

informazioni sulle ragioni per le quali, pur avendo provato in maniera inoppugnabile la fonte del doping, Andrea Longo sia stato condannato a due anni di squalifica.

(4-01735)

\* \* \*

### GIUSTIZIA

*Interrogazione a risposta scritta:*

BIELLI, CRUCIANELLI, BUFFO, SCIACCA, LEONI e PISA. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro degli affari esteri, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il tribunale del riesame di Brescia si è pronunciato dopo la sentenza della Cassazione sulla strage di Piazza della Loggia e ha ordinato l'arresto di Delfo Zorzi, già condannato in primo grado all'ergastolo per la strage di Piazza Fontana;

Delfo Zorzi vive oggi in Giappone ed è divenuto un facoltoso uomo d'affari;

con il pronunciamento del tribunale di Brescia e con la sentenza su Piazza Fontana si sta delineando con chiarezza il quadro e le responsabilità per le stragi fasciste che dal 1969 al 1974 caratterizzarono gli anni della cosiddetta « strategia della tensione »;

tre « stragi storiche » — Piazza Fontana, Questura di Milano e Piazza della Loggia — alla luce di questi pronunciamenti evidenziano responsabilità del gruppo neofascista di Ordine nuovo e i rapporti tra questo gruppo, apparati italiani e apparati USA, come affermato dal pentito Digilio nelle sue testimonianze processuali;

ministri e sottosegretari che si sono avvicendati nei governi di questi anni si sono pronunciati favorevolmente per avviare la pratica di estradizione di Zorzi dal Giappone;

l'ulteriore pronunciamento con l'ordine di arresto per delitti di gravità inau-

data, come la strage, anche con riferimento agli episodi di terrorismo che in questo ultimo periodo hanno toccato tragicamente il governo e il popolo americano con la tragedia delle torri gemelle a New York, richiamano ogni democratico e tutte le istituzioni ad adoperarsi per arrestare e condannare i responsabili di fatti così gravi —:

quali siano gli intendimenti del Governo per estradare Delfo Zorzi;

quali siano gli strumenti e le pratiche già avviate;

quale sia al momento l'iter della pratica di estradizione. (4-01728)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

MAURA COSSUTTA, LULLI, CRUCIANELLI, PENNACCHI, BELLINI, SPINI, CARLI, VIGNI, CHITI, REALACCI, LETTA, BINDI, RAFFAELLA MARIANI, FRANCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in una intervista rilasciata al *Sole 24 Ore* di venerdì 14 dicembre 2001, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, parlando delle opere strategiche connesse alla cosiddetta « Legge obiettivo », ha esplicitamente prefigurato la possibilità che le scelte relative al tracciato dell'asse viario Grosseto-Civitavecchia possano esser prese senza tener conto dei pareri e delle proposte della Regione Toscana;

ciò si configura come una inaccettabile prevaricazione delle competenze istituzionali delle Regioni — in questo caso della regione Toscana — già in sé violate da un provvedimento come la legge obiettivo che presenta un evidente profilo di incostituzionalità —:

se non ritenga necessario rettificare tali affermazioni, confermando invece la necessità di concertare con la regione

Toscana tutte le decisioni relative alle infrastrutture di rilievo nazionale che interessano il territorio toscano. (3-00550)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

il protrarsi della chiusura del tunnel del Monte Bianco rappresenta un danno molto grave per l'economia della Valle D'Aosta ma in generale per tutte le strutture produttive, turistiche, portuali del quadrante Nord-Ovest oltre che un aggravio di traffico insostenibile per gli altri valichi —:

quali siano i tempi di apertura;

quali siano i motivi tecnici che ne hanno determinato lo slittamento dopo i numerosi annunci di date non rispettate da parte del Ministro Lunardi;

se sui gravi « motivi tecnici » possa avere un peso il ruolo di progettista avuto dall'attuale Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

quali atti intenda compiere per un nuovo collegamento ferroviario tra la Valle D'Aosta e l'Europa. (5-00516)

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

gli organi di informazione tra cui *La Stampa* di Torino del 18 dicembre 2001 riportavano notizie di uno sciopero dei pendolari sulla tratta Torino-Milano con volantaggio e la protesta sfociava in dichiarazioni: « ... o si cambia o non paghiamo »;

su questa tratta da anni vi sono problemi con continui ritardi, sovraffollamento, sporcizia dei vagoni e servizi igienici;

da tempo le civili proteste degli utenti nei confronti delle Ferrovie non ha sortito alcun effetto;

le stesse Ferrovie nello scusarsi promettevano incontri ed impegni solo « dettati dalla buona volontà »;

comunque si attendono lavori dell'Alta Velocità per attenuare i disagi —:

che cosa nel frattempo il Ministro e le Ferrovie stesse intendono attuare per attenuare o eliminare i disagi per i lavoratori che quotidianamente utilizzano gli interregionali per recarsi al lavoro.

(5-00517)

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

dal gennaio 2002 viaggiare in Eurostar in seconda classe costerà mediamente l'8,7 per cento in più mentre l'aumento per la prima classe sarà dell'1,5 per cento;

questo è il risultato degli effetti della manovra tariffaria adottata dalle Ferrovie dello Stato;

sulla base della liberalizzazione tariffaria, le Ferrovie dello Stato spalmano gli aumenti stabiliti annualmente, secondo la logica dell'aumento, laddove le ferrovie sono competitive, mentre si riducono per attrarre quote di traffico dove il treno risulta marginale come mezzo di trasporto;

da Milano a Roma viaggiare in Eurostar costerà il 7,57 per cento in più così come da Napoli a Roma l'aumento della seconda classe è pari all'8,06 per cento;

da Taranto a Roma l'aumento sarà del 2,78 per cento;

sulla tratta Taranto-Potenza-Roma l'aumento risulta ingiustificato in considerazione del servizio offerto e che contraddice nei fatti la politica tariffaria delle Ferrovie dello Stato in quanto così non si attrae alcun cliente;

si tratta di aumenti dal forte impatto sociale che rischiano di avere pesanti conseguenze sull'inflazione;

dopo gli attentati dell'11 settembre 2001 l'utilizzo delle ferrovie lungo le tratte principali del Paese risulta raddoppiato;

se il Governo non ritenga che tali aumenti, in quanto, superiori al tasso di inflazione, siano dannosi per gli utenti e quali siano le azioni che intende intraprendere. (5-00518)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

sull'autostrada Salerno - Reggio Calabria, nel tratto Eboli - Pontecagnano, la scarsa celerità dell'opera di ristrutturazione genera rallentamenti e code;

già a partire dalle prime ore del mattino si registrano soste forzate a danno dei numerosi automobilisti che percorrono il tratto descritto;

negli ultimi tempi si sono verificati incidenti, con feriti, a causa del maltempo e degli improvvisi restringimenti;

gli spartitraffico utilizzati dalle ditte che eseguono le opere non sempre sono quelli in cemento, ma in alcuni tratti vengono usate vecchie segnaletiche in plastica, certamente poco idonee al volume di traffico che usufruisce dell'autostrada;

il Ministro in indirizzo, nel corso di una sua visita ai cantieri, aveva assicurato celerità nell'opera di ristrutturazione, al punto da garantire anche il lavoro notturno delle imprese impegnate —:

quali utili interventi il Ministro intenda adottare per accelerare i lavori sull'A3, nel tratto descritto;

se il Ministro interrogato voglia verificare l'idoneità dei materiali utilizzati come spartitraffico. (4-01724)

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

al fine di procedere al rinnovo della concessione alla Società Autostrade della costruzione e dell'esercizio della rete autostradale assentita ai sensi delle leggi 24 luglio 1961 n. 729 e 28 marzo n. 385, l'allora Ministro dei lavori pubblici sottopose al Consiglio di Stato uno schema di convenzione;

il Consiglio di Stato, con parere del 25 luglio 1997, n. 82, ebbe a pronunciarsi con osservazioni;

in data 4 agosto 1997, tra l'Anas e la Società Autostrade fu stipulata la conseguente convenzione « da rimanere a raccolta del notaio autenticante le firme » e, perciò, inserita nella raccolta sotto il n. 12209 con repertorio n. 54782;

alla detta convenzione sono stati uniti sette allegati, individuati con le lettere da A ad F, regolarmente citati nel testo della stessa;

sta di fatto che, in pari data, tra le stesse parti è intercorsa anche una « scrittura interpretativa », pure inserita nella raccolta del notaio autenticante le sottoscrizioni con il n. 12210 di raccolta e 54783 di repertorio;

tale scrittura, al punto 6, più che interpretare le previsioni contenute nell'articolo 15 della ridetta convenzione (« Il concessionario è tenuto a corrispondere un canone annuo nella misura del 2% (dueper cento) dei ricavi conseguiti dalle subconcessioni accordate — ed altre attività collaterali svolte per il quinquennio di attività del piano ») ne limita fortemente la portata riferendola « esclusivamente » alle subconcessioni « accordate o rinnovate successivamente alla sottoscrizione » della convenzione stessa —:

se l'indicata scrittura interpretativa facesse parte dello schema approvato dall'allora Ministro dei lavori pubblici;

se la Corte dei Conti abbia espresso il proprio parere anche su tale scrittura interpretativa e quale esso sia stato;

se sia stata, in ogni caso, autorizzata e da quale organo, la sottoscrizione della ridetta « scrittura interpretativa »;

se sia stata valutata la portata della singolare « interpretazione » data all'articolo 15 della convenzione di che trattasi;

quale sia la rilevanza economica di tale « interpretazione ». (4-01727)

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

in data 13 dicembre 2000 è deceduto il signor Mainardi Luciano titolare della omonima impresa individuale esercente l'autotrasporto di merci per conto di terzi iscritta in via definitiva all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi della provincia di Bologna al n. BOT 3703728K;

con testamento olografo il signor Mainardi Luciano ha lasciato l'azienda ai figli Mainardi Marco e Mainardi Lorenzo già collaboratori familiari;

fra gli eredi si è creata una comunione ereditaria avente ad oggetto l'azienda sopra citata, azienda utilizzata dagli stessi per l'esercizio dell'attività imprenditoriale di autotrasporto di merci per conto di terzi;

con atto a rogito notaio Marco Corradi di Imola in data 7 giugno 2001 i signori Mainardi Marco e Lorenzo hanno convenuto di regolarizzare la comunione ereditaria fra loro esistente in Società in nome collettivo che agirà sotto la ragione sociale « Autotrasporti Mainardi snc di Marco e Lorenzo Mainardi con sede in Budrio (Bologna), via Zenzalino Nord n. 19 »;

con delibera del 6 settembre 2001 il comitato provinciale albo autotrasporta-

tori di Bologna ha deliberato il mantenimento dell'iscrizione al numero BOT 3703728K e la medesima anzianità;

in data 8 giugno 2001 l'ufficio delle entrate di Bologna 3, a seguito della regolarizzazione della nuova società, ha confermato il numero di partita I.V.A. n. 02126701206 (richiesta il 22 dicembre 2000) già della comunione ereditaria;

in sede di presentazione delle pratiche di trasferimento di proprietà degli autoveicoli adibiti al trasporto merci conto terzi il P.R.A. (Pubblico registro automobilistico) ha richiesto l'espletamento di una doppia formalità a tariffa piena —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda intraprendere al fine di evitare un doppio esborso essendo di fatto in presenza della stessa e unica azienda;

se non ritenga opportuno dirimere la problematica in oggetto, al fine di evitare in futuro che altri soggetti si trovino, a seguito di un lutto familiare a dover sostenere — lasciato di azienda — doppi importi per le pratiche di trasferimento. (4-01729)

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

l'aeroporto internazionale di Napoli « Capodichino » è stato al centro, nei giorni scorsi, di un discutibile provvedimento adottato dall'Enac, Ente Nazionale per l'aviazione civile, con il quale è stata esclusa la società Gesac dal procedimento finalizzato a concedere a quest'ultima, in linea con la programmata privatizzazione, la gestione dello scalo;

a differenza di quanto stabilito per l'aeroporto napoletano, l'Enac ha disposto la gestione privatizzata, per undici aeroporti che si aggiungono agli altri otto scali già beneficiari dello speciale regime;

tra gli aeroporti destinatari del provvedimento autorizzativo da parte dell'Enac ve ne sono molti meno centrali e nevralgici

per il traffico aereo nazionale e certamente caratterizzati da un bacino di utenza molto più esiguo;

il provvedimento di esclusione dell'aeroporto napoletano ha determinato preoccupazioni e comprensibili disagi tra i responsabili ed i lavoratori della Gesac determinati comunque a rappresentare al competente ministro la idoneità della loro azienda a gestire proficuamente e responsabilmente l'intero scalo di Capodichino;

la discriminazione subita dall'aeroporto del capoluogo campano rappresenta, comunque, un evidente paradosso anche in ragione del documentato aumento, sia di passeggeri e utenti del servizio, sia di programmazione di voli, registratosi nello scalo di Capodichino;

in conseguenza dell'esclusione stabilita dall'Enac per lo scalo napoletano della gestione Gesac, molte compagnie aeree potrebbero dirottare altrove investimenti ed impegni di potenziamento destinate, nei progetti, ad essere destinati all'aeroporto napoletano;

il provvedimento adottato dall'Enac oltre a penalizzare la capacità imprenditoriale della Gesac, danneggia l'intera comunità napoletana, ledendo gli interessi non solo degli utenti napoletani, ma di tutti i cittadini campani —:

se il Ministro sia a conoscenza del provvedimento adottato dall'Ente nei giorni scorsi;

se il Ministro interrogato, verificata la natura del provvedimento predisposto dall'Enac, sia in grado di accertare le ragioni della esclusione dell'aeroporto napoletano dai piani di gestione privatizzata approvati;

se non ritenga una eccessiva penalizzazione, per l'intera comunità campana e per il rilancio della imprenditoria meridionale, costringere un aeroporto con una funzione centrale nel traffico aereo nazionale, ad un ruolo di secondo piano.

(4-01737)

VASCON, CÈ, GIBELLI, BRICOLO, POLLEDRI, RIZZI, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN e LUCIANO DUSSIN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*— Per sapere — premesso che:

durante gli Stati generali della scuola a Roma, sono arrivati da tutta Italia decine di migliaia di manifestanti per il corteo del 20 dicembre a bordo di treni speciali e pullman;

secondo notizie riportate dalla stampa (*Libero del 19 dicembre 2001*), la società Trenitalia ha organizzato un treno speciale per il trasporto dei no-global e degli studenti contestatori, i quali avrebbero pagato il biglietto di viaggio tre volte meno del normale;

il *charter* speciale organizzato da Trenitalia, sarebbe un Intercity Napoli-Roma che di norma costerebbe lire 64.000 e che invece per il trasporto dei no-global e degli studenti contestatori costerebbe circa il 70 per cento in meno rispetto al biglietto ordinario;

secondo le informazioni assunte dalla stessa Trenitalia, esisterebbe un fax nel quale si fa esplicito riferimento al convoglio numero 538 a *bis*, treno *charter* speciale in partenza da Napoli;

sempre da notizie riportate dalla stampa i treni speciali sembrerebbero essere due, come annunciato dal leader delle Tute bianche, Luca Casarini —:

quali siano state le ragioni per le quali la società Trenitalia ha messo a disposizione treni speciali a prezzi scontatissimi a carico, del già deficitario, bilancio della Società Ferrovie dello Stato, allo scopo di consentire ai no-global e agli studenti contestatori di partecipare alla manifestazione contro il Ministro Moratti, incidendo in tal modo sulla sicurezza e sull'incolumità degli utenti. (4-01740)

\* \* \*