

TOCCI e GRANDI. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il professor Vittorio Grilli è stato nominato Commissario unico dell'Istituto Italiano di Tecnologia (I.I.T.) e membro del Consiglio di amministrazione della società per i beni culturali ARCUS;

i suddetti incarichi si aggiungono alla funzione di Ragioniere Generale dello Stato;

ciascuna delle suddette nomine è accompagnata dai relativi compensi per singolo incarico svolto —:

quali siano i compensi assegnati al professor Grilli per le funzioni di Commissario I.I.T. e di membro del consiglio di amministrazione della società ARCUS;

quale sia la retribuzione complessiva del professor Grilli comprensiva dello stipendio di Ragioniere Generale e di qualsivoglia altro incarico. (4-09923)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta scritta:

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

in data 27 aprile 2004, all'aeroporto di Capodichino si è sfiorata una nuova tragedia come quella avvenuta a Linate del 2001. Hanno infatti rischiato l'impatto due aerei, un Boeing 737 dell'Air One e un Md80 dell'Alitalia, entrambi incomprensibilmente presenti sulla pista per il decollo, uno di fronte all'altro ai due capi dell'unica pista. Per fortuna, grazie all'abilità del pilota del Boeing, si è evitata la tragedia, nell'ennesima sfiorata collisione all'aeroporto di Capodichino. Il Boeing è stato bloccato a metà della sua corsa, con una frenata di emergenza, tecnicamente dovuta a una *runway incursion* (una in-

cursione non autorizzata in pista). Questo incidente testimonia e ripropone ancora una volta il problema sicurezza dell'aeroporto di Capodichino. Lo scalo, uno dei pochi in Italia situati nel centro cittadino, ha raggiunto il limite della sua capacità: vi è un elevato traffico (oltre 65 mila aerei in arrivo e partenza ogni anno, con 4 milioni e mezzo di viaggiatori, che si incrementa con i *charter* in particolare durante i mesi estivi). Uno scalo che è al massimo delle capacità ricettive, « bollito » come dicono gli esperti di settore, e che rischia solo di evidenziare falle su sicurezza ed operatività. L'allarme su Capodichino non nasce, però, da quest'ultimo incidente. Il 26 marzo 2003 un'altra mancata collisione tra due aerei. Quella volta un aereo dell'Alitalia fu costretto ad interrompere la manovra di decollo perché la pista era stata attraversata da un'aeromobile dell'*Alpi Eagles*. Anche in quel caso, fu la bravura del pilota a evitare la collisione tra i veivoli che si trovavano sulla stessa pista. Appena qualche mese fa, l'ennesimo incidente. Il 4 marzo 2004, infatti, una buca sulla pista dello scalo partenopeo « azzoppa » un aereo della compagnia *Alpi Eagles*. Il Fokker si piega su un lato per venti gradi ed è costretto ad interrompere le manovre di decollo tra la paura dei passeggeri che rimangono illesi. Sulla questione sicurezza, legata strettamente alla potenzialità dello scalo, nel febbraio 2003 si è registrato anche un acceso scontro tra la Gesac, che gestisce lo scalo di Capodichino, e l'Enac. E questo, senza contare che il 21 aprile 2004, ossia una settimana prima di quest'ultimo incidente, il presidente dell'Enac, Vito Riggio, ha inviato una lettera riservata e dettagliata al Ministro dei Trasporti e all'assessore ai Trasporti della Regione Campania, in cui si sollecita una « svolta » per Capodichino. Uno scalo che ormai non regge più il traffico da aeroporto « internazionale » e la cui dimensione caratteristica di *city airport* non va oltre i 4,5 milioni di passeggeri all'anno, contrariamente ai prospettati 10/14 sbandierati da Regione, gestori e investitori. Ma, traffico a parte, Capodichino pone anche problemi com-

merciali, visto che la Boeing, *partnership* dell'Alenia non riesce a far decollare i 747 e deve sobbarcarsi a trasferimenti via mare dei pezzi di fusoliera. E problematiche restano anche sull'inserimento dello scalo nel tessuto urbano, con gravi rischi per la sicurezza e l'inquinamento acustico. Altra nota dolente è poi quella relativa all'accordo di programma Stato-Regione, siglato nel 2003, che ha destinato 111 milioni di euro a una serie di interventi per il potenziamento della struttura, l'ulteriore miglioramento della sicurezza e la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico. Non sono state completate le opere previste per l'ammodernamento dei sistemi di controllo del traffico aereo e dei segnali luminosi, a cura della Gesac, cui è stato allungato il contratto fino a 40 anni. Tra l'altro, la nuova area passeggeri realizzata all'ingresso dello scalo (un *hangar* colorato di fucsia) non sarebbe conforme alle disposizioni doganali e non risponderebbe alle necessità imposte dalle norme di sicurezza circa gli impianti di ispezione dei bagagli. Una situazione, quindi, che chiede una effettiva ed immediata svolta per lo scalo napoletano. Altresì vanno accelerate tutte le procedure per l'attivazione dello scalo internazionale di Grazzanise —:

quali iniziative intenda adottare il ministro interrogato affinché sia fatta luce sull'ennesima sfiorata collisione verificatasi nello scalo napoletano;

se la Gesac abbia rispettato i tempi stabiliti per la realizzazione delle opere previste nell'accordo di programma Stato-regione e in caso contrario quali iniziative si intendano adottare;

in che modo s'intende accelerare la procedura per la realizzazione dell'aeroporto internazionale di Grazzanise.

(4-09913)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

MOLINARI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in data 10 marzo 2002 è scomparso il signor Michele Benazzi presso il centro di Taglio di Po in provincia di Rovigo;

della vicenda se ne è interessata più volte la trasmissione televisiva *Chi l'ha visto* ma a due anni dalla scomparsa nulla è dato sapere sulla sorte del signor Benazzi Michele;

i genitori di Michele, Anna Maria e Giorgio Benazzi alcuni mesi fa sono stati invitati dalla Polizia presso l'Ospedale Civile di Brescia per il riconoscimento di una salma di un giovane sconosciuto e per questo motivo sono stati sottoposti all'esame del DNA;

gli esiti dell'esame sono stati negativi fermo restando il dolore e l'angoscia per i genitori di Michele Benazzi;

l'associazione Penelope, che si occupa di persone scomparse e di sostegno alle famiglie degli scomparsi, ha da tempo avanzato la richiesta di istituire una Banca dati nazionale concernente i dati delle persone scomparse —:

se e in quali tempi il Governo intenda adottare iniziative normative che raccolgano la proposta avanzata da parte dell'Associazione Penelope, sulla scorta di quanto è avvenuto già in altri Paesi, circa l'istituzione di una banca dati nazionale per le persone scomparse al fine di non sottoporre i congiunti delle persone scomparse ad una triste peregrinazione da un obitorio all'altro facendo risparmiare loro dolore e spese. (3-03322)

Interrogazione a risposta in Commissione:

TOLOTTI, VIOLANTE e QUARTIANI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la gestione della casa da gioco di Campione d'Italia e il difficile « contesto »