

sulle vicende è stata disposta l'apertura di un fascicolo d'inchiesta a cura del sostituto procuratore della Dda di Catanzaro, dottor Mario Spagnuolo, che ha già eseguito una serie di accertamenti e sentito numerose persone;

la notizia della richiesta da parte del Ministro della giustizia della procedura di trasferimento d'ufficio per incompatibilità ambientale del dottor Boemi, balzata alle cronache dei giorni scorsi, anche alla luce delle considerazioni e dei fatti fin qui esposti, fa supporre una sottovalutazione politica del pericolo mafioso ed il tentativo di rimuovere dalla sua sede un giudice « scomodo »;

l'eventuale trasferimento è secondo gli interroganti la risposta peggiore dello Stato ad un fenomeno, quello della criminalità organizzata, alla sua nuova dimensione internazionale ed alle sue ritrovate coesioni ed alleanze, che va contrastato ed estirpato grazie anche al contributo ed al coraggio di magistrati che con la loro abnegazione professionale rappresentano la voglia di riscatto e di giustizia, per i quali provvedimenti disciplinari del genere non concorrerebbero certamente a sostenere —:

quali ragionevoli motivi hanno indotto il ministro a formulare la richiesta di trasferimento del procuratore aggiunto dottor Boemi. (4-00911)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze, per sapere — premesso che:

i recenti drammatici avvenimenti dell'11 settembre a Washington e New

York hanno, tra l'altro, determinato conseguenze gravissime sul traffico aereo mondiale;

l'effetto-crisi causato dal disastroso attentato sta provocando anche in Italia conseguenze preoccupanti;

in particolare l'Alitalia, a seguito della diminuzione del traffico aereo del 20 per cento si vedrà costretta a tagliare 34 rotte (intercontinentali, internazionali e nazionali), perché fortemente in perdita, e a rinunciare agli investimenti programmati;

la Compagnia di bandiera ha comunicato che 2500 posti di lavoro sono fortemente a rischio;

in tale situazione l'Amministratore Delegato di Alitalia ha invocato maggior interesse ed una più chiara iniziativa da parte del principale azionista (Tesoro) che, in questo frangente secondo gli interpellati, ha dimostrato totale latitanza e disimpegno;

non è ipotizzabile un risanamento aziendale ed un piano di rilancio facendo pagare soltanto all'occupazione il prezzo di un'operazione che merita ben altro impegno del Governo, rispetto alla condizione attuale che si è verificata nell'intero comparto aereo (vettori, operatori aeroportuali e attività indotte);

ad aggravare ulteriormente il quadro economico dell'Alitalia si è aggiunta la conferma del diniego dell'Unione europea contraria a nuovi aiuti di Stato alla Compagnia italiana;

la stessa Società Alitalia ha richiesto di poter investire i 750 miliardi, a suo tempo autorizzati dall'Unione europea e non ancora utilizzati per la sua ricapitalizzazione;

a questi problemi già abbastanza gravi, si aggiunge quello degli investitori privati che potrebbero partecipare al capitale azionario e sul quale ad oggi, tuttavia, permane la più assoluta incertezza,

senza che il Governo o i ministri competenti abbiano sinora chiarito quale siano le reali intenzioni dell'esecutivo;

questa evoluzione dei fatti crea fondati timori che sulla Società possano mettere le mani capitali stranieri, che ne snaturerebbero il ruolo e la funzione di Compagnia di bandiera;

nonostante gli sforzi e le assicurazioni dell'Amministratore Delegato Mengozzi sul fatto che Malpensa resterà il primo porto *hub* per la Compagnia di bandiera, stanno nascendo incomprensioni e reazioni da parte della regione Lombardia e della Sea nei confronti dell'Alitalia, arrivando a reciproci scambi, in ordine a presunte inadempienze contrattuali di ambo le parti, dimenticando la Sea, la regione e il comune di Milano i ripetuti tentativi messi in fatto per impedire l'avvio di Malpensa;

a questo complesso di questioni si aggiunge lo stato di difficoltà nel quale cominciamo a trovarci le Società che gestiscono i servizi aeroportuali sul territorio nazionale e gli altri vettori minori;

l'Adr (Aeroporti di Roma) per esempio, si trova a fronteggiare la crisi in cui versano i 450 lavoratori della Società Ligabue che rischiano il licenziamento se entro il 31 dicembre 2001, non verrà trovata una soluzione adeguata a soddisfacente per tutti;

le organizzazioni sindacali, di fronte a tanta incertezza e tanta confusione e soprattutto di fronte ad una evidente quanto incomprensibile latitanza del Governo, hanno deciso di proclamare lo stato di agitazione, chiedendo urgenti incontri con i ministri competenti —:

quali notizie abbia in relazione alle questioni esposte e quali soluzioni intenda dare alla complessa e grave condizione dell'intero settore.

(2-00092) « Tidei, Adduce, Albonetti, Bolognesi, Buglio, Carli, De Luca, Gasperoni, Giacco, Grandi, Grignaffini, Mancini, Ottone,

Panattoni, Luigi Pepe, Petrella, Piglionica, Pinotti, Pischicchio, Quartiani, Raffaldini, Rognoni, Sandi, Sandri, Sedioli, Stramaccioni, Susini, Tolotti, Trupia, Vianello ».

Interrogazioni a risposta immediata:

GIBELLI, CÈ e GUIDO GIUSEPPE ROSSI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nelle prime ore della mattina dell'8 ottobre 2001 all'aeroporto di Milano Linate si è verificato un terribile incidente aereo tra un MD 87 della compagnia scandinava Sas diretto a Copenaghen con centodieci passeggeri a bordo e un *Cessna* con a bordo 4 persone;

nel momento in cui si è verificato l'incidente, l'aeroporto di Linate era avvolto dalla nebbia;

dai primi accertamenti risulterebbe che il *Cessna* privato avrebbe imboccato la pista sbagliata che inevitabilmente lo avrebbe portato a tagliare la strada all'aereo MD 87 in fase di decollo;

risulterebbe che l'unico strumento utile ai controllori del traffico in qualsiasi condizione atmosferica, ovvero un *radar* di terra, è da diversi mesi fuori uso per un guasto —:

se il Ministro interrogato abbia accertato le ragioni per le quali il *radar* di terra ritenuto fondamentale per la sicurezza dei voli, soprattutto in presenza di nebbia, non sia stato tempestivamente reso funzionante. (3-00292)

VIOLANTE, ROBERTO BARBIERI, CALZOLAIO, INNOCENTI, MAGNOLFI, MONTECCHI, RUZZANTE, ADDUCE, ALBONETTI, DE LUCA, DUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, RAFFALDINI, RO-

GNONI, SUSINI, TIDEI, POLLASTRINI, QUARTIANI e FUMAGALLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'8 ottobre nell'aeroporto di Linate un aereo del volo Sas SK 686, Linate-Copenaghen, modello MD 80, è entrato in collisione con un aeromobile modello *Cesna Station 2* della compagnia *Air Evex*;

nella collisione sono deceduti 104 passeggeri più 6 persone dell'equipaggio del volo Sas (dei 104 passeggeri 56 erano italiani e 48 stranieri), dell'aeromobile *Station 2* sono morti due membri dell'equipaggio di nazionalità tedesca più due passeggeri italiani e del personale Sea quattro dipendenti sono morti e quattro sono in ospedale, per complessivi 118 morti;

i soccorritori hanno parlato di una scena apocalittica, con passeggeri letteralmente irriconoscibili e carbonizzati;

questa immane tragedia ha travolto nel dolore straziante i parenti ed ha ampliato la grave inquietudine che regna in questi giorni per il contesto internazionale in cui è venuta a collocarsi;

si prende atto delle inchieste aperte dagli organismi competenti per l'accertamento delle cause e delle responsabilità che sono all'origine di questo disastro, con particolare riferimento all'applicazione delle procedure di sicurezza previste in caso di nebbia, che comunque devono garantire le procedure di decollo, atterraggio degli aerei in condizioni di sicurezza —:

se sia vero che da mesi il *radar* a terra non funzioni, di chi sia la responsabilità del protrarsi di una così grave inadempienza perché le comunicazioni trasmesse dalla torre di controllo agli aerei in pista non siano state esattamente interpretate, quale sia l'opinione del Ministro interrogato sulla gestione dell'aeroporto, quali responsabilità emergano a carico della Sea per l'insufficienza di provvedimenti relativi al sistema operativo dell'aeroporto, che ha dimostrato arretratezza, ritardi, inadeguatezza, quali inizia-

tive egli abbia promosso per esercitare le sue funzioni di vigilanza e di controllo per garantire la sicurezza e la piena agibilità professionale degli scali aeroportuali e dei cieli e a che punto sia il piano di potenziamento e ammodernamento dei sistemi di sicurezza degli aeroporti italiani per i quali sono state stanziare somme ingenti e se e come intenda superare il blocco dell'attuazione dei progetti verificatosi negli ultimi mesi. (3-00293)

LUSETTI, GENTILONI SILVERI e MANTINI. — *Al ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 8 ottobre nell'aeroporto di Milano-Linate si è verificato un disastroso incidente fra due aeromobili, che ha provocato la morte di 118 persone fra passeggeri e membri dell'equipaggio dei due velivoli e dipendenti dell'aeroporto;

risulta che l'aeroporto di Linate, uno dei maggiori del Paese, non sia dotato di un sistema *radar* di terra;

se non sarebbe stato opportuno, in un momento di grande attenzione come quello presente, fare ogni cosa per garantire il massimo livello di sicurezza possibile, e se ritenga, a tale proposito, che nessuna negligenza si possa attribuire alle competenti strutture del ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli enti statali preposti al controllo ed alla sicurezza dei voli e delle attività aeroportuali. (3-00294)

LA RUSSA, AIRAGHI, ALBONI, AMORUSO, ANEDDA, ARMANI, ARRIGHI, ASCIERTO, BELLOTTI, BENEDETTI VALENTINI, BOCCHINO, BORNACIN, BRIGUGLIO, BUONTEMPO, BUTTI, CANNELLA, CANELLI, CARRARA, CARUSO, CASTELLANI, CATANOSO, CIRIELLI, COLA, GIORGIO CONTE, GIULIO CONTI, CORONELLA, CRISTALDI, DELMASTRO DELLE VEDOVE, FASANO, FATUZZO, FIORI, FOTI, FRAGALÀ, FRANZ, GALLO,

GAMBA, GERACI, GHIGLIA, ALBERTO GIORGETTI, GIRONDA VERALDI, LA GRUA, LAMORTE, LANDI DI CHIAVENNA, LANDOLFI, LA STARZA, LEO, LISI, LO PRESTI, LOSURDO, MACERATINI, MAGGI, MALGIERI, GIANNI MANCUSO, LUIGI MARTINI, MAZZOCCHI, MENIA, MEROI, MESSA, MIGLIORI, MUSSOLINI, ANGELA NAPOLI, NESPOLI, ONNIS, PAOLONE, PATARINO, ANTONIO PEPE, PEZZELLA, PORCU, RAISI, RAMPONI, RICCIO, RONCHI, ROSITANI, SAGLIA, SAIA, GARNERO SANTANCHÈ, SCALIA, SELVA, SERENA, STRANO, TAGLIALATELA, TRANTINO, VILLANI MIGLIETTA, ZACCHEO e ZACCHERA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il gravissimo incidente avvenuto all'aeroporto di Linate pone drammaticamente all'attualità del dibattito politico il tema della sicurezza dei viaggiatori —:

quali interventi siano stati programmati per giungere all'individuazione dei responsabili dell'incidente e quali iniziative intenda avviare il Governo per migliorare i sistemi di sicurezza negli aeroporti italiani. (3-00296)

Interrogazioni a risposta orale:

LA STARZA e BOCCHINO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

alla luce del tragico incidente aereo dell'8 ottobre 2001, se corrisponde al vero che il funzionamento sull'aeroporto di Linate di un idoneo sistema di controllo dei movimenti di superficie avrebbe assicurato l'unico ed ultimo intervento tecnologico-operativo per arrestare la tragica catena di errori ed impedire l'evento;

quale sia la presenza ed il livello di funzionamento di un suddetto sistema sull'aeroporto di Linate;

quali siano le ragioni dei ritardi dell'ENAV nella installazione di un nuovo

sistema *radar* di ultima generazione, già acquistato ed inutilmente immagazzinato da sei anni;

quali siano i tempi necessari per far uscire l'aeroporto di Linate da una condizione di oggettiva e rischiosa minorità tecnologica;

quali azioni vorrà intraprendere per verificare l'attività dell'ENAV in termini di sicurezza, richiamando la sua massima dirigenza, se del caso, ad una azione ben più pregnante in tema di adeguamento dei sistemi di sicurezza della navigazione aerea, richiamando, comunque, la stessa presidenza a porre in assoluta seconda linea ogni impostazione tesa alla massimizzazione del profitto in una azienda a totale capitale di Stato da cui la collettività aeronautica pretende sicurezza e salvaguardia della vita. (3-00280)

BUONTEMPO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

gli attentati dell'11 settembre 2001 negli Stati Uniti hanno prodotto una crisi straordinaria che investe tutta l'industria del trasporto aereo;

dopo i tragici eventi, a livello mondiale, si è registrato un crollo della domanda stimabile tra il 45 e il 60 per cento con conseguente riduzione dei ricavi e drastici tagli di operativo e personale;

anche l'Alitalia si trova ad affrontare una situazione che mette in serio pericolo la sopravvivenza stessa della compagnia e le garanzie occupazionali per migliaia di dipendenti;

da quanto desunto dal Piano di Emergenza elaborato dall'Alitalia gli esuberanti di personale potrebbero risultare pari ad almeno 2.500 unità, 900 nel personale navigante e 1.600 nel resto della compagnia;

il Governo, vista l'urgenza, ha approvato il decreto-legge 28 settembre 2001,

n. 354, entrato immediatamente in vigore, in cui si prevede il riconoscimento di un sostegno economico, mediante il rilascio di una garanzia finanziaria, in favore delle imprese di trasporto aereo nazionali, ai fini della copertura assicurativa dei rischi derivanti da atti terroristici —:

quali interventi verranno adottati per salvaguardare tutti i posti di lavoro, compresi quelli con contratti di formazione e a tempo determinato, utilizzando ammortizzatori sociali per non penalizzare i lavoratori, considerando il sostegno economico dello Stato e valutando le gravi ripercussioni che produrrebbero effetti devastanti nell'area romana già gravemente colpita dalla recessione, e predisponendo un programma d'interventi a lungo termine volto al rilancio e alla rivalutazione della nostra compagnia di bandiera.

(3-00284)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

LUSETTI, BIMBI, CARBONELLA e BANTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso:

in data 1° ottobre 2001 l'ANAS ha trasferito alle Province la titolarità della rete di strade di pertinenza provinciale che ricadevano sotto la gestione dell'ANAS;

il ministero dell'economia non ha ancora varato il decreto che deve trasferire alle Province le risorse finanziarie stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 448/2000;

secondo i calcoli dell'UPI le risorse di cui sopra ammontano a 700 mld ai quali si devono aggiungere quelli destinati alle competenze delle Regioni;

conseguentemente il Ministero dell'interno non ha ancora potuto ripartire le risorse che spettano a ogni amministrazione;

risulta agli interroganti che l'ANAS in gran parte del territorio nazionale non ha

agevolato il trasferimento della rete, stradale, dei beni mobili e immobili e, infine, del personale;

qualora il Governo non dovesse ottemperare, le province rischiano di dover impegnare ulteriori proprie risorse finanziarie (peraltro scarse) per le retribuzioni dei dipendenti trasferiti nonché per le manutenzioni ordinarie divenute molto precarie nell'ultimo anno di gestione ANAS —:

se risponda al vero quanto affermato in premessa;

quali provvedimenti intenda assumere il Governo rispetto alla situazione citata in premessa per evitare che le province vengano « beffate » nella loro autonomia. (5-00233)

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

nella notte del 14 settembre è avvenuto a Colle Isarco un grave incidente ferroviario con la seguente dinamica:

alle ore 3,59 il treno merci TEC 43121 (Brennero-Verona) si fermava in corrispondenza della stazione di Colle Isarco per ragioni tecniche;

successivamente il treno merci EUC 40817 (Brennero-Bologna) circolante a seguito andava a tamponare il treno fermo;

il locomotore ed un carro del treno investitore, oltre al carro di coda del treno investito, sviavano, occupando la sagoma del binario attiguo;

alle ore 4,13 sopraggiungeva il treno Exp. 1286 Napoli-Monaco che urtava il materiale fuori Sagoma, sviando con le due locomotive di trazione e le prime due vetture;

sono deceduti i macchinisti del treno merci investitore e hanno riportato lievi ferite alcuni viaggiatori ed il capotreno del convoglio passeggeri;

il tratto di linea tra Fortezza e Brennero è interrotto ma la circolazione dei treni internazionale è garantita via San Candido, Tarvisio e Chiasso;

al momento dell'evento gli impianti erano regolarmente funzionanti;

sono in corso accertamenti per definire le cause dell'accaduto —:

se il ministro sia a conoscenza della gravità dell'incidente;

per quale motivo il locomotore ed il carro del treno investitore con il carro di coda del treno tamponato, che hanno invaso il binario attiguo, non siano stati prontamente rimossi, cosa che avrebbe potuto evitare che il terzo treno venisse coinvolto nell'incidente;

quali provvedimenti intenda assumere affinché siano al più presto definite le responsabilità dell'accaduto. (5-00235)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il territorio compreso tra i comuni di Castellaneta e Palagianello (area occidentale della provincia di Taranto) costituisce il baricentro di un'area più vasta, che comprende i comuni di Laterza, Ginosa e Mottola, nonché le aree costiere di Castellaneta Marina e Ginosa Marina;

le difficoltà di collegamenti con il centro e nord Italia sono diverse ad esempio:

a) in serata l'ultimo treno regionale (12644) per Bari parte da Castellaneta alle ore 19,50, ossia due ore prima della partenza dell'Intercity notte ICN 768 Crotone-Taranto-Milano (in partenza da Gioia del Colle alle ore 22,56) e addirittura tre ore prima della partenza dell'Espresso per Torino-Milano 902-904-906 (in partenza da Gioia del Colle alle ore 22,57 e da Bari alle ore 23,56);

b) sempre la sera la partenza da Bari (ore 21,55) dell'Espresso 981 Bari-Taranto-Villa San Giovanni (ultimo treno

disponibile in questo tratto) è pressoché contemporanea all'arrivo (ore 21,51) a Bari dell'Eurostar 9355 Roma-Bari;

c) analoghi disagi si registrano il mattino quando i viaggiatori provenienti dal nord con l'Espresso (periodico) 1655-1657 Milano-Taranto (arrivo a Bari alle ore 06,55), in caso di pur modesto ritardo sono costretti ad attendere nella stazione di Bari quasi tre ore (il primo treno regionale utile - il 12629 - è infatti previsto alle ore 10,08);

d) anche i viaggiatori giunti a Bari alle ore 07,49 con l'Espresso 90 1-903-905 Torino-Milano-Taranto devono attendere più di 2 ore per poter usufruire del primo treno regionale utile (il predetto 12629 in partenza da Bari alle ore 10,08);

tali disagi derivano dalla concomitanza di due differenti evenienze:

1) non sono previste fermate di treni espresso, eccetto il 981, per Villa San Giovanni nella stazione di Castellaneta;

2) incongruenza nell'orario di alcuni treni regionali derivanti dal fatto che, nell'arco della mattinata e nell'arco di circa sei ore, sono previste solo due relazioni in partenza da Bari per Taranto;

3) discordanza orari tra treni metropolitani Enzitetto-Bari Liside e regionali per Taranto —:

se non ritenga di intervenire con urgenza, presso la Direzione Generale delle Ferrovie, perché in occasione della imminente predisposizione del nuovo orario Ferrovie dello Stato in vigore dal prossimo 27 gennaio 2002, possano essere tenute presenti e soddisfatte esigenze dell'area occidentale della provincia di Taranto. (4-00900)

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

nel corso dell'incontro svoltosi a Torino in data 4 ottobre 2001, con il Ministro delle infrastrutture e con l'Assessore ai

trasporti della regione Piemonte, il Presidente della provincia di Biella dottor Orazio Scanzio ha chiesto che venga realizzata l'elettrificazione della linea ferroviaria;

secondo le corrette argomentazioni esposte dal Presidente della provincia, la distanza dai caselli autostradali e dai principali nodi ferroviari, non compensata da un sistema viario che rende, invece, problematici i collegamenti con Torino e con Milano, rende necessaria l'elettrificazione che, lunga poco più di 75 chilometri, certamente incrementerebbe l'uso del trasporto pubblico in quanto consentirebbe di raggiungere Torino in 52 minuti e Milano in 75 minuti;

vale la pena di ricordare che il distretto biellese è strategico per l'industria tessile italiana e che sul territorio della provincia hanno sede i gruppi più importanti del mondo dell'alta moda, sicché appare ancor più necessario favorire una rete di rapidi collegamenti;

la proposta del Presidente della provincia di Biella appare idonea ad avviare a soluzione lo storico problema dell'isolamento del Biellese —;

se il Governo intenda formalmente assumere l'impegno di promuovere l'avvio, e, se sì, in quali tempi, del progetto di elettrificazione delle linee ferroviarie che collegano Biella ai poli di Torino e di Milano. (4-00920)

* * *

INTERNO

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

alcuni comuni lamentano che non sono state ancora erogate agli stessi le somme dovute per il fondo di investimenti ordinario e per quello speciale riservato

agli enti inferiori ai 3.000 abitanti come previsto dall'articolo 53 comma 19, della Finanziaria 2001 (legge n. 388 del 2000);

gli stessi comuni denunciano la conseguente impossibilità di realizzare opere già individuate nei bilanci di previsione 2001 —;

quanti siano i comuni che non hanno ancora ricevuto le risorse dovute e quali sono le ragioni del mancato trasferimento;

se il ministro interpellato intenda agire per una pronta erogazione delle risorse dovute e se in intenda riconfermare gli stanziamenti per il 2002.

(2-00091) « Frigato, Agostini, Albertini, Benvenuto, Enzo Bianco, Bottino, Bressa, Buemi, Bulgarelli, Carra, Cazzaro, Cereigna, Cima, Colasio, Di Gioia, Fanfani, Fioroni, Franceschini, Fusillo, Gentiloni Silveri, Grotto, Illy, Intini, Raffaella Mariani, Pappaterra, Pinza, Rocchi, Ruzante, Santagata, Zanella, Fistarol, Meduri, Merlo ».

Interrogazioni a risposta orale:

CABRAS, CARBONI e MAURANDI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 3 ottobre 2001 è stata assassinata l'imprenditrice Rosanna Fiori a Villagrande Strisaili in provincia di Nuoro;

nel territorio dell'Ogliastra si sono succeduti nel corso dell'anno altri episodi di analoga gravità che hanno ulteriormente aggravato il già difficile ed allarmante contesto socio economico del territorio, mettendo inoltre in discussione i più elementari presidi di sicurezza della comunità locale;

le istituzioni locali hanno tutte unanimemente richiamato l'esigenza di un intervento rapido e prioritariamente ri-