

*INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**Interpellanza:*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere:

se risponda al vero che il Provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Lazio si accinge a presentare all'approvazione del Comitato tecnico amministrativo un progetto di ristrutturazione di un immobile sito a Roma, largo Toniolo, 10 di proprietà di una società privata, per il quale sono in fase finale le procedure per l'acquisizione da parte di un soggetto privato che poi provvederà al restauro secondo le esigenze di una pubblica amministrazione;

se sia previsto il passaggio di proprietà dell'immobile predetto ad altro soggetto privato in vista di una successiva utilizzazione del bene ad una pubblica amministrazione;

cosa osti ad un rapporto diretto tra la società originariamente proprietaria con l'amministrazione interessata, considerato che la prospettata triangolazione è presumibile avvenga a titolo oneroso;

su quali affidamenti o formali deliberazioni da parte dell'amministrazione destinataria il Provveditorato regionale conti per avviare tale procedura;

se rientri nei poteri del Provveditorato regionale erogare risorse pubbliche per attività di progettazione e restauro di edifici attualmente di proprietà privata.

(2-00781) « Zanella, Pecoraro Scanio ».

Interrogazioni a risposta immediata:

LA RUSSA, AIRAGHI, ALBONI, AMORUSO, ANEDDA, ARMANI, ARRIGHI, ASCIERTO, BELLOTTI, BENEDETTI VALENTINI, BOCCHINO, BORNACIN, BRIGUGLIO, BUONTEMPO, BUTTI, CANNELLA, CANELLI, CARDIELLO, CAR-

RARA, 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, LA STARZA, LAMORTE, LANDI DI CHIAVENNA, LANDOLFI, 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:

la protesta dei dipendenti Alitalia, che negli ultimi giorni ha causato la cancellazione di centinaia di voli — nella sola giornata del 2 giugno 2003 centosettantacinque — e disagi e lunghe attese a migliaia di cittadini, è ormai giunta al quarto giorno consecutivo;

per la giornata del 3 giugno 2003 è stato previsto uno sciopero di quattro ore indetto dai sindacati, che causerà l'annullamento di 225 collegamenti tra nazionali ed internazionali, mentre nei precedenti tre giorni ha avuto luogo uno « sciopero bianco », con migliaia di dipendenti che non si sono presentati sul posto di lavoro per casi di « malattia », realizzando un astensionismo con punte del 48 per cento, dando così luogo, sostanzialmente, ad una forma di sciopero al di fuori della normativa vigente;

la protesta, nata dalla decisione della compagnia di bandiera di ridurre i costi fissi attraverso la riduzione del numero degli assistenti di volo in servizio sui vettori che effettuano il trasporto nazionale, è continuata nonostante Alitalia ab-

bia sospeso, su invito del Governo, la misura contestata, ripristinando il quarto membro dell'equipaggio e, inoltre, è stata aggravata dall'aver interessato un fine settimana «lungo», nel quale erano previsti intensi spostamenti;

le maggiori associazioni dei consumatori hanno presentato presso le procure della Repubblica di Roma e di Milano due denunce contro i dipendenti della compagnia ed i medici compiacenti per associazione a delinquere, falso in atto pubblico e interruzione di pubblico servizio —:

quali iniziative il Governo intenda assumere al riguardo della protesta irregolare dei scorsi giorni e sotto il profilo della tutela dei viaggiatori, gravemente penalizzati da un tipo di protesta che rende difficile anche il mantenimento degli *standard* minimi di servizio previsti dalla normativa vigente in materia di scioperi. (3-02337)

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

la vicenda del piccolo *jet* privato precipitato a Milano subito dopo il decollo dall'aeroporto di Milano, a causa dell'impatto con uno stormo di uccelli, suscita nuova inquietudine in ordine alle condizioni di sicurezza dello scalo milanese e questo a causa del ripetersi di incidenti che allarmano la cittadinanza —:

se l'aeroporto di Linate sia dotato di adeguati strumenti per prevenire l'impatto degli aeromobili con stormi di uccelli e, in caso affermativo, perché non abbiano funzionato e se il livello complessivo delle dotazioni strumentali di tale aeroporto sia adeguato a consentirne l'esercizio in condizioni di sicurezza. (3-02340)

Interrogazioni a risposta orale:

DUCA, GIACCO, CALZOLAIO, ABBONDANZIERI e GASPERONI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Messaggero di Ancona del 18 maggio 2003 titola: «La Cassazione: Danneg-

giato dalla revoca dei lavori. In ballo 350 milioni di euro. Incompiute, Longarini dovrà essere risarcito »;

l'articolo prosegue sostenendo tra l'altro: «Longarini torna a riassaporare il gusto dei miliardi. Tanti, sull'unghia, sborsati direttamente dallo Stato come ai bei tempi in cui era il re degli appalti della città. Solo che questa volta nessuno potrà avere a che ridire su questa pioggia d'oro che coprirà a breve l'imprenditore. Perché la chiave della cassaforte in cui sono contenuti — si stima — dai 350 ai 370 milioni di euro (qualcosa come 700 — 750 miliardi di vecchie lire) è una sentenza della Corte di Cassazione. Quella stessa Corte che aveva dichiarato la prescrizione penale dei reati del Piano di ricostruzione di Ancona, oggi con una sentenza civile riconosce a Longarini i diritti sulle opere che gli furono sottratte nel 1992, al tempo dell'arresto. »;

l'articolo fa riferimento alla sentenza della I sezione Civile della Corte di Cassazione n. 60/03, depositata l'8 gennaio 2003. L'Adriatica Costruzioni Ancona s.a.r.l. — succeduta all'originaria concessionaria dei lavori del 7° lotto del Piano di ricostruzione di Ancona, titolare di una concessione affidata a trattativa privata per un importo di 200 milioni di lire, successivamente «lievitata», sempre senza alcuna gara, ad oltre 22 miliardi di lire, in data 14 luglio 1990 proponeva ricorso al pretore di Roma, notificato al ministero dei lavori pubblici, *ex* articolo 700 del codice di procedura penale perché «fosse in via provvisoria e urgente dichiarato il suo diritto ad avere affidati i lavori per le varianti approvate dal comune di Ancona con progetto del 21 gennaio 1987 per l'articolo 13 *noviesdecies* della legge n. 363 del 1984 e fosse ordinato al ministro stesso di emettere subito i relativi decreti di affidamento dei lavori »;

in detta vertenza «il pretore di Roma accoglieva il ricorso». In quella occasione lo Stato, ovvero il ministero dei lavori

pubblici, era difeso dall'Avvocatura dello Stato nella persona dell'avvocato Carlo Carbone. Si tratta dello stesso avvocato Carlo Carbone che è stato condannato nel processo penale nei confronti del signor Edoardo Longarini titolare delle concessioni del Piano di ricostruzione di Ancona per aver percepito somme di denaro « per compiere atti contrari ai doveri d'ufficio ». In sostanza l'avvocato Carbone, avvocato dello Stato, avrebbe ricevuto soldi dal costruttore Longarini per perdere la causa presso il Pretore di Roma, tanto da patteggiare la pena inflittagli per corruzione nel processo penale svoltosi in Ancona ed essere stato ritenuto nella sentenza della 5ª Sezione della Corte di Cassazione del 27 marzo 1999 « infedele patrocinatore nel giudizio cautelare *ex* articolo 700 » appunto promosso dalla società del Costruttore Longarini;

in sostanza, se quanto riportato dall'articolo di stampa suindicato corrispondesse al vero, e cioè se la sentenza 60/03 della I Sezione della Corte di Cassazione confermasse una tale interpretazione, lo Stato, ovvero l'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti, dovrebbe pagare una somma ingentissima (circa 700 miliardi di vecchie lire) al signor Edoardo Longarini già condannato per gravi reati contro lo Stato, ancorché caduti in prescrizione;

non sfuggirà al Ministro interrogato un'inquietante analogia con quanto avvenuto nel processo IMI-SIR — molto noto alle cronache giornalistiche — sia per l'entità del danno allo Stato, sia per le « stranezze » dei comportamenti dei vari attori « del porto delle nebbie »;

infine, risulta incomprensibile che nella vicenda giudiziaria in oggetto non sia stato tenuto conto dell'articolo 44 della legge 17 maggio 1999, n. 144, il quale detta la seguente disposizione interpretativa dell'articolo 2 della legge 317 del 1993: « per le concessioni di lavori relativi a lotti di piani di ricostruzione già affidati con atti di concessione annullabili con decreto del ministero dei lavori pubblici del 7

ottobre 1992 resta confermata la perdita di efficacia e la loro definizione contabile va effettuata con riferimento allo stato di avanzamento alla data di emanazione del decreto di annullamento, data di cessazione dei lavori ». Ad avviso dell'interrogante, l'Avvocatura dello Stato dovrebbe fare presente, nelle idonee sedi giudiziarie, tale ingiustificabile carenza —:

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti suesposti e se e quali iniziative voglia assumere per tutelare gli interessi dell'Amministrazione delle Infrastrutture e dei trasporti nei confronti del signor Longarini Edoardo per i danni procurati allo Stato a seguito delle note vicende del Piano di ricostruzione della città di Ancona, oggetto già di precedenti interrogazioni. (3-02333)

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

i gravi disagi subiti dall'utenza nelle festività di fine maggio 2003 nel settore del trasporto aereo hanno — come sempre accade — avuto larga eco sulla stampa;

in particolare, in questa circostanza l'elemento di « novità » è costituito dalla presentazione di un numero abnorme di certificati medici da parte del personale di bordo;

un numero impressionante di voli cancellati e, comunque, gravi ritardi nei voli medesimi hanno letteralmente « messo in ginocchio » l'intero sistema del trasporto aereo;

il disagio deriva dalla decisione di ridurre, a partire dal 1° giugno 2003, di una unità (da 4 a 3) i componenti dell'equipaggio;

la compagnia di bandiera ha deciso di presentare un esposto alla magistratura affinché venga avviata una indagine;

con molta saggezza il Governo ha chiesto ed ottenuto, da Alitalia, il ritiro del provvedimento ed ha deciso di tentare una mediazione fra le parti;

la questione non è certo nata in questi ultimi giorni sicché, da parte di Alitalia, doveva essere prevista un'agitazione del personale di bordo;

è bene osservare che, laddove si accedesse alla tesi secondo cui è possibile la riduzione da quattro a tre del numero dei componenti dell'equipaggio senza pregiudicare le condizioni di sicurezza e senza comprimere i diritti dei lavoratori, si dovrebbe altresì pervenire alla conclusione che Alitalia, sino alla data del provvedimento, ha consentito uno spreco di risorse umane e finanziarie;

è dunque doveroso ritenere che l'agitazione del personale di bordo abbia serio fondamento, soprattutto in relazione al carico di lavoro che viene richiesto, che non può disgiungersi dalle caratteristiche peculiari di un lavoro che, alternati a turni di riposo, vede orari particolarissimi;

la mediazione del Governo — assai opportuna — tuttavia non può nascondere la pericolosa e colpevole sottovalutazione, da parte di Alitalia, di un « conflitto annunciato » che ben diversamente poteva e doveva essere affrontato da parte dell'azienda proprio al fine di prevenire i gravi disagi che l'utenza ha dovuto subire in questi giorni e di evitare un ennesimo deprimente danno all'immagine del nostro Paese;

non a caso l'*European industrial relation observatory* (EIRO) ha posto l'Italia, insieme alla Spagna, al vertice della negativa classifica dei Paesi che hanno maggiormente sofferto a causa degli scioperi del settore;

atteso che la vertenza in questione era conosciuta, ad avviso dell'interrogante, Alitalia non avrebbe ben operato, consentendo l'avvio di un'agitazione che ha letteralmente messo in ginocchio il sistema di trasporto aereo, costringendo il Governo ad un tentativo di mediazione *in extremis* —:

se il provvedimento, prima assunto e poi ritirato, di Alitalia di riduzione da quattro a tre del numero di componenti

dell'equipaggio presenti margini di compatibilità con i principi della sicurezza del volo e con il rispetto dei più elementari diritti dei lavoratori;

se Alitalia possa sostenere la sostenibilità di una riduzione del personale di bordo senza spiegare la ragione per la quale, sino ad ora, il numero era fissato in quattro unità e non in tre, poiché — se così fosse — ci troveremmo di fronte ad un ingiustificato spreco di risorse umane e finanziarie. (3-02343)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la linea ferroviaria Napoli-Caserta attraversa il centro abitato del comune di Acerra e lo separa praticamente in quattro parti, ostacolando notevolmente la vita economica e sociale dell'intera comunità e provocando un elevato tasso di inquinamento dovuto alle autovetture in sosta presso i numerosi passaggi a livello —:

se non ritenga necessario ed urgente, nell'ambito delle proprie competenze, intervenire, senza ulteriori ritardi, alla soluzione delle problematiche esposte in premessa attraverso la realizzazione delle opere necessarie a consentire i collegamenti e la mobilità tra le varie parti del centro abitato mai realizzate in precedenza a causa anche della negligenza e dell'indifferenza mostrata dall'azienda delle Ferrovie dello Stato. (4-06464)

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

venerdì 30 maggio 2003 una parte della Caserma della Guardia di Finanza di Aosta è improvvisamente crollata senza alcuna ragione apparente;

l'edificio crollato aveva poco più di vent'anni di età, essendo stato costruito all'inizio degli anni ottanta;

secondo i primi accertamenti, la ragione del crollo deve attribuirsi ad un « cedimento strutturale » —:

se su questo grave episodio — che avrebbe potuto avere conseguenze drammatiche per i trenta militari che fino a qualche ora prima erano all'interno dell'edificio — sia stata ordinata un'inchiesta ministeriale e, in questo caso, quali siano le risultanze della medesima. (4-06475)

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

in data 15 giugno 2003 verrà chiuso per lavori il ponte sulla S.S. 516 presso il comune di Ponte San Nicolò (Padova);

tali lavori sono finalizzati alla manutenzione e al miglioramento, dal punto di vista della sicurezza, di un'importante opera viaria che insiste su di un tratto stradale ad alta percorrenza di mezzi pesanti;

i lavori in questione saranno eseguiti dall'ANAS, su di un tratto di strada rimasto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

alcuni esponenti di Alleanza Nazionale, il 24 maggio 2003 e il 25 maggio 2003 hanno avviato una raccolta di firme contro la chiusura del ponte sulla S.S. 516 (privi oltretutto della necessaria autorizzazione amministrativa e, anche se multati dai vigili urbani, hanno continuato in tale raccolta), avanzando forti sospetti sulla necessità di intervenire sul ponte, sulla direzione dei lavori e sulla progettazioni, mettendo in dubbio di fatto le valutazioni e l'operato dell'ANAS;

in alternativa alla chiusura del ponte, tali esponenti di Alleanza Nazionale propongono di aspettare il completamento della strada dei vivai (per la quale non vi sono ancora né i soldi, né il progetto

esecutivo) o di autorizzare il transito sul ponte a corsie alternate, soluzioni che non considerano l'impellente bisogno di una rapida messa in sicurezza ditale opera viaria —:

se il Ministro possa confermare che la necessità delle opere di manutenzione del ponte sulla S.S. 516 presso Ponte San Nicolò sia stata stabilita dall'ANAS per l'incolumità e la sicurezza dei cittadini;

se il Ministro, ai fini della sicurezza, non ritenga inopportuna sia la soluzione di attendere il completamento della strada dei vivai, che l'autorizzazione al transito dei veicoli sul ponte a corsie alternate mentre vengono svolti i lavori;

se il Ministro, vista l'importanza di quest'opera per la viabilità padovana, non ritenga opportuno, in occasione dei lavori di manutenzione, prevedere il raddoppio del ponte oramai del tutto insufficiente rispetto alla quantità di veicoli che percorrono la S.S. 516;

se il Ministro sia in grado di chiarire quando effettivamente partiranno i lavori per la strada dei vivai. (4-06478)

* * *

INTERNO

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

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

nella notte del 14 maggio 2003, in località Tomo di Ricadi (Vibo Valentia), ignoti criminali hanno dato alle fiamme, causando ingenti danni, le casse-forme « annate » di un cantiere in cui si sta costruendo la struttura turistica « Centro Benessere di Talassoterapia » di Giuseppe Giuliano, noto imprenditore turistico del Vibonese;

l'incendio si configura ad avviso degli interpellanti come un chiaro attentato di stampo mafioso e segue una incalzante