

stessa alla SAI - Società Assicuratrice Industriale, pur essendovi offerte ben più remunerative. La procura di Roma, dopo aver predisposto alcuni atti istruttori, dichiarata la propria incompetenza territoriale e trasmesso gli atti alla procura di Milano, già il 17 febbraio del 1997, e quindi molto celermente, chiedeva l'archiviazione del procedimento. Presentata rituale opposizione da parte del Gorrini, il GIP, con ordinanza del 31 ottobre del 2000, respingeva la richiesta del PM ed ordinava nuove indagini, fissando il termine di un anno per l'espletamento delle stesse. Allo stato, si è ancora in attesa della fissazione, da parte del GIP, della nomina del Consulente tecnico;

b) altra gravissima denuncia, per i reati di usura ed estorsione, veniva presentata da Gorrini in data 26 giugno 2000 avanti la procura di Roma, con richiesta di sequestro di atti relativi alle procedure esecutive poste in atto dalla Banca Popolare di Novara nei suoi confronti. La procura di Milano, a cui per competenza territoriale veniva trasmesso il relativo fascicolo, con una singolare rapidità, richiedeva già in data 3 agosto del 2000 l'archiviazione del procedimento. Anche in questo caso veniva presentata opposizione ma allo stato si è ancora in attesa di conoscere le decisioni del GIP;

c) in data 13 aprile 2001 la IFMI presentava una dettagliata denuncia nei confronti degli attuali liquidatori della MAA e di alcuni dirigenti della Banca Popolare di Novara per false comunicazioni sociali ed altre ipotesi di reato. A distanza di pochi giorni il PM richiedeva al GIP l'archiviazione del procedimento. Anche in questo caso, immediatamente predisposta e presentata l'opposizione, si è ancora in attesa che il GIP incaricato fissi l'udienza di discussione;

in sede civile:

a) in una causa promossa avanti il Tribunale Civile di Milano dal Fallimento Gefinam e dalla IFMI contro la Banca Popolare di Novara, il Giudice (R.G. n.9396/96 bis), con ordinanza in data 14

luglio 2000 revocava la Consulenza Tecnica d'Ufficio dallo stesso precedentemente ammessa. Tale revoca appare del tutto ingiustificata su di un piano giuridico, ingenerando all'interrogante perplessità sulle cause e sui motivi posti alla base del provvedimento di revoca, atteso che la CTU, ad avviso dell'interrogante, rappresentava lo strumento indispensabile per fare chiarezza nella complessa vicenda MAA;

b) in altra causa, sempre a Milano, intrapresa per la revoca degli attuali liquidatori della MAA (società di cui la IFMI detiene l'80 per cento dell'intero capitale, sia pur con azioni gravate da pegno in favore della BPN), il giudizio è terminato dopo il deposito della comparsa di risposta della controparte ed in una sola udienza, con il rigetto del ricorso ed una condanna a carico dell'IFMI nella misura di lire 31.314.900, oltre IVA e CPA;

va infine osservato, peraltro, che a fronte di questa serie di archiviazioni e lentezze nei procedimenti penali innescati dalle denunce del Gorrini, tutte le procedure civili esecutive contro la IFMI, a giudizio dell'interrogante, si sono realizzate in tempi rapidi -:

se il Ministro, dopo averne accertato i presupposti, non ritenga di avviare un'ispezione ministeriale in relazione alle vicende descritte. (4-01120)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

il tunnel del Monte Bianco continua ad essere chiuso al traffico degli automezzi, con intuibile danno per operatori commerciali;

da tempo il nostro Paese è pronto a riattivare il traffico nella galleria, mentre la Francia, ancor oggi, dichiara di sperare di poter riaprire il tunnel prima di Natale sempre che non intervengano « difficoltà nei test tecnici » (così come risulta da *Il Sole 24 ore* di martedì 23 ottobre 2001) alla pagina 13);

in effetti il direttore dei lavori sul versante francese, Jean-Yves Lapierre, continua a rifiutarsi di indicare tempi precisi, alimentando ovviamente il sospetto che i tempi di chiusura del tunnel possano essere ancora lunghi —:

quali siano i reali problemi tecnici che, sul versante francese, rendano ancora incerti i tempi di riapertura al traffico del tunnel del Monte Bianco e quali siano, dunque, i tempi probabili di effettiva apertura, tenuto conto dei gravi danni che continuano a subire gli operatori commerciali. (3-00347)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

dal 1935 le Ferrovie dello Stato hanno ubicato dei tralicci su terreni di proprietà privata per la costituzione delle servitù per l'elettrificazione della linea ferroviaria a Bolzano verso il Mezzogiorno;

dopo sessantasei anni hanno comunicato ai proprietari di questi terreni che nelle loro strategie aziendali le Ferrovie dello Stato non prevedono il ripristino di questi elettrodi ormai dismessi e che perciò demandano ai proprietari la demolizione dei tralicci e dei basamenti, al fine di prevenire situazioni di pericolo di cui non si assumono la responsabilità;

inoltre, gli oneri di demolizione vengono attribuiti completamente ai proprietari dei fondi, perché secondo le Ferrovie dello Stato tale onere è stato compensato dalla non restituzione dell'indennità di

asservimento a suo tempo incassata dal proprietario del terreno: in realtà, tale indennità è risultata essere una cifra insignificante che non riesce minimamente a coprire le spese di demolizione per tralicci alti più di 20 metri;

a giudizio dell'interrogante è una vergogna che esista una realtà nella quale un ente statale abbia prima abusato della proprietà privata di alcuni cittadini a favore delle proprie strategie aziendali, e che adesso, non più interessato al ripristino dei tralicci dismessi, aggiungendo al danno la beffa, chieda agli stessi proprietari di assumersi anche le spese della demolizione —:

se sia a conoscenza della situazione e quali siano le sue valutazioni;

quali provvedimenti intenda assumere. (5-00315)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

dal dopoguerra ad oggi sono morti in Italia circa 400.000 persone a causa di incidenti stradali. È come se fossero scomparsi gli abitanti di Varese, Mantova, Reggio Emilia, Siena e Cosenza messi insieme;

in Italia ogni anno gli incidenti stradali causano 9.000 morti, 20.000 disabili gravi, 300.000 feriti e 42.000 miliardi vanno in fumo. Un costo umano e sociale troppo alto;

gli incidenti sono la prima causa di morte per i giovani compresi tra i 15 ed i 29 anni. Nei centri abitati avvengono il 70 per cento degli incidenti e si contano il 40 per cento dei morti;

ogni anno sulle strade del Paese perdono la vita 2.200 donne, 100 bambini sotto i 10 anni, 1000 pedoni, 2.700 sono i morti per infortuni sul lavoro « in itinera » (sulle strade da e per il lavoro);

la velocità è la prima causa di morte (circa il 24 per cento) come rilevato dai dati Aci-Istat;

da indiscrezioni apparse sulla stampa dei giorni si evince che il Governo è intenzionato ad elevare i limiti di velocità a 150 km/h e di voler cancellare dal nuovo codice della strada la dotazione per le auto di nuova costruzione, a partire dal 1° luglio 2002, di Abs e doppio *Air bag* di serie. Ciò sarebbe, se corrispondesse a volontà politica, un fatto gravissimo vista anche la poca sicurezza delle nostre strade urbane, extraurbane, superstrade e autostrade;

la difesa del diritto alla salute, previsto dall'articolo 32 della Carta Costituzionale, e il rispetto della persona come valore essenziale sono principi minacciati da provvedimenti come quelli annunciati dal Governo se confermati —:

se non intenda smentire le indiscrezioni apparse sulla stampa nei giorni scorsi;

se non ritenga giunto il momento di cercare di ridurre in maniera drastica il numero dei morti per incidente stradale attraverso la sensibilizzazione sulla sicurezza stradale e il rafforzamento delle campagne pubblicitarie nelle scuole elementari, medie e superiori;

se non ritenga necessario l'utilizzo di sistemi elettronici che siano di supporto alla guida nei casi di nebbia, di incidente, di traffico elevato e/o di velocità superiori ai limiti previsti dal codice della strada. (4-01115)

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

attorno alle 20,30 di mercoledì 17 ottobre 2001, l'elicottero del Corpo della Guardia costiera AB412CP, denominato « Koala 9/07 », levatosi in volo dalla base di San Lazzaro di Sarzana per partecipare ad una esercitazione internazionale, im-

pattava contro i monti dell'Uccellina, sulla direttrice a sud di Grosseto, rovesciandosi ed incendiandosi;

nell'incidente perdevano la vita quattro dei cinque uomini di equipaggio, mentre uno solo, sbalzato all'esterno, restava ferito non seriamente;

l'elicottero in questione, al momento dell'impatto, si trovava chiaramente fuori rotta, il che, con l'aggiunta delle condizioni di nebbia in atto, spiega il mantenimento di una quota non compatibile con il sorvolo della zona dei monti dell'Uccellina;

l'abbandono della rotta stabilita non appare facilmente spiegabile se si tiene conto del fatto che l'equipaggio era composto da militari di grande esperienza, con molte missioni anche assai difficili al proprio attivo —:

quali iniziative il Governo abbia assunto per fare piena luce sul tragico incidente, anche tenuto conto dell'esigenza di garantire la piena affidabilità dei mezzi tecnici posti a disposizione del Corpo della Guardia costiera ed un'altrettanto piena affidabilità dei programmi di esercitazione con i relativi tracciati. (4-01117)

* * *

INTERNO

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

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

si moltiplicano nel nostro Paese gli episodi di intolleranza xenofoba nei confronti delle comunità musulmane, amplificati da una dissennata campagna di stampa a cui pochi organi di informazione di sottraggono;

si estende di conseguenza il micidiale e mistificante meccanismo di identifica-