taglio di questi tre collegamenti, atteso che la reazione del pubblico dopo gli eventi dell'11 settembre non fornisce motivazioni particolari (infatti dal 12 al 27 settembre i coefficienti di riempimento hanno registrato limitate contrazioni rispetto allo stesso periodo dello scorso anno);

da tutto ciò si evince l'anomalia della scelta di Alitalia di sospendere tre destinazioni intercontinentali che storicamente hanno dimostrato la loro appetibilità e di concentrare i tagli operativi su Malpensa, i cui numeri testimoniano il contributo che il bacino di utenza riesce ad assicurare;

l'anomalia va legata quindi ad una crisi strutturale della Compagnia che si sintetizza in termini di conto economico, il quale peraltro non sembra beneficiare particolarmente del pacchetto di tagli predisposto da Alitalia, visto che per il 2001 la previsione di passivo gestionale resta elevata (circa 500 miliardi, dopo il disavanzo netto 2000 di 497 miliardi) —:

quali siano le motivazioni che hanno portato alla mancata costituzione su Malpensa di una base di armamento che

avrebbe consentito di ridurre i costi gestionali accrescendo nel contempo l'efficacia operativa;

quali siano i costi sostenuti da Alitalia per il personale in missione da Roma Fiumicino a Malpensa;

quante siano le ore di lavoro effettivamente prestate dagli equipaggi Alitalia, in rapporto a quelle delle altre compagnie;

quali siano le diseconomie operative strutturali che hanno portato ad un disavanzo di 503 miliardi nel primo semestre 2001, a fronte di un coefficiente di riempimento dei voli del 72,1 per cento sull'intera rete, livello che normalmente garantisce redditività alle compagnie (*break-even* di altre compagnie con coefficiente di riempimento del 65 per cento);

quali iniziative intenda intraprendere per verificare la coerenza strategica ed economica della scelta operata da Alitalia di spostare i voli da Malpensa a Fiumicino. (3-00277)

RONCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

un Cessna ha tagliato la strada ad un aereo della compagnia scandinava della SAS in fase di rullaggio su una delle piste dell'aeroporto di Linate;

secondo una prima ricostruzione all'origine dell'incidente vi sarebbe un errore da parte del pilota del Cessna il quale avrebbe imboccato la pista sbagliata e precisamente quella in cui stava per decollare l'aereo della SAS diretto a Copenaghen;

la visibilità era ridottissima a causa della nebbia e uno dei radar del controllo di terra (ASMI) era in manutenzione, ne consegue che i livelli di sicurezza delle piste dell'Aeroporto di Linate si erano pericolosamente abbassati —:

se esiste una regolamentazione nazionale che disciplini la movimentazione dei mezzi sulla superficie e le azioni da

intraprendere in caso di avaria o degrado dei sistemi di controllo alla movimentazione stessa;

se esista un Ente preposto alla regolamentazione e alla sorveglianza di tutte le attività connesse alla guida e al controllo della movimentazione degli aeromobili in superficie;

se tale regolamentazione e tale Ente non esistono quali siano le motivazioni a fondamento di questa mancanza e quali interventi i Ministri interrogati intendano adottare negli ambiti delle rispettive competenze. (3-00279)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

SARDELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i servizi ferroviari in Puglia rappresentano uno snodo cruciale per lo sviluppo e la mobilità delle persone, essendo la regione lunga circa 500 chilometri;

le società Trenitalia ed Eurostar continuano a discriminare inspiegabilmente quella parte della Puglia a sud di Bari, con treni a lunga percorrenza che originano e terminano nella città capoluogo, dimenticando, di fatto, un bacino popolato da oltre un milione di persone;

le stesse società, pur di non prolungare la percorrenza di un Eurostar di 150 chilometri, impediscono agli utenti delle province di Lecce e Brindisi e di parte di quelle di Taranto e Bari di giungere a Roma alle ore 11 e di ripartire alle 19.05, vale a dire, in un arco temporale utile al disbrigo di questioni familiari o professionali, senza dover affrontare costi per l'alloggio e per il vitto che a Roma sono notoriamente molto elevati;

appaiono, pertanto, immotivate le ragioni per le quali non si rende ancora Lecce stazione di testa almeno per i treni a lunga percorrenza;

tali scelte rischiano, nei fatti, di vanificare gli investimenti che si stanno effettuando per il raddoppio e l'elettificazione della tratta Bari-Lecce —:

quali provvedimenti intenda adottare il Governo per risolvere un problema di cruciale importanza per la tutta l'area pugliese a sud di Bari;

se non ritenga opportuno rendere Lecce stazione di testa, considerando che intorno ad essa si sviluppa un volume di traffico, passeggero e merci, continuo ed intenso. (4-00856)

BRIGUGLIO, ARRIGHI e CIRIELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato, nei giorni scorsi, hanno pubblicato sui principali quotidiani nazionali una « informazione alla clientela »;

a giudizio degli interroganti con tale informazione, si fa *marketing*, in modo surrettizio, delle ragioni che hanno introdotto l'ente ad indire le gare per l'affidamento del servizio di pulizia e manutenzione dei treni, stazioni e uffici, con il conseguente licenziamento di 13.000 lavoratori da parte dei consorzi in precedenza affidatari di detti servizi —:

se sia al corrente del costo complessivo per l'ente Ferrovie dello Stato di dette inserzioni pubblicitarie. (4-00866)

MIGLIORI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 13 giugno 2001 la *Gazzetta ufficiale* pubblicava il decreto legislativo con il quale si assegnavano definitivamente alla competenza della regione Toscana le strade già di competenza Anas, tra le quali, di gran lunga la più significativa, la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno;

già in passato la regione Toscana aveva con forza richiesto l'assegnazione di tale infrastruttura sulla quale erano stati addirittura previsti complessi sistemi di pedaggio al fine di una ipotesi di potenziamento della stessa;

a più riprese, il Presidente della regione Toscana ha sostenuto la necessità di un ampliamento delle competenze regionali, persino in materia di beni culturali;

secondo quanto risulta all'interrogante, in evidente contraddizione rispetto a quanto pubblicamente sostenuto, la regione Toscana ha rifiutato di assumere le competenze sulla Firenze-Pisa-Livorno chiedendo una proroga di sei mesi che scade alla fine dell'anno —:

se corrisponda al vero la notizia secondo la quale la regione Toscana abbia già chiesto all'Anas ed al Governo una ulteriore indefinita proroga del trasferimento dallo Stato alla regione della proprietà della strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno e se tale proroga sia stata concessa. (4-00874)

**BULGARELLI.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

con decreto interministeriale dei ministeri della marina mercantile, difesa e tesoro del 15 giugno 1985 era stato approvato il « Programma quadriennale per il potenziamento delle infrastrutture logistiche e operative delle capitanerie di porto » di cui all'articolo 39 della legge 31 dicembre 1982, n. 979 « Disposizioni per la difesa del mare », un provvedimento che recava misure atte a soddisfare nuove ed impellenti esigenze conseguenti all'approvazione della legge n. 979 del 1982 e precedenti esigenze logistiche ed operative delle capitanerie di porto;

tale programma, nel presupposto dell'impossibilità di scindere la fase addestrativa del personale militare di leva da quella del relativo impiego per i compiti istituzionali (svolgimento delle attività in

mare, conduzione e impiego dei mezzi nautici e delle dotazioni di bordo per servizi di soccorso, polizia e vigilanza antinquinamento, uso delle attrezzature e degli impianti a terra nei centri operativi e nelle basi logistiche), ha previsto l'istituzione, nelle aree di giurisdizione dei centri operativi di Bari, Cagliari, Catania, Genova, Napoli e Ravenna, di sei centri di addestramento per il personale militare in servizio permanente e di leva presso le capitanerie di porto;

per ciascuna zona marittima è stata eseguita, ormai più di quindici anni fa, un'indagine per individuarne le carenze infrastrutturali al momento dell'entrata in vigore della legge n. 979 del 1982, che ha quantificato in 8.455 vani di mq. 16 (per circa 135.280 mq complessivi) l'intero fabbisogno edilizio comprendente anche le ulteriori esigenze di accasermamento del personale, da realizzare nei quattro anni di applicazione del programma: nel terzo anno di applicazione, in particolare, l'esigenza di ulteriori uffici delle amministrazioni marittime prive di sedi di proprietà demaniale e le esigenze per le sedi di dislocazione dei mezzi nautici contemplavano la costruzione di 50 vani a Rimini (pari a circa 800 mq.);

secondo la sentenza n. 48 del 17 marzo 1993 del Consiglio di Stato, II sezione, « per l'esecuzione delle opere di difesa militare non sono applicabili i controlli urbanistici ed ambientali previsti per gli interventi di attività edificatoria in generale e pertanto, per l'edificazione delle dette opere non trovano applicazione le norme della legge n. 1497 del 1939 sulla tutela del paesaggio, salvo il parere degli organi consultivi tecnici misti previsti dall'articolo 3 della legge n. 898 del 1976 per l'armonizzazione dei piani di assetto territoriale con i programmi di installazioni militari »;

poiché tuttavia non esiste nel nostro ordinamento un'enunciazione in termini normativi e generali della nozione di « opera destinata alla difesa militare », la Corte costituzionale, con sentenza n. 150

del 1° aprile 1992, ha sottolineato « l'esigenza che, tanto in sede legislativa che amministrativa, risultino precisati con il dovuto rigore i criteri suscettibili di qualificare l'opera come "destinata alla difesa militare", criteri che non potranno pertanto far riferimento al solo profilo soggettivo, cioè alla natura militare dell'amministrazione interessata ai lavori, ma che dovranno in ogni caso investire sia le caratteristiche oggettive che le finalità dell'opera»: l'individuazione di tali opere deve essere quindi effettuata in concreto sulla base della loro effettiva ed inequivoca destinazione alla difesa militare sulla base di un chiaro nesso teleologico che a questa le ricolleggi;

alla luce di tali sentenze sono pertanto da annullare il decreto ministeriale del Ministero della difesa del 25 luglio 1988 e il decreto ministeriale del Ministero della marina mercantile dell'8 luglio 1987 che hanno definito, in modo generico, « opere destinate alla difesa nazionale » tutte le infrastrutture logistiche del Corpo delle capitanerie di porto nell'ambito del citato Programma quadriennale, il decreto dirigenziale del Ministero dei trasporti e della navigazione del 31 dicembre 1997 che nei presupposti di cui ai precedenti decreti aveva approvato il progetto definitivo per realizzare la « Caserma della capitaneria di porto di Rimini », l'atto aggiuntivo dell'11 dicembre 1998 ed il relativo decreto dirigenziale 16 dicembre 1998 della stessa amministrazione concernente il progetto esecutivo della Caserma, e il decreto dirigenziale del Ministero dei lavori pubblici del 23 marzo 2000, prot. 237;

dal 5 marzo 2001 sono in corso sul Porto Canale di Rimini ingenti lavori di escavazione nel lotto ineditato tra le vie Ramusio e Gioia, nei pressi del Faro, dove una società concessionaria del ministero dei trasporti e della navigazione si appresta a costruire un imponente complesso edilizio costituito da due torri di 12 e 15 metri di altezza per asserite finalità militari, a meno di dieci metri da un adiacente condominio ed inglobando nel cantiere il marciapiede comunale;

il Consiglio di Stato con sentenze n. 1712/1999 e n. 1799/2000 ha già annullato alcuni interventi previsti dal programma quadriennale mentre il Tar dell'Emilia Romagna, con sentenza n. 862 del 2000, ha annullato il progetto definitivo dell'opera risalente al 31 dicembre 1997 e, conseguentemente, il successivo progetto esecutivo dell'11 dicembre 1998: a seguito, tuttavia, della sospensione della sentenza del Tar da parte del Consiglio di Stato, l'impresa edile ha iniziato i lavori di scavo delle fondamenta della nuova opera in una zona tutelata dal Piano paesistico regionale, ricadente nel progetto integrato della zona portuale e aree limitrofe di cui alla delibera della giunta regionale n. 6129 del 6 dicembre 1994;

va sottolineato che il Programma quadriennale non prevedeva alcuna « caserma » ma la sola edificazione di 50 nuovi vani da destinare alle esigenze delle sedi prive di proprietà demaniali, circostanza questa che nell'anno 2001 non risulta più corrispondente alla realtà in quanto la capitaneria possiede edifici di proprietà demaniale ed è addirittura in corso di costruzione un edificio nella nuova darsena di Rimini;

la destinazione, inoltre, dei 50 vani ad alloggi e uffici non sarebbe certo di tipo militare giacché le norme che qualificano tutte le opere di cui al Programma quadriennale come opere destinate alla difesa militare sono contenute in decreti ministeriali di attuazione di un provvedimento non contemplante insediamenti militari ma strutture della capitaneria di porto che svolge prevalentemente compiti civili (articolo 32 della legge n. 1176 del 1926);

il Consiglio di Stato con sentenza della VI sez. n. 1712 del 1999 ed il Tar dell'Emilia Romagna con sentenza n. 862 del 2000 hanno dichiarato che i decreti ministeriali citati, nel qualificare come destinate alla difesa militare le opere edificande per le capitanerie di porto, non hanno seguito un procedimento corretto in quanto non è mai stato espresso correttamente il consenso a tale destinazione da

parte del ministero dei lavori pubblici, competente ad accertare la conformità alla disciplina urbanistica o comunque la localizzazione, d'intesa con la regione e gli enti locali interessati;

la progettazione della cosiddetta « Caserma » di Rimini ignora che nell'anno 2000, quando fu emanato il decreto dirigenziale del Ministero dei lavori pubblici del 23 marzo 2000, prot. 237, la situazione urbanistica risultava completamente cambiata rispetto ai tempi dell'indagine dei primi anni ottanta, dal momento che è previsto che la capitaneria di porto di Rimini venga localizzata su di una ampia superficie nella nuova darsena sull'altra sponda del Porto Canale, venendo così a scomparire quella contiguità all'attuale sede che aveva ispirato la scelta iniziale di ampliamento della sede, una contraddizione logistica che il ministero dei lavori pubblici avrebbe potuto evitare se, il 23 marzo 2000, in piena vigenza del piano particolareggiato esecutivo della nuova darsena, non avesse esentato l'opera dal giudizio di compatibilità urbanistica;

a fronte della dimostrata carenza di natura militare dell'opera risultano anche violati sia il piano regolatore generale di Rimini, perché l'opera prevede un aumento della S.U. realizzabile, mentre il Piano regolatore generale, confermando lo stato di fatto, prevede che la S.U. realizzabile sia uguale o minore di quella esistente, che il Piano territoriale paesistico regionale approvato con le delibere del C.R. dell'Emilia Romagna n. 1338/93 e n. 1551/93 che destinano la zona a « salvaguardia della morfologia costiera »;

l'opera è poi priva dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 7 della legge n. 1497 del 1939, come previsto dall'articolo 82 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, di spettanza regionale o, per delega, comunale né è stata assoggettata alla determinazione preventiva del Comitato paritetico misto, una struttura di coordinamento tra amministrazione militare e autorità regionali per armonizzare i piani di assetto terri-

toriale con i programmi di installazioni militari, previsto dall'articolo 3 della legge n. 898 del 1976;

a causa della mancata predisposizione di uno specifico studio sugli effetti urbanistico-territoriali ed ambientali dell'opera e sulle eventuali misure necessarie per il suo inserimento nel territorio comunale, il progetto esecutivo della cosiddetta Caserma di Rimini è inefficace e quindi inattuabile per violazione dell'articolo 55, comma 2, del decreto legislativo n. 112 del 1998;

il progetto viola inoltre le norme sulle distanze minime tra fabbricati (articolo 9 del decreto ministeriale del Ministero dei lavori pubblici n. 1444/68, integrativo dell'articolo 873 e successivi del codice civile) applicabili anche agli edifici demaniali (sentenza n. 5907 del Consiglio di Stato, V sez. del 3 novembre 2000), nonché le Norme tecniche di attuazione del piano regolatore di Rimini sulla distanza dalla strada e dal marciapiede, che attualmente risulta inglobato nel cantiere in corso;

anche se fosse dimostrata la natura di opera militare della costruzione, il progetto non potrebbe essere realizzato in quanto, violando la normativa italiana e la raccomandazione del Consiglio europeo del 12 luglio 1999 n. 1999/519/CE, non è mai stato sottoposto alla preventiva verifica di compatibilità e valutazione di impatto ambientale dei danni alla salute derivanti dalla sicura presenza di impianti di radiocomunicazione, antenne e radar, ovvero di infrastrutture in grado di esporre a campi elettromagnetici i cittadini residenti in prossimità degli impianti, con grave pericolo per la salute;

è stata altresì violata la legge n. 241 del 1990 all'articolo 7, perché il progetto non è stato preceduto dal necessario avviso di avvio di procedimento, da rendere noto alla cittadinanza interessata con forme alternative di pubblicità rispetto alla notifica individuale, affinché i cittadini di Rimini fossero messi in condizione di contraddire utilmente, e all'articolo 8 sulle forme di partecipazione di massa

previste quando un progetto di opera pubblica si inserisce in modo rilevante nel territorio, come modifica della strumentazione urbanistica e della pianificazione paesaggistica e ambientale;

l'articolo 1, comma 3, della legge n. 1 del 1978 prevede che gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità delle opere pubbliche cessino allo scadere di tre anni senza che siano iniziati i lavori, essendo iniziata il 5 marzo 2001 la costruzione dell'edificio, il cui progetto era stato approvato il 31 dicembre 1997, non si tratterebbe più di opera pubblica bensì di un intervento a carattere privato, privo di concessione e in violazione delle norme urbanistiche;

quale sia lo stato di attuazione complessiva del Programma quadriennale per il potenziamento della infrastrutture delle capitanerie di porto, approvato dal D.I. 15 giugno 1985 e se, alla luce della giurisprudenza richiamata che ne confuta la natura militare, non reputi di assoggettare alla normativa urbanistica ordinaria tutte le opere previste nelle 37 sedi della capitaneria di porto ritenute, con decreto dirigenziale del Ministero dei lavori pubblici del 23 marzo 2000, prot. 237, esenti dalla procedura di accertamento della compatibilità urbanistica perché dichiarate « opere destinate alla difesa nazionale » dal decreto del Ministero della difesa 25 luglio 1988, atto che non ne evidenziava le richieste caratteristiche a supporto del riconoscimento come « opere militari » —

se, alla luce delle numerose violazioni richiamate di legge e delle mutate esigenze logistiche della capitaneria di porto di Rimini, non ritenga necessario sospendere subito la costruzione della cosiddetta « Caserma » di Rimini, ritenendone errata la localizzazione dei 50 vani contemplati dal Programma quadriennale nel lotto inedito tra le vie Ramusio e Gioia, nei pressi del Faro di Rimini;

se non ritenga preferibile, nell'eventualità in cui esista ancora l'esigenza di uffici e abitazioni per la sede di Rimini, stimata in 50 vani aggiuntivi più di quin-

dici anni fa, integrare adeguatamente il progetto di costruzione della nuova darsena di Rimini, il cui inserimento ambientale è stato oggetto di verifiche procedurali ripetute ed accurate per la particolarità del sito. (4-00888)

**RIZZO.** — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

lo scorso 2 ottobre 2001 sull'autostrada Autosole tra i caselli di Parma e Reggio Emilia si è verificato un incidente che ha provocato la fuoriuscita da un'autocisterna di circa mille litri di acido nitrico;

una parte del pericoloso liquido ha corrosato circa 30 metri per uno spessore di 5/6 cm dell'asfalto che ricopre il manto autostradale, mentre un'altra parte dello stesso liquido evaporando, ha prodotto una pericolosa nube tossica che ha comportato la tempestiva evacuazione della popolazione di Roncofieschi, frazione del Comune di Reggio Emilia;

nella scala delle merci pericolose (compresa tra 1 e 9), l'acido nitrico è classificato con valore 8,2 di gravità, rischio e pericolosità. Esso infatti attacca i tessuti della pelle e delle mucose e, in caso di dispersione, crea danni alle altre merci ed ai mezzi di trasporto. Sviluppa, inoltre, vapori corrosivi a contatto con l'acqua o con l'umidità dell'aria;

a seguito delle operazioni di rimozione dei mezzi coinvolti nell'incidente sul tratto di autostrada interessato si è formata una coda di oltre 15 Km, coinvolgendo centinaia di automobilisti e camionisti che sono rimasti bloccati, dentro ai propri mezzi, per oltre 4 ore;

tale incidente oltre che per la pericolosità del tipo di liquido trasportato, ripropone un evidente allarme sociale costituito dal transito quotidiano di alcune decine di migliaia di autocarri che ogni giorno percorrono la nostra rete autostra-

dale trasportando merci pericolose, infiammabili, inquinanti, esplodenti e radioattive —:

le ragioni per le quali i caselli di entrata da Nord e da Sud del tratto compreso nell'area interessata dall'incidente non siano stati chiusi tempestivamente, mettendo, così, a repentaglio l'incolumità fisica di tutti quegli automobilisti che, rimasti intrappolati per 4 ore su quel tratto autostradale, hanno corso anche loro, il pericolo di respirare le esalazioni dell'acido nitrico;

come intenda risolvere il problema della circolazione e del controllo sulle nostre strade del trasporto di merci pericolose e se non ritenga, alla luce di quanto accaduto anche in passato, che sia finalmente giunto il momento di una riconversione nel sistema dei trasporti industriali, con la riduzione del trasporto su gomma a favore di quello su rotaia;

se non ritenga opportuno, alla luce di questo ennesimo incidente, obbligare il trasporto su gomma di merci pericolose a seguire itinerari e orari obbligati con annessa scorta, come per i carichi eccezionali. (4-00889)

LUCCHESI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il luttuoso e grave incidente all'aeroporto Linate di Milano, pone in luce la caotica situazione organizzativa degli aeroporti italiani, dove la confusione, il caos, la disorganizzazione sono visibili tutti i giorni;

gli aeroporti italiani non sono perfettamente organizzati, il che potrebbe determinare rischi enormi alla incolumità di persone e cose;

manca del tutto, nei grandi aeroporti come Milano e Roma, una intesa tra settori operativi, vi è una vistosa carenza organizzativa e gestionale;

le gestioni aeroportuali debbono essere gestite con alto senso di responsabilità, i servizi debbono funzionare ed essere condotti da persone altamente qualificate;

rispetto al grave incidente di Milano occorre accertare le responsabilità e punire con severità i responsabili, sia appartenenti al vertice sia i responsabili dei settori che non hanno saputo operare —:

se il Ministro interrogato non ritenga necessario un intervento fermo e deciso verso le gestioni di detti aeroporti affinché vi sia un cambiamento e la professionalità prenda il posto dell'attuale vistoso e contrastante modo di fare. (4-00896)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interpellanza urgente*  
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

sul giornale quotidiano *Il Mattino* di Napoli del 18 e 19 settembre 2001 alla pagina riguardante la provincia di Salerno — comune di Cava dei Tirreni — sono stati pubblicati degli articoli a firma del giornalista Ferdinando Rispoli dai titoli « Parking, le coop si scatenano », « Elezioni e parcheggi, l'Ulivo contrattacca », « Carleo e Barbuti: sia fatta luce sulla vicenda » in cui si fa riferimento a « ... due cooperative cavesi la Colca e la Cogela, che hanno gestito i parcheggi ufficialmente fino al 30 settembre del 2000 ed "ufficiosamente", fino al momento in entrata in vigore del piano sosta dato in concessione all'AcI Italia dalla passata amministrazione Fiorillo »;

nel medesimo articolo del 18 settembre 2001 è scritto: « ad esacerbare gli animi dei operatori sono, a quanto pare, le promesse elettorali di esponenti dell'at-