

se risulta vero che in otto anni la Procura di Foggia non ha mai interrogato Cirino Pomicino, né ha mai cercato riscontri di qualsiasi genere dalle accuse lanciate nel 1993, né ha mai sentito i signori Bosci, d'Amico e Nastasia dopo che questi avevano nel 1995 ritrattato le accuse davanti ad altre autorità giudiziarie;

se risulti altresì vero che nel giugno del 2001 il giudice per le indagini preliminari presso il Tribunale di Foggia si è rifiutato di sentire queste tre persone, perché confermassero quelle accuse, poi ritrattate, rinviando a giudizio Cirino Pomicino per il reato di concussione in danno di Ottavio Pisante che a sua volta non ha mai accusato l'ex ministro del Bilancio, motivando tale decisione con « le funzioni di controllo e autorizzazione » che il Pomicino aveva nella sua qualità di deputato della Repubblica —:

quali provvedimenti di propria competenza intende adottare in proposito.

(4-01784)

* * *

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:

con tanta grancassa pubblicitaria fu ceduta nel 1996 una quota pari al 75 per cento della società Gesac di proprietà del comune di Napoli e della provincia di Napoli alla BAA ammantandola di efficientismo pseudoaziendalista;

il regolamento n. 521/97, di attuazione dell'articolo 10, comma 13, della legge n. 537/93, ha stabilito le modalità di costituzione di società di capitale per l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali;

il citato regolamento prevede agli articoli 2, 3, 4 e 6 i requisiti che gli attuali gestori parziali, anche in regime precario, devono soddisfare per potere legittimamente aspirare alla concessione di gestione totale;

in particolare, l'articolo 2 stabilisce la natura delle società di gestione e l'eventuale partecipazione dei soci pubblici; dispone espressamente in ordine alle procedure di privatizzazione cui le società interessate devono fare ricorso per la eventuale scelta del socio privato di maggioranza e per la eventuale cessione a privati di quote di maggioranza;

il consiglio di amministrazione dell'ENAC, nella seduta del 26 aprile 2001, ha deliberato la sottoscrizione della convenzione di gestione totale con talune società che hanno presentato un assetto societario conforme alla prescrizioni del regolamento; e che tra esse non figura la GESAC di Napoli;

gli organi della stampa nazionale hanno dato ampio risalto alle aspre dichiarazioni dei vertici della società GESAC che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino e degli esponenti politici locali che hanno denunciato gli « assurdi comportamenti di ENAC che come se fosse un gioco provvede a dare in concessione la gestione totale alle società che gestiscono aeroporti di gran lunga meno importanti di Napoli... », parlando di decisioni ispirate da « motivi oscuri » e « superficialità »; l'amministratore delegato Mauro Pollio — secondo quanto riportato dai giornali si è « riservato di intraprendere, sia in sede nazionale che internazionale, tutte le iniziative giudiziarie del caso... »;

risulta agli interpellanti che in data 30 luglio 2001, l'ENAC avrebbe diffuso un comunicato stampa con il quale avrebbe precisato che la GESAC non è stata a tutt'oggi esclusa dall'affidamento della gestione totale e che con l'atto di indirizzo interministeriale del 30 novembre 2000, il Ministro dei trasporti e della navigazione *pro tempore* avrebbe formulato le indicazioni necessarie a dare attuazione al re-

golamento 521/97 per l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali, richiamando il parere espresso in merito dal Ministero dei lavori pubblici. Tale parere segnalerebbe la necessità che la privatizzazione delle quote di maggioranza deve essere imprescindibilmente avvenuta mediante confronto concorrenziale, il comunicato stampa aggiunge inoltre che la questione della privatizzazione della società di Napoli era stata sottolineata al Ministero dei trasporti dalla Direzione generale dell'ENAC;

la gravità delle accuse e i toni polemici spesi contro le decisioni dell'ENAC impongono un intervento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per esprimere una valutazione conclusiva sull'operato dell'ENAC e comunque un fermo richiamo ad una fattiva collaborazione tra tutti gli operatori pubblici e privati del settore, specialmente in questo momento in cui tutte le componenti del trasporto aereo sono chiamate a partecipare efficacemente per un immediato recupero di fiducia dell'utenza;

è evidentemente priva di ogni pregio giuridico l'affermazione riportata sui giornali secondo cui il provvedimento dell'ENAC sarebbe « assurdo in quanto l'aeroporto di Capodichino è stato il primo in Italia ad essere privatizzato... »;

risulta avviata una indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Napoli anche in relazione alla cessione delle quote da parte del comune e della provincia che hanno determinato la privatizzazione della società GESAC —:

quali iniziative intenda adottare per evitare che le polemiche dichiarazioni della GESAC determinino un rallentamento nella definizione dei procedimenti di affidamento delle gestioni totali aeroportuali nei confronti delle società che risultano adeguate alle previsioni del regolamento n. 521/97 e per garantire, a quattro anni dalla pubblicazione del regolamento, l'attuazione della riforma che consentirà ai gestori totali di attuare le proprie strategie imprenditoriali con l'au-

tonomia decisionale che compete a chi ha responsabilità gestionali, organizzative e di coordinamento dell'aeroporto, visto che la definizione del processo di privatizzazione darà certezza anche in ordine alla titolarità delle responsabilità di un servizio che deve assicurare prioritariamente le garanzie di sicurezza che presidiano, secondo la normativa nazionale ed internazionale di riferimento, il trasporto aereo;

quale sia, salva restando ogni decisione della Procura della Repubblica, la valutazione definitiva di entrambi i Ministri interpellati sulla conformità alle previsioni di legge richiamate dall'articolo 2 del regolamento n. 521/97, del procedimento seguito per la privatizzazione della GESAC, sia per quanto riguarda il ricorso allo strumento della trattativa diretta, sia in particolare per quanto riguarda le fasi della scelta del socio privato. Ciò consentirebbe di porre fine alle attuali perplessità sulla correttezza delle procedure seguite, restituendo certezza di riferimenti a tutti i soggetti interessati alla questione;

quali siano i risvolti economici che tale esclusione comporta;

se non si ritenga che la cessione di quote da parte del comune e della provincia di Napoli priva di evidenza pubblica comparativa abbia comportato un danno secco di centinaia di miliardi per i poveri contribuenti di Napoli e della provincia di Napoli.

(2-00200) « Cesaro, Paolo Russo, Boccino, Cola, Nespoli, Nicotra, Elio Vito, Ciro Alfano, Gioacchino Alfano, Antonio Barbieri, Borriello, Cicala, Cosentino, Dell'Anna, Di Luca, Falanga, Floresta, Iannuccilli, Lezza, Lupi, Maione, Osvaldo Napoli, Oricchio, Mario Pepe, Perrotta, Ricciotti, Santulli, Sanza, Sardelli, Stradella, Testoni ».

Interrogazione a risposta orale:

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

in data 1° gennaio 2002 il treno Eurostar Roma-Taranto partito dalla stazione Termini alle ore 15 e 10 con circa 180 passeggeri a bordo è rimasto bloccato per quattro ore, causa guasto alla locomotiva, all'altezza di Campo Leone in provincia di Latina;

intorno alle ore 19 secondo il resoconto fornito dagli addetti FS e dai passeggeri il treno è stato raggiunto da un locomotore di soccorso trainandolo fino alla stazione di Cisterna di Latina dove vi era un altro Eurostar ad attendere i malcapitati passeggeri;

il treno di « riserva » percorsi pochi chilometri si è bloccato nei pressi di Sezze Romano sempre per un guasto alla locomotiva;

si è così fatto intervenire nuovamente il locomotore di soccorso che ha trainato il convoglio fino alla stazione di Priverno;

alle ore 21 e 30, quindi dopo più di 6 ore, i passeggeri sono stati ripartiti tra i vari treni in partenza da Priverno che viaggiavano in direzione sud;

purtroppo quanto si è verificato il giorno di capodanno non è affatto inusuale ed in particolare la tratta Roma-Taranto presenta una casistica di guasti eccessivamente rilevante;

i convogli ferroviari in partenza da Roma e diretti a Taranto vengono classificati come Eurostar ma presentano servizi inadeguati alla loro classificazione a partire dalla condizione e della qualità dei treni;

l'Eurostar Roma-Taranto rappresenta tra l'altro l'unico collegamento diretto della intera regione Basilicata con la città di Roma in quanto la razionalizzazione intrapresa dalle FS spa ha determinato una penalizzazione nei confronti

della utenza lucana con la soppressione di molti treni tra i quali alcuni Intercity;

il disagio subito dai 180 passeggeri è indegno di un Paese civile;

il Governo prima di annunciare grandi opere alla luce di quanto accaduto dovrebbe essere impegnato seriamente a far funzionare i collegamenti esistenti —:

se il Governo non intenda intervenire, in qualità di azionista di maggioranza della società FS spa, affinché questi disservizi e disagi non vengano a ripetersi e di conseguenza di impegnarsi a migliorare la qualità dei treni percorrenti la tratta Roma-Taranto nonché a riconsiderare l'intera politica del trasporto ferroviario per il Mezzogiorno ed in particolare per la Basilicata che risulta completamente isolata nel quadro generale dei collegamenti ferroviari. (3-00560)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

la tratta FS Potenza-Melfi rappresenta uno dei principali collegamenti tra l'area del capoluogo lucano e quella dell'area del vulture-melfese;

essa costituisce una valida alternativa al trasporto su gomma rispetto ad una strada statale pericolosissima che fa registrare purtroppo numerose vittime in considerazione dell'elevato volume di traffico pendolare legato alla presenza soprattutto dello stabilimento della Fiat di Melfi;

il dato preoccupante è la vetustà del materiale rotabile nonché dell'inadeguato numero di carrozze rispetto al numero dei viaggiatori;

nelle ore di punta e principalmente in coincidenza con il cambio turno alla Fiat le vetture sono stracolme di passeggeri e la presenza di una sola carrozza viaggiatori legata ad un locomotore rappresenta motivo di pericolo per il personale viaggiante e gli utenti;

a questo bisogna aggiungere la lentezza del convoglio che si ripercuote ovviamente a discapito dei viaggiatori in continui ritardi da e per Foggia —:

quali siano le iniziative che il Governo intende adottare per l'ammodernamento della tratta ferroviaria Potenza-Melfi in relazione ai problemi evidenziati ed in considerazione della rilevanza strategica dell'infrastruttura per la mobilità e l'economia lucana. (5-00526)

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

la strada statale n. 64 (Porrettana) costituisce un importante arteria nazionale di collegamento tra l'Emilia-Romagna e la Toscana;

in particolare tale strada rappresenta — a fronte di eventuali blocchi del tratto autostradale appenninico — l'unico canale di collegamento fra le due regioni in grado di smaltire il traffico pesante;

tale strada, particolarmente sul versante bolognese, attraversa comunità dell'alta valle del Reno importanti per l'insistenza di realtà produttive e commerciali di grande importanza, per le attività turistiche invernali ed estive e per le attività termali, che inducono notevoli spostamenti di persone e di merci;

per queste ragioni tale strada è stata annoverata tra le arterie di valenza nazionale ed è rimasta sotto la gestione dell'ANAS;

in seguito a gravi movimenti franosi verificatisi nel 1995, il Governo e l'ANAS, a seguito alle reiterate richieste dei Comuni, della Provincia e della Regione, si sono impegnati a finanziare l'ammodernamento di essa nel tratto Marano (km 45,815) e Silla (km 38,470);

il Decreto ministeriale n. 411 del 23 marzo 2001 ha adottato lo schema di programma triennale per la gestione e l'incremento della rete stradale ed auto-

stradale dello Stato e in tale schema, relativamente al programma 2001-2003 del compartimento per la viabilità dell'Emilia-Romagna, è inserito il primo stralcio (di tre) del progetto di ammodernamento sopra citato per una cifra stimata di 43 miliardi di lire. Nell'articolazione della copertura finanziaria è prevista la copertura dai fondi indicati dalla legge finanziaria 388 del 2000 —:

quali siano le ragioni del grave ritardo nel mettere a gara i lavori previsti dal progetto di ammodernamento e se in questo ritardo non vi siano responsabilità soggettive dei dirigenti dell'ANAS;

che cosa intenda fare il Governo per assicurare gli abitanti e gli amministratori delle comunità dell'Alto Reno della provincia di Bologna che tale primo stralcio verrà realizzato quanto prima e che, in immediata successione, verranno cantierati gli altri due stralci facenti parte del progetto complessivo concordato in questi anni tra amministrazioni locali, Governo ed ANAS. (5-00530)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

gli incidenti stradali sono 380.000 l'anno e la mortalità media/annua sulle strade italiane è di 9.000 morti;

tali incidenti sono imputabili, in moltissimi casi, a comportamenti individuali non corretti, ma molti incidenti sono collegabili ad oggettive situazioni strutturali della rete stradale;

in particolare nella rete autostradale risultano poco sicuri i viadotti che in numerosi casi sono privi di corsia di emergenza;

tutti i viadotti sono privi di sistemi di sicurezza per gli utenti coinvolti in incidenti;

come il recente caso di Ilaria Chini, precipitata dal viadotto Fiumicello sull'autostrada A1, nelle vicinanze di Barberino di Mugello, in seguito ad un incidente avvenuto di notte, nella corsia di sorpasso, sono da annoverare numerosi casi di morti causate dall'impossibilità delle persone coinvolte in incidenti di trovare un settore di sicurezza sul viadotto —:

se risultino pienamente realizzate ed applicate, sulla rete stradale e autostradale italiana, le normative stabilite dall'Unione europea in termini di sicurezza degli utenti;

se il problema sia stato o sia attualmente oggetto di studi approfonditi da parte del Ministero e quali siano le proposte emerse in merito;

quali iniziative siano state attuate o siano in fase di attuazione per consentire una maggiore tutela degli utenti sui viadotti sull'intera rete viaria italiana;

quali mezzi e strumenti di sicurezza sono stati e saranno in futuro applicati ai viadotti, soprattutto ai bordi esterni.

(4-01741)

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

l'articolo 23, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il codice della strada vieta qualsiasi forma di pubblicità stradale lungo i tracciati delle autostrade e i relativi accessi ad esse;

lungo l'autostrada A13, tra il ventisettesimo e quindicesimo cavalcavia, è stata direttamente osservata, nonché più volte segnalata dai cittadini, la presenza di cartelloni pubblicitari a pochi metri dal tracciato autostradale e palesemente rivolti ad esso —:

se tali presenze pubblicitarie non risultino in contrasto con la normativa vigente e in tal caso quali siano gli inter-

venti che il Governo vorrà assumere per far rispettare una legge la cui filosofia è quella della sicurezza stradale. (4-01766)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, il Ministro delle attività produttive, per sapere — premesso che:

per l'agricoltura polesana, come per il resto dell'agricoltura veneta e nazionale, il problema della manodopera sta mettendo a rischio alcune colture tipiche ed anche l'attività di allevamento, soprattutto di bovini da latte, manifesta analogo problema;

la scomparsa nel breve periodo di tre o quattro anni della manodopera locale, ha visto come unica alternativa il lavoro extracomunitario;

solo nella provincia di Rovigo, dal 1998 ad oggi, l'utilizzo di lavoratori extracomunitari è quadruplicato e, per il 2002, la direzione provinciale del lavoro di Rovigo ha quantificato un fabbisogno di lavoratori stagionali, solo per il comparto agricolo, superiore alle 200 unità;

i tempi necessari tra la richiesta di autorizzazione da parte della imprese e l'effettiva disponibilità sul posto di lavoro del cittadino extracomunitario sono quantificabili mediamente in 50/60 giorni;

il problema della tardiva ed in qualche caso insufficiente attribuzione alle regioni di permessi di ingresso per lavoratori extracomunitari stagionali, si ripete da alcuni anni e sta creando vere e proprie emergenze, visto che l'agricoltura è vincolata dai cicli stagionali della natura e non certo dai tempi della politica;

in questo contesto, risulta indispensabile l'emanazione, come previsto dalla