

76.

Allegato B

ATTI DI CONTROLLO E DI INDIRIZZO

INDICE

	PAG.		PAG.
Mozlone:		Storace	4-04252 3597
Segni	1-00029 3589	Pasetto	4-04253 3597
Interpellanze:		Gramazio	4-04254 3598
Andreatta	2-00246 3590	Forestiere	4-04255 3598
Scalia	2-00247 3590	Forestiere	4-04256 3599
Dorigo	2-00248 3591	Mazzocchi	4-04257 3599
Segni	2-00249 3592	Mazzocchi	4-04258 3599
Interrogazione a risposta orale:		Valpiana	4-04259 3600
Selva	3-00264 3593	Niccolini	4-04260 3601
Interrogazione a risposta in Commissione:		Tremaglia	4-04261 3601
Negri Magda	5-00456 3594	Gramazio	4-04262 3601
Interrogazioni a risposta scritta:		Galletti	4-04263 3602
Tremaglia	4-04247 3595	Galletti	4-04264 3603
Zaccheo	4-04248 3595	Vigevano	4-04265 3603
Barra	4-04249 3596	Bolognesi	4-04266 3604
Petrelli	4-04250 3597	Del Gaudio	4-04267 3604
Petrelli	4-04251 3597	Pecoraro Scanio	4-04268 3604
		Mattioli	4-04269 3605
		Pecoraro Scanio	4-04270 3605
		Dallara	4-04271 3606
		Apposizione di una firma ad una inter-	
		rogazione	3606

N.B. Questo allegato, oltre gli atti di controllo e di indirizzo presentati nel corso della seduta, reca anche le risposte scritte alle interrogazioni presentate alla Presidenza.

XII LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1994

	PAG.		PAG.
Interrogazioni per le quali è pervenuta risposta scritta alla Presidenza:		Marengo	4-00287 X
Battafarano	4-00679 III	Marengo	4-00486 XI
Biricotti	4-00753 IV	Marengo	4-01345 XI
Boffardi	4-00415 V	Mormone	4-01224 XII
Boghetta	4-02012 VI	Nespoli	4-01456 XIII
Brunetti	4-01610 VI	Odorizzi	4-02203 XIV
De Biase Gaiotti	4-02117 VII	Rossi Luigi	4-01243 XV
Hullweck	4-01885 VIII	Tremaglia	4-02464 XVI
Marengo	4-00272 IX	Tremaglia	4-02575 XVI
		Tremaglia	4-02576 XVII
		Valiante	4-01525 XVII

MOZIONE

La Camera,

premesso che:

l'informazione e la comunicazione rivestono ormai, nelle società moderne, un potere che deve essere garantito e regolamentato in modo sempre più autonomo;

inoltre la situazione dell'informazione in Italia è oltretutto anomala. Si è di fatto costituito, soprattutto nel sistema radiotelevisivo, un duopolio (Rai e Fininvest) che assorbe oltre il 90 per cento delle risorse pubblicitarie del sistema e altrettanto nel campo dell'*audience*. Il duopolio configura la posizione dominante del sistema pubblico e della Fininvest, chiaramente in contrasto con le normative *antitrust*. Si deve aggiungere che l'anomalia è divenuta ancora più evidente dopo che è stato designato come presidente del Consiglio l'onorevole Silvio Berlusconi, proprietario di uno dei due poli e che a distanza di quasi cinque mesi dalla fiducia in Parlamento il conflitto d'interessi, di cui l'aspetto televisivo è certo il maggiore, non è stato ancora risolto. E sembra distante il termine in cui questo avverrà;

su queste premesse e nei mesi scorsi il Governo ha rigettato il progetto di risanamento del precedente consiglio di amministrazione della Rai sotto la presidenza De Mattè, inducendolo di fatto alle dimissioni e procedendo alla nomina del nuovo CDA attraverso i Presidenti di Camera e Senato;

il nuovo CDA, sotto la presidenza della dottoressa Moratti, prima di presentare il piano di ristrutturazione e quello editoriale ha effettuato le nomine dei nuovi dirigenti della struttura e dei direttori di testata senza apparente ragione alcuna e in contrasto con ogni norma logica di comportamento aziendale. Ciò ha prodotto molteplici disapprovazioni da parte di esponenti della maggioranza e della minoranza;

questo atteggiamento « provocatorio » e contrario ai presupposti di indirizzo che il Parlamento deve concedere è stato censurato dalla Commissione di vigilanza che ha bocciato il piano editoriale appena esso è stato presentato;

nello stesso giorno della bocciatura, prima che la Commissione di vigilanza lo formalizzasse con un voto quasi unanime, il CDA della Rai ha confermato le nomine che al momento erano congelate;

questa confusa situazione è generata dalla scarsa considerazione che il CDA della Rai mantiene nei confronti dei poteri di indirizzo e di vigilanza del Parlamento,

impegna il Governo:

ad attenersi alle direttive delle Assemblee parlamentari e della Commissione di vigilanza sul piano triennale di ristrutturazione aziendale della RAI-TV;

a sospenderne l'approvazione sino a che l'esame non sarà stato completato in Parlamento;

ad assicurare comunque l'effettiva autonomia ed il reale potenziamento del sistema radiotelevisivo pubblico.

(1-00029) « Segni, Masi, Mazzuca, Bordon, Indelli, Milio, Mirone, Pozza Tasca, Rivera, Soldani ».

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro del tesoro. Per conoscere — premesso che:

l'autonomia della Banca d'Italia è un bene pubblico del Paese e nessun governo responsabile può attendersi qualche vantaggio a rimetterla in discussione;

l'indipendenza di diverse banche centrali è garantita ovunque dal pluralismo di un meccanismo istituzionale che varia da Paese a Paese;

in Italia tale indipendenza è garantita innanzitutto dalla cooptazione del vertice della banca, attraverso un atto complesso di nomina in cui il Presidente della Repubblica e il Consiglio dei ministri hanno di fatto esercitato sinora un ruolo di garanzia senza mai interferire nel merito delle nomine, neppure attraverso la predeterminazione di criteri di selezione con imposizioni astratte di preferenza per soluzioni interne o esterne, anche in presenza, fino agli anni 1990, di una legislazione dirigistica in materia di governo del credito;

per la prima volta si è determinato un grave ritardo nella nomina del direttore generale e che tale ritardo, non imputabile agli organi competenti della Banca, rifletterebbe pressioni e veti dell'Esecutivo intesi ad imporre propri candidati —

se il Governo si renda conto delle conseguenze sul mercato del debito pubblico del cambio che si sono verificate e che potranno in futuro derivare in modo ancora più rilevante da questo conflitto istituzionale tra Governo e Banca d'Italia;

se di conseguenza il Governo non voglia finalmente rispettare il carattere di magistratura tecnica della Banca e disporsi a dar corso senza ulteriori conflitti agli atti di sua competenza per la nomina

del direttore generale della Banca d'Italia espresso dal Consiglio superiore della Banca stessa.

(2-00246)

« Andreatta, Pinza ».

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del tesoro, per sapere — premesso che:

l'articolo 22 della legge 9 gennaio 1991, n. 9 prevede che l'energia prodotta da fonti rinnovabili o ad esse assimilate venga ceduta all'Enel a prezzi incentivanti;

l'articolo 1 della legge 9 gennaio 1991, n. 10, che detta norme per l'attuazione del piano energetico nazionale, definisce in maniera puntuale quali siano le fonti rinnovabili di energia e quelle ad esse assimilate;

né la lettera né la *ratio* della norma consentono che tra di esse possano comunque venire annoverati prodotti petroliferi;

il combinato disposto del provvedimento CIP n. 6 del 29 aprile 1992, e del decreto ministeriale 25 settembre 1992, estende detto trattamento incentivante anche agli impianti atti ad utilizzare carbone o gas prodotto dalla gassificazione di qualunque combustibile o residuo;

in conseguenza viene ammessa ai benefici anche l'energia prodotta con coke di petrolio (TAR), consentendo all'ENEL, previa specifica autorizzazione del Ministero dell'industria, la stipula di apposite convenzioni con le industrie petrolifere, in particolare con l'API di Falconara, la SARAS di Sarroch, l'ISAB di Priolo Gargallo, l'AGIP PRAOIL di Gela e l'AGIP Raffinazione di Sannazzaro Burgundi;

tutto ciò comporterà l'erogazione di contributi per migliaia di miliardi a favore delle industrie petrolifere —

se sia a conoscenza dei fatti suesposti;

se non intenda provvedere per la revoca di tutti i provvedimenti finora adot-

tati in sede amministrativa in palese contrasto con la volontà del legislatore.

(2-00247)

« Scalia ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri del tesoro, dell'industria, commercio ed artigianato e della difesa, per sapere — premesso che:

secondo quanto riferito nei giorni scorsi dalla stampa nazionale, senza che siano intervenute smentite, l'amministratore delegato della Finmeccanica dottor Fabiano Fabiani avrebbe manifestato l'intenzione di chiedere al Governo un risarcimento danni per le mancate commesse militari alle aziende *ex EFIM* trasferite alla Finmeccanica stessa, in conseguenza degli insufficienti stanziamenti del bilancio della difesa per il 1995;

la richiesta del dottor Fabiani troverebbe giustificazione nella clausole del piano di trasferimento alla Finmeccanica delle attività già appartenute all'EFIM, piano approvato con decreto dei Ministri del tesoro e dell'industria in data 4 agosto 1993;

una delle clausole condizionanti del documento, sanzionata dal decreto in parola, consisterebbe infatti nella garanzia di un piano decennale di commesse da parte del Ministero della difesa alle aziende Finmeccanica per un importo globale di oltre diecimila miliardi;

da quanto riferì a suo tempo la stampa, in assenza di questa formale garanzia governativa, la Finmeccanica avrebbe senz'altro rifiutato l'incorporazione delle aziende *ex EFIM* del comparto difesa;

si apprende adesso che il mancato raggiungimento del volume di ordini previsto dalla clausola citata potrebbe comportare il pagamento di indennità risarcitorie da parte del Governo alla Finmeccanica stessa, se non addirittura il recesso

della finanziaria pubblica dal contratto di acquisto delle aziende *ex EFIM*;

la volontà del dottor Fabiani di chiedere un indennizzo allo Stato italiano o, addirittura, di recedere dal contratto con cui Finmeccanica ha incorporato le industrie *ex EFIM* sembra essere più di una indiscrezione giornalistica, se è vero che venerdì scorso il Ministro della difesa, senatore Cesare Previti, avrebbe incontrato l'amministratore delegato della Finmeccanica proprio per affrontare il problema dell'insufficiente volume di ordini all'*ex EFIM*;

gli interpellanti hanno più volte richiesto nei mesi scorsi ai Ministeri competenti — ricevendo solo dinieghi — copia del decreto, che non risulta essere mai stato pubblicato, così come non è mai stato reso noto, neppure al Parlamento, il documento approvato dal decreto medesimo e nel quale sarebbero contenuti i vincoli finanziari sopra riferiti;

se le notizie sulle clausole contrattuali fossero vere ci troveremmo di fronte ad una iniziativa gravissima ad illegittima da parte dei Ministri del tesoro e dell'industria *pro tempore* che hanno impegnato spese per oltre diecimila miliardi in dieci anni in assenza di qualsiasi autorizzazione legislativa, occultando anzi al Parlamento i contenuti dell'atto contrattuale con il quale questi impegni venivano assunti —:

se non intendano rendere pubblico il piano di passaggio delle aziende *ex EFIM* alla Finmeccanica;

se non intendano riferire al Parlamento il reale contenuto delle clausole che, direttamente o indirettamente, impegnano lo Stato italiano nei confronti della Finmeccanica o di altri soggetti coinvolti nell'acquisizione delle aziende *ex EFIM*;

se risponda a verità che nel documento medesimo o in altro comunque connesso vi sarebbe un impegno decennale vincolante per lo Stato di oltre diecimila miliardi di commesse da parte del Ministero della difesa alle aziende Finmeccanica;

se effettivamente esistano ulteriori clausole che prevedano risarcimenti alla Finmeccanica in caso di mancato rispetto degli impegni citati;

quali urgenti iniziative il Governo intenda assumere per evitare che il bilancio dello Stato venga gravato di oneri ulteriori ed indeterminati per impegni assunti al di fuori delle sedi istituzionali.

(2-00248) « Dorigo, Bellei Trenti, Marco Rizzo, Galdelli, Voccoli, De Murtas ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere — premesso che:

l'informazione e la comunicazione rivestono ormai, nelle società moderne, un potere che deve essere garantito e regolamentato in modo sempre più autonomo;

la situazione dell'informazione in Italia è chiaramente anomala, si è di fatto costituito soprattutto nel sistema radiotelevisivo, un duopolio (Rai e Fininvest) che assorbe oltre il 90 per cento delle risorse pubblicitarie del sistema e altrettanto nel campo dell'*audience*. Il duopolio configura la posizione dominante del sistema pubblico e della Fininvest;

l'anomalia è divenuta ancora più evidente dopo che è stato designato come Presidente del Consiglio l'onorevole Silvio Berlusconi, proprietario di uno dei due poli;

a distanza di quasi cinque mesi dalla fiducia in Parlamento il conflitto d'interessi, di cui l'aspetto televisivo è certo il maggiore, non è stato ancora risolto. E sembra distante il termine in cui questo avverrà;

il Governo ha rigettato il progetto di risanamento del precedente consiglio di

amministrazione della Rai sotto la presidenza De Mattè, inducendolo di fatto alle dimissioni;

un nuovo consiglio di amministrazione è stato nominato;

questo consiglio di amministrazione, sotto la presidenza Moratti, prima di presentare il piano di ristrutturazione e quello editoriale ha effettuato tuttavia le nomine dei dirigenti della struttura e dei direttori di testata senza apparente ragione alcuna;

questo atteggiamento « provocatorio » e contrario ai presupposti di indirizzo che il Parlamento deve concedere è stato censurato dalla Commissione di vigilanza che ha bocciato il piano editoriale appena esso è stato presentato;

nello stesso giorno della bocciatura prima che la Commissione di vigilanza lo formalizzasse con un voto quasi unanime, il consiglio di amministrazione della Rai ha confermato le nomine che erano, al momento, « congelate »;

si apprende da fonti giornalistiche che il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni starebbe approvando il piano di ristrutturazione —:

quali provvedimenti il Governo intenda prendere:

per sciogliere il nodo del conflitto di interessi del suo Presidente;

per censurare il comportamento illegittimo del consiglio di amministrazione della Rai nel suo « schiaffo » sostanziale al Parlamento;

per far approvare il piano editoriale della Rai, allo stato bocciato dalla Commissione;

infine se intenda far revocare il mandato ai direttori e ai capistruttura nominati in aperto conflitto con il Parlamento.

(2-00249) « Segni, Masi, Mazzuca ».

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA ORALE**

SELVA. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere — premesso che:

in occasione dello sciopero generale del 14 ottobre scorso, il Preside dell'Istituto Cattaneo di Modena ha decretato « in base alla normativa vigente » la sospensione di ogni attività scolastica, comunicando alle famiglie che gli alunni non sarebbero stati accolti a scuola;

sette professori dell'Istituto, non aderenti allo sciopero, si sono presentati regolarmente, rispettando l'orario previsto ma senza poter svolgere il loro lavoro —:

se anche per la Scuola debba essere sempre garantito, con il diritto allo sciopero, anche quello di non parteciparvi sia da parte degli alunni sia da parte dei professori;

se sia necessario rivedere la « normativa vigente » in base alla quale il Preside di un Istituto scolastico può dare preventiva comunicazione di uno sciopero alle famiglie bloccando ogni attività didattica e realizzando, nei fatti, una serrata del tutto ingiustificata. (3-00264)

* * *

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

MAGDA NEGRI e GAIOTTI DE BIASE.
— Al Presidente del Consiglio dei ministri e
al Ministro degli esteri. — Per sapere —
premessi che:

il 7 novembre 1991 a Salisburgo
l'Italia sottoscrisse la « Convenzione delle
Alpi », sinora ratificata da Liechtenstein,
Austria e Germania, ma non ancora dal
nostro Paese;

la Convenzione quadro e i singoli
protocolli richiedono, per diventare opera-
tivi, la ratifica da parte dei Parlamenti
nazionali e del Parlamento europeo;

vi è l'urgenza di incominciare a per-
seguire i principali obiettivi della « Con-

venzione delle Alpi » che sono: armonizza-
zione delle politiche del turismo e del
tempo libero, tutela dell'ambiente e del
paesaggio, politica dei trasporti compati-
bile con l'*habitat* locale, promozione di
misure di risparmio energetico, creazione
di zone internazionali di protezione delle
risorse idriche, gestione del paesaggio ru-
rale tradizionali, marchi di origine e di
qualità dei prodotti alpini etc. —:

quali iniziative, intendano sollecita-
mente promuovere affinché il Parlamento
italiano ratifichi al più presto la « Con-
venzione delle Alpi », trattato vincolante di
diritto pubblico internazionale per la tu-
tela di uno sviluppo sostenibile dalla re-
gione alpina, riconoscendo così l'assun-
zione di responsabilità da parte del nostro
Paese per la salvaguardia duratura ed
efficace delle Alpi in tutti i loro aspetti.

(5-00456)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

TREMAGLIA. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

nel comune di Urganò, in provincia di Bergamo, esiste un insediamento produttivo, che ha per oggetto la tintoria e finissaggio di tessuti;

data la natura delle lavorazioni, tale attività, (esercitata dalla spa Europizzi), è sempre stata oggetto di costanti e doverosi controlli, sia tecnici che amministrativi, in ordine al rispetto dei limiti di legge nella emissione dei rifiuti liquidi propri di quel tipo di lavorazione, che hanno avuto esito del tutto positivo;

nel gennaio 1994 la ditta in questione, avendo deciso di completare l'impianto di trattamento dei reflui con una sezione di digestione anaerobica dei fanghi di recupero, ha inoltrato al comune di Urganò la relativa richiesta di concessione edilizia con il relativo oggetto tecnico;

in data 14 gennaio 1994 il comune richiedeva ulteriore documentazione che veniva trasmessa in data 28 febbraio 1994;

da allora il comune di Urganò non ha più provveduto, in alcun modo, sino al 2 luglio 1994, allorché la ditta in questione richiedeva l'autorizzazione edilizia a realizzare l'impianto, essendo trascorsi tutti i termini sufficienti per la formazione del silenzio-assenso;

solo a seguito di tale istanza, il comune di Urganò notificava alla Europizzi il proprio diniego alla richiesta concessione edilizia, con l'assurda motivazione che « il digestore anaerobico non è da classificarsi impianto di depurazione, bensì un vero e proprio impianto di trasformazione con il risultato finale di produzione biogas... », così che l'impianto dovesse es-

sere considerato « volume », non assenti-
bile, perché gli indici di notificazione della
zona non l'avrebbero consentito;

è evidente, ad avviso dell'interrogante
che vi sia stato un palese errore da parte
del comune in questione, al punto tale di
non avere ritenuto un « digestore anaero-
bico » quale componente essenziale di un
impianto di depurazione, ma bensì quasi
fosse una qualsiasi costruzione industriale;

risulta incomprensibile la tesi del
comune, secondo la quale la trasforma-
zione di un potente inquinante in un gas
utilizzabile non costituisca « depurazio-
ne », quasi che la « depurazione » non si
attuï proprio tramite la « trasformazione »
di un inquinante in ciò che inquinante
non è;

tale grave errore abbia conseguenze
assolutamente negative, sia in ordine alle
legittime attività industriali della Euro-
pizzi, sia soprattutto perché impedisce al
compendio industriale di Urganò di
dotarsi di un impianto di smaltimento e
depurazione dei fanghi che certamente
migliorerà la situazione ambientale, e ri-
durrà complessivamente comunque i rischi
di inquinamento industriale —:

se non ritenga opportuno intervenire
nell'ambito delle sue competenze, presso
gli enti locali interessati, la regione Lom-
bardia ed in particolare il comune di
Urganò, affinché si giunga ad una cor-
retta applicazione delle norme e ad un
risultato finale di reale tutela dell'am-
biente, nonostante le incertezze o le evi-
denti incompetenze manifestate nella pre-
sente occasione da chi dovrebbe concorrere
prima di ogni altro a tale tutela. (4-04247)

**ZACCHEO, SOSPIRI, MASTRANGELO,
VENEZIA, BRACCI, MITOLO, CECCONI,
MORSELLI, PATARINO, PACE, MARTI-
NAT, VALENSISE, MESSA E CUSCUNÀ.**
— *Al Ministro della difesa.* — Per sapere —
premessò che:

il decreto emanato dal Ministro della
difesa il 31 agosto 1994, in applicazione

dell'articolo 9 comma 7 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, fissa all'articolo 3 il limite massimo di 45 milioni lordi di reddito quale condizione per il mantenimento della conduzione dell'alloggio di servizio destinato ai militari e ad altre categorie previste dal predetto decreto;

tale disposizione esclude, di fatto, circa il 50 per cento dell'attuale utenza degli alloggi di servizio assegnati;

la discriminazione colpisce soprattutto gli ufficiali e i sottufficiali, categorie che, per obbligo di carriera, sono sottoposte a continui trasferimenti in zone molto distanti tra di loro, e che li costringe, quindi, a costosi cambiamenti di alloggio;

il venir meno per la maggior parte di essi della possibilità di usufruire di alloggi di servizio creerà notevoli problemi di ricerca di immobili da destinare alla propria residenza, considerato che in molti casi le famiglie seguono i diversi cambi di destinazione a cui gli ufficiali sono sottoposti, in considerazione della scarsità degli stessi o degli alti costi che soprattutto in alcune città non può non essere rilevata;

da quanto emerge dalla lettura dei lavori parlamentari delle Commissioni Difesa della Camera e del Senato, questo limite relativo al reddito lordo era stato fissato a livelli sensibilmente più elevati;

il Ministero competente non ha mai fornito al Parlamento l'elenco dettagliato degli alloggi di sua proprietà destinati ai militari;

evidenti incongruenze emergono dal combinato disposto della legge n. 537 e il suddetto decreto emanato dal Ministero —:

quali iniziative il ministero intenda intraprendere affinché quella larga fascia di utenza esclusa dal presente decreto possa continuare ad usufruire degli alloggi di servizio;

quali verifiche intenda fare al fine di pervenire ad una precisa identificazione degli alloggi non più necessari;

se intenda, infine, elevare il limite di reddito fissato dal provvedimento ministeriale al fine di ristabilire il giusto diritto delle categorie ingiustamente escluse.

(4-04248)

BARRA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 3 del decreto-legge n. 357 del 1994 prevede la detassazione del reddito d'impresa reinvestito;

in particolare, al fine di favorire gli investimenti imprenditoriali, viene concessa l'esenzione ai fini Irpef, Irpeg e Ilor del 50 per cento dell'incremento degli investimenti in impianti e beni strumentali, calcolato secondo i criteri individuati dalla precitata norma;

si è posto il problema, da parte delle associazioni di categoria interessate e dei professionisti che svolgono attività di consulenza aziendale e fiscale, della possibile coesistenza della nuova agevolazione con quella disposta dall'articolo 12 del decreto-legge n. 333 del 1992 che riproduce al 50 per cento il maggior reddito di impresa dichiarato rispetto all'esercizio precedente, purché tale eccedenza sia superiore al 15 per cento del reddito realizzato nell'esercizio precedente e che gli investimenti innovativi siano superiori alla somma del maggior reddito stesso e dell'ammortamento;

in materia sono state formulate due ipotesi:

a) applicando i principi dello *jus superveniens* e della abrogazione tacita, l'articolo 3 del decreto-legge n. 357 del 1994 avrebbe soppresso l'articolo 12 del decreto-legge n. 333 del 1992;

b) le due normative coesistono — in assenza di diversa disposizione contraria — consentendo alle imprese, in possesso dei requisiti prescritti e ricorrendone i diversi presupposti, di beneficiare del cumulo di entrambe le agevolazioni (tesi, questa, so-

XII LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1994

stenuta dalla Commissione di studio per le imposte dirette del Consiglio nazionale dei dottori commercialisti);

nel contesto della discussione in Commissione finanze e nel dibattito svoltosi nell'Aula della Camera dei deputati, è emersa più volte la volontà del Governo di rendere cumulabili, a favore delle imprese, i benefici introdotti dal decreto-legge n. 357 del 1994 con ogni altra agevolazione preesistente, proprio per favorire al massimo la ripresa degli investimenti e gli effetti economici indotti, compresi quelli occupazionali;

è auspicabile, pertanto, proprio per stimolare al massimo l'interesse degli imprenditori ad operare nuovi investimenti e per debita conformità allo spirito ed alle finalità della legge determinati dalla volontà del Parlamento e dell'Esecutivo, che prevalga la tesi della coesistenza delle due succitate normative agevolative —:

quale sia la posizione del Ministro, al fine di definire la questione controversa ed i dubbi interpretativi che ne sono scaturiti;

se intenda diramare con urgenza apposite istruzioni intese a chiarire meglio la portata delle agevolazioni stesse. (4-04249)

PETRELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

si era ventilata l'ipotesi di una soppressione della Pretura di Fasano (BR);

nel gennaio 1994 veniva inviata al Ministro una relazione del Presidente della Corte di appello di Lecce a sostegno della permanenza di suddetta Pretura, alla quale verrebbe accorpata quella di Ostuni —:

se il Ministro in questione non ritenga opportuno mantenere in vita la Pretura di Fasano facendo fede alle richieste della Corte di Appello di Lecce, profonda conoscitrice delle esigenze e delle problematiche relative alla amministrazione della giustizia in quelle zone. (4-04250)

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

l'ingresso clandestino di albanesi nelle province di Bari e Brindisi costituisce un fenomeno diffuso e di vaste proporzioni;

gli albanesi introdottisi in Italia con mezzi illegali costituiscono un serbatoio ideale per la micro criminalità e la criminalità organizzata della zona dove attingere « manodopera » a basso prezzo;

diversi sono i casi già accertati nelle cittadine di Fasano e Monopoli che hanno contribuito ad esasperare gli animi dei residenti —:

se il Ministro in questione non ritenga opportuno intensificare i controlli in quella area onde verificare tali situazioni di illegalità. (4-04251)

STORACE. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere: se sia nelle intenzioni del Ministro istituire un registro storico estero, anche mediante il coordinamento di un altro organo come il PRA o l'ACI, con lo scopo di catalogare le vetture d'epoca di fabbricazione estera circolanti in Italia;

questa riforma, qualora venisse attuata tramite un'apposita legge, consentirebbe di avere finalmente un quadro completo sulla presenza delle vetture straniere nel nostro Paese, di snellire l'attività dell'ASI (Automoto club Storico Italiano) che attualmente si occupa dell'immatricolazione e della catalogazione di tutte le automobili d'epoca, e di fornire un valido supporto tecnico agli ingegneri che nell'esaminare le vetture avrebbero maggiori conoscenze specifiche e quindi si sarebbero sicuramente in grado di effettuare analisi più attente e scrupolose. (4-04252)

PASETTO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso:

che il sistema monetario italiano è affetto da un'anomalia tanto macroscopica quanto inosservata, che a giudizio dello scrivente dovrebbe essere corretta;

che, infatti, in Italia la proprietà della moneta non appartiene al popolo italiano, e per esso allo Stato, bensì ad un ente, la Banca d'Italia, alla quale lo Stato ha concesso la gestione monetaria complessiva, ivi compresa la proprietà dei valori monetari —:

se non intenda promuovere una riforma legislativa che porti a definire la moneta un bene reale conferito, all'atto dell'emissione, a titolo originario in proprietà a tutti i cittadini appartenenti alla collettività nazionale italiana, con conseguente riforma dell'attuale sistema dell'emissione monetaria che trasforma la banca centrale da semplice ente gestore ad ente proprietario dei valori monetari. (4-04253)

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso:

che il quotidiano *Il Resto del Carlino* edizione di Ferrara, in data 22 luglio 1994 riguardo ai problemi di sovraffollamento della Facoltà di Giurisprudenza riporta la seguente dichiarazione del Magnifico Rettore dell'Università degli studi di Ferrara Prof. Pietro Dalpiaz: «si potrebbero portare le tasse a cinque milioni ed istituire 400 borse di studio per i più bravi. In Bocconi s'ammazzano per entrare e ne pagano sette. E lo stesso succede alla Luis o alla Cattolica di Milano »;

che su un aumento prossimo delle tasse a Cinquemilioni la comunità studentesca non ha avuto ulteriori precisazioni o notizie né per via diretta, tramite comunicazioni del Magnifico Rettore, né per via indiretta tramite dichiarazioni o comunicati sugli organi di stampa locali;

che le precedenti decisioni dell'amministrazione universitaria concernente sostanziosi aumenti di tassazione hanno pro-

dotto malumore e preoccupazione tra gli studenti, ora allarmati anche da prospettive di ulteriori oneri economici —:

se il Ministro ritenga l'aumento delle tasse universitarie l'unica soluzione ottimale per la risoluzione del problema sovraffollamento;

se il Ministro non ritenga di domandare al Magnifico Rettore dell'Università degli studi di Ferrara come la comunità studentesca debba considerare la dichiarazione di cui sopra: se come una legittima ed autorevole opinione o invece come un intendimento programmatico. (4-04254)

FORESTIERE. — *Ai Ministri della sanità e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

negli ultimi anni sono stati rilevati significativi ed allarmanti aumenti dei tassi di mortalità per patologie tumorali nella zona Nord della provincia di Siracusa (quadrilatero Augusta-Melilli-Priolo-Sortino e triangolo Lentini-Carlentini-Francofonte) così come evidenziato su qualificati organi di stampa locali ed in numerose manifestazioni politiche e scientifiche;

in particolare nel triangolo Lentini-Carlentini-Francofonte, per come segnalato anche da operatori sanitari di quei centri, è notevolmente cresciuto il tasso di leucemie infantili, tanto da determinare la formazione di un comitato di genitori di bambini leucemici;

sono state formulate diverse ipotesi in ordine alle cause di così gravi fenomeni (inquinamento petrolchimico dell'aria, dell'acqua del suolo e del sottosuolo, uso di anticrittogamici e pesticidi, incidenti militari verificatisi negli ultimi dieci anni con possibile dispersione di materiali radioattivi, discariche e smaltimenti abusivi di rifiuti tossici e financo radioattivi, etc. etc.) —:

quali iniziative urgenti intenda intraprendere e sviluppare per un serio e completo monitoraggio dei fenomeni segnalati

e per un'indagine conoscitiva di elevato livello scientifico tesa ad individuare cause e rimedi di una drammatica realtà che penalizza, oltre ogni limite, una comunità umana di 150.000 persone. (4-04255)

FORESTIERE. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

la bozza relativa al piano sanitario della regione Sicilia prevede per l'ospedale di Augusta (in provincia di Siracusa) un drastico ridimensionamento attraverso la consistente riduzione dei posti-letto e la chiusura di alcuni reparti (otorino, psichiatria etc.);

i comuni interessati dal previsto ridimensionamento (Augusta-Melilli-Priolo-Sortino), con una popolazione complessiva di oltre 70.000 abitanti residenti, rientrano in area qualificata « zona ad elevato rischio di crisi ambientale », a causa della presenza del più grande polo petrolchimico d'Europa, di imponenti infrastrutture portuali, industriali e militari (con decine di migliaia di presenze fluttuanti) ed inoltre ricadono nella fascia a più elevato rischio sismico della penisola (vedi terremoto del 13 dicembre 1990);

nella predetta bozza di piano sanitario sono previsti cosiddetti « Ospedali di area » in realtà e zone certamente ed oggettivamente meno significative di quella sopra descritta, come Modica e Taormina;

le rilevanti esigenze del quadrilatero Augusta-Melilli-Priolo-Sortino sopra descritte comporterebbero piuttosto che un ridimensionamento, un adeguato ampliamento e potenziamento dell'Ospedale di Augusta (medicina del Lavoro, reparto malattie infettive etc.) trasformandolo in Ospedale di area —

quali iniziative ed opportuni passi intenda intraprendere, pur nel rispetto delle competenze, presso gli organi della regione Siciliana onde scongiurare i paventati tagli e favorire, per converso, la rea-

lizzazione di adeguate strutture sanitarie in comuni « a rischio ». (4-04256)

MAZZOCCHI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e della sanità.* — Per sapere — premesso:

che con deliberazione 905.37/94 del 27 settembre 1994 la USSL 26 di Venaria Reale della provincia di Torino ha indetto una gara a trattativa privata per l'aggiudicazione del servizio di pulizie locali della medesima USSL per un importo presunto di lire 320.000.000 + IVA;

che la gara è stata riservata esclusivamente alle cooperative iscritte alle sezioni B dell'Albo regionale secondo quanto indicato dalla legge regionale 18/94;

che con tale bando non si offre la possibilità a centinaia di società e piccole imprese di partecipare per l'aggiudicazione di detto servizio —

se il Ministro della sanità non ritenga di intervenire con urgenza presso la regione Piemonte al fine di sospendere detta gara che andrebbe a scadere il 22 ottobre 1994;

se il Ministro di grazia e giustizia, ravvisando gli estremi di disparità di trattamento tra soggetti interessati alla stessa attività imprenditoriale, non ritenga dover intervenire nei propri ambiti di competenza al fine di esaminare se sussistono gli estremi per l'abuso in atti d'ufficio da parte del commissario straordinario della succitata USSL. (4-04257)

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

che la sistemazione attuale della sezione Automezzi della Questura di Roma è situata ormai da diversi anni in locali in Roma, Via Salvati 56;

che detti locali sono assolutamente non idonei alle necessità minime del ser-

vizio e pericolosi, oltreché dannosi per i dipendenti e privi delle autorizzazioni amministrative indispensabili;

che in data 2 ottobre scorso, a seguito di un temporale, di normale intensità, l'impianto si è allagato ed è stato dichiarato non agibile a seguito dell'intervento dei Vigili del fuoco, i quali hanno riscontrato gravi irregolarità che impongono all'amministrazione interventi onerosi ed immediati;

che anche l'ACEA ha immediatamente sospeso l'erogazione dell'energia, stante la pericolosità di una cabina di trasformazione realizzata all'interno dell'impianto, con tutte le evidenti difficoltà per l'espletamento del servizio e la garanzia delle norme di sicurezza per i dipendenti;

che l'attuale Questore di Roma, così come il suo predecessore, sono al corrente della situazione, ma pur essendosi impegnati lodevolmente non sono riusciti a trovare una sistemazione idonea allo svolgimento della normale attività —;

quali provvedimenti il Ministro dell'interno intenda assumere per sanare una situazione di insostenibile disagio, lesiva anche degli interessi dell'amministrazione;

quali siano i tempi tecnici minimi perché il problema della sicurezza del personale e dell'assistenza ai 1.700 automezzi possa essere risolto;

se siano percorribili, nell'immediato, soluzioni alternative che risultano all'interrogante già prospettate e valutate dalla pubblica amministrazione e quindi idonee a risolvere tali situazioni di disagio.

(4-04258)

VALPIANA. — *Al Ministro della sanità.*
— Per sapere — premesso che:

l'allattamento al seno garantisce una protezione immunitaria, offrendo, indipendentemente dallo status socio-economico, una copertura delle malattie;

UNICEF e Organizzazione Mondiale della Sanità hanno un Codice Internazionale che proibisce ogni forma di promozione di latte in polvere per bambini:

« I Servizi dei Sistemi Sanitari di cura non devono essere utilizzati per promuovere alimenti per l'infanzia o altri prodotti che non rientrino nell'ambito delle finalità del Codice (Articolo 6.2).

..... Nei reparti maternità e ospedali non dovrebbero essere effettuate concessioni di forniture gratuite o sovvenzionate di sostituti del latte materno (Articolo 6.6).

..... I produttori e i distributori dei prodotti contemplati dal Codice devono ritenersi diretti responsabili per il monitoraggio delle loro procedure di mercato in attuazione dei principi e delle finalità del Codice e, prima di compiere qualsivoglia passo, devono essere certi che la loro condotta vi si conformi (Articolo 11.3) »;

tale Codice, approvato dall'Associazione Mondiale della Salute il 21 maggio 1981, dovrebbe essere adottato da tutti i Governi ed ha come finalità la protezione della salute infantile, attraverso la prevenzione della commercializzazione impropria dei sostituti del latte materno;

le Nestlé, case produttrici di latte in polvere, violano questo codice fornendolo gratuitamente agli ospedali italiani, con forniture sufficienti ad allattare artificialmente tutti i neonati presenti;

ogni madre esce dal reparto di maternità con un campione da portare a casa;

tale pratica favorisce l'insuccesso dell'allattamento materno, attraverso la non stimolazione della ghiandola mammaria e l'abitudine al biberon per il neonato;

secondo l'UNICEF un milione e mezzo di bambini muore ogni anno, nel Terzo Mondo, perché non viene nutrito con il latte materno e altri milioni si ammalano per la scarsa igiene dei biberon utilizzati e per l'eccessiva diluizione di latte artificiale con acqua non pulita, a causa degli alti costi —;

se il Ministro sia a conoscenza dei fatti sopra citati;

quali provvedimenti intenda prendere;

se intenda attuare il Codice internazionale di commercializzazione dei surrogati di latte e le conseguenti Risoluzioni dell'Assemblea Mondiale della Sanità nella loro interezza;

se intenda porre allo studio appositi interventi a carattere legislativo per proteggere il diritto all'allattamento al seno e stabilire misure per la sua applicazione;

se intenda garantire che ogni servizio ospedaliero di maternità applichi le « 10 norme per realizzare l'allattamento al seno » contenute nella dichiarazione congiunta OMS/UNICEF: L'allattamento al seno: protezione, promozione e sostegno. L'importanza del ruolo dei servizi di maternità. (4-04259)

NICCOLINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il decreto legislativo n. 507 del 15 novembre 1993, modificato e integrato con altro decreto legislativo n. 566 del 28 dicembre 1993 stabilisce la revisione della tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche;

in base a questo decreto ogni comune deve approvare il regolamento per l'applicazione di questa tassa;

sono soggetti al tributo anche le occupazioni con tende solari direttamente sovrastanti il suolo pubblico e i cavi elettrici portanti i festoni natalizi;

trattasi di strutture di arredo, e abbellimento i cui costi sono sopportati dai commercianti, che non ne traggono una diretta e maggiore redditività dall'ombra o dall'ingentilire le vie cittadine con luminarie natalizie —;

se non si ritenga che la circolare n. 13 e del 25 marzo 1994 del Ministero delle finanze falsifichi il presupposto del-

l'imposizione nella sottrazione delle aree e degli spazi pubblici all'uso indiscriminato della collettività per il vantaggio specifico di singoli soggetti;

se non si ritenga inoltre che sia improprio pensare che « l'occupazione delle tende dei commercianti » sia in diretta e immediata correlazione con il beneficio economico ritraibile dall'utilizzazione dell'area sottostante. (4-04260)

TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere:

se sia regolare il fatto che l'Ambasciata d'Italia di Nairobi (Kenia) applichi marche da bollo per lire italiane 24.000 per l'autenticazione di copie di libretti di circolazione di vetture di connazionali, pretendendo il pagamento in moneta locale con la richiesta di 1.200 scellini pari invece a lire italiane 34.285, al cambio del 25 maggio 1994;

se sia a conoscenza che in occasione della Festa della Repubblica svoltasi il 2 giugno presso il Keniatta International Conference Centre di Nairobi si è tenuto il concerto « La Musica è un ponte fra le culture », organizzato da « Assisi promuove » e dall'Istituto Italiano di Cultura, nei cui biglietti di invito diramati dal nostro Ambasciatore alle Autorità locali, alle altre Ambasciate e ai residenti italiani, i colori della Bandiera nazionale italiana erano invertiti;

a chi debba farsi risalire la responsabilità di tale macroscopico errore, se alla Ambasciata d'Italia o all'Istituto Italiano di Cultura, errore che non ha certo giovato all'immagine e al prestigio dei nostri rappresentanti in Kenia e a quella stessa del nostro Paese. (4-04261)

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

a seguito dell'interrogazione presentata dall'onorevole Giulio Caradonna il 10 novembre 1992, con la risposta del Governo, peraltro ritenuta non soddisfacente, fornita nella seduta del 4 dicembre 1992, è stato acclarato che l'allora Presidente della Camera Pertini fu grande mecenate, avendo acquistato numerose opere d'arte di grandi autori contemporanei sia per la sua collezione privata sia con il pubblico denaro della Camera dei deputati per adornare gli interni del Palazzo di Montecitorio;

il Governo fornì un elenco ufficiale di 149 opere d'arte, ma successivamente alla Presidenza Pertini venne nominata una commissione di esperti per ricercare le opere acquistate dal Presidente all'interno della Camera;

in data 1° luglio 1992 la collezione privata è stata donata dalla signora Voltolina, vedova Pertini, alla città di Savona;

come affermato nel dibattito parlamentare svoltosi alla Camera il 4 dicembre 1992 e come risulta dalla lettera inviata dalla dottoressa Monferrini, direttrice di una nota galleria d'arte contemporanea, al Gabinetto del Ministro, la signora Voltolina avrebbe affermato che alcune tra le opere donate sarebbero appartenute non all'ex Capo dello Stato ma alla Camera dei deputati o alla Presidenza della Repubblica -;

se risulti al Governo in quale luogo una collezione di così alto pregio e così numerosa sia stata conservata prima della donazione;

se il comune di Savona ha sottoposto i quadri della donazione all'esame di un esperto per accertarne l'autenticità.

(4-04262)

GALLETTI e MATTIOLI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che: la legge n. 578 del 29 dicembre 1993 che reca disposizioni in materia di certifica-

zione di morte, prevede che sia il ministro della sanità a definire modi e tempi dell'accertamento di morte;

la stessa legge ridefinisce il concetto di morte identificandolo con la cessazione irreversibile di tutte le funzioni dell'encefalo, definizione contestata dall'Università di Harvard;

la cessazione delle funzioni dell'encefalo si accerta sotto due condizioni: su soggetti in arresto cardiaco oppure sui soggetti con lesioni encefaliche sottoposti a misure di rianimazione. Modi e tempi clinico-strumentali definiti con apposito provvedimento ministeriale;

attualmente, in attesa del provvedimento di cui sopra, la morte cerebrale viene accertata con le modalità di cui all'articolo 9 della legge n. 644 del 1975 che prevede: stato di coma profondo con quattro test clinici e osservazione continuata di 12 ore, assenza di respirazione spontanea per due minuti, assenza di attività elettrica cerebrale spontanea e provocata. Tutto ciò osservato e certificato da un collegio medico composto da un medico legale, da un anestesista rianimatore e un neurologo esperto in elettroencefalografia;

il Ministro della sanità sta predisponendo il provvedimento di attuazione della legge 578 con il quale verranno definite delicatissime questioni attinenti l'accertamento di morte di coloro che potrebbero diventare donatori di organi;

recenti casi di cronaca dimostrano che è necessario predisporre tutti gli accertamenti possibili al fine di stabilire con assoluta certezza la morte del soggetto onde evitare che in caso di espianto di organi si intervenga su persone che possono tornare in vita -;

se il ministro nel predisporre il decreto ministeriale attuativo della legge n. 578 del 1993 non ritenga di attenersi ai seguenti criteri:

stabilire che la morte cerebrale sia vincolata a lesioni cerebrali primitive;

definire un periodo di osservazione di almeno 12 ore per tutti i soggetti;

prevedere che i riflessi spinali (plantari, ecc...), spontanei e provocati siano considerati elementi che escludono la dichiarazione di morte cerebrale;

eseguire, oltre agli esami previsti per legge, indagini complementari atte ad evidenziare l'esistenza di flusso ematico cerebrale;

disporre che in presenza di elettroencefalogramma piatto la rilevazione avvenga per 12 ore consecutive e che tutti gli accertamenti clinico-strumentali siano eseguiti direttamente dai tre responsabili del collegio medico e comunque non da personale paramedico;

statuire che la morte per arresto cardiaco sia accertata da un medico cardiologo, con osservazione elettrocardiografica protratta per almeno 40 minuti;

riconoscere, nel caso di giudizio di irreversibilità del coma, prima dell'accertamento di morte, la possibilità ai parenti di ricorrere ad un consulto di medici di fiducia.

sancire che l'autopsia medico-legale o il riscontro diagnostico su persona sottoposta a ventilazione possano essere eseguiti solo se il soggetto è un donatore di organi e siano vietati sui soggetti che abbiano espresso la loro opposizione al prelievo.

Analoga procedura sia applicata anche nel caso di accertamento di arresto cardiaco con elettrocardiogramma. (4-04263)

GALLETTI, PROCACCI e MATTIOLI. — *Ai Ministri della sanità e per il commercio estero.* — Per sapere — premesso che:

l'Associazione per i diritti del consumatore (ADUC) ha segnalato la presenza sul mercato italiano di magliette di cotone provenienti da Paesi extracomunitari, contaminate da diossina e furani;

in tali Paesi, a differenza di quelli europei, non esistono controlli nell'impiego

del pentaclorofenolo usato come antimuffa, ritenuto il responsabile della contaminazione;

le sostanze pericolose possono essere trasmesse ad altri indumenti durante il lavaggio in lavatrice —:

quali misure si intendano adottare per controllare ed eventualmente inibire l'ingresso in Italia di tali merci. (4-04264)

VIGEVANO, BONINO, CALDERISI, STRIK LIEVERS, TARADASH e VITO. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 15 ottobre sulla via Laurentina (Roma), nel corso di un inseguimento, un carabiniere a bordo di una Alfa 155 del nucleo Radiomobile 112, faceva fuoco con la mitraglietta di ordinanza M 12, dopo un breve inseguimento, contro una Fiat Panda 750 rubata (Roma 6D8641) che non si era fermata all'alt con a bordo Alfredo Wiecek, 19 anni, e suo cugino Massimiliano Wiecek, 19 anni, entrambi pregiudicati;

Alfredo Wiecek, colpito alla schiena, muore in pochi minuti; Massimiliano Wiecek, colpito alla coscia sinistra, viene ricoverato in prognosi riservata;

sulla Fiat Panda non viene trovata alcuna arma mentre i proiettili della mitraglietta non solo colpiscono un pneumatico ma, come si nota dai fori dell'automobile, anche il portellone posteriore all'altezza, dunque, dei passeggeri; un altro proiettile colpiva il finestrino di un Fiat Fiorino di passaggio —:

quale sia stata l'esatta dinamica dell'incidente;

se la reazione dei militari non sia da considerare, come sembra, eccessiva rispetto alla presunta minaccia costituita dal Massimiliano Wiecek che si è sporto dal finestrino agitandosi e voltandosi indietro, o il tentativo di speronamento della gazzella da parte della Panda;

XII LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1994

quali provvedimenti si intendano assumere nel caso vengano accertate responsabilità. (4-04265)

BOLOGNESI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

la signora Montone Loredana, lavoratrice invalida, è stata avviata obbligatoriamente presso la società Laboratoires Dolisos, dall'UPLMO di Milano, in base alla denuncia semestrale presentata dallo stesso datore di lavoro ai sensi delle leggi vigenti, che esponeva la necessità di segretarie, avendone i requisiti;

il datore di lavoro opponeva un primo rifiuto cui faceva seguito una nuova intimidazione all'avviamento;

in data 13 gennaio 1994, la lavoratrice si presentava sul posto di lavoro, ma veniva ancora respinta;

a seguito di ricorso al pretore del lavoro competente, veniva emessa in data 11 luglio 1994, una sentenza che dichiarava costituito un rapporto di lavoro subordinato tra le parti;

nonostante la provvisoria esecutività della sentenza, l'Azienda rifiutava di ottemperare all'ordine pretorile, di fatti venivano informati l'UPLMO, l'Ispettorato del lavoro, nonché l'autorità giudiziaria penale —:

se il Ministro sia a conoscenza di tali fatti;

quali iniziative siano state intraprese dagli uffici periferici del Ministero per ristabilire la legalità;

quali iniziative lo stesso Ministro intenda intraprendere per tutelare i diritti lesi della signora Montone Loredana;

se da fatti come quello citato non emergano con chiarezza le enormi difficoltà di collocamento degli invalidi e dei disabili, che sarebbero peraltro praticamente azzerate dai provvedimenti in materia di mercato del lavoro predisposti dal

Governo, ed in quale modo, pertanto il Ministro intenda far fronte a questo gravissimo problema sociale. (4-04266)

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

nella notte tra il 5 e il 6 ottobre 1994 un episodio di violenza di stampo neofascista, perpetrato da ignoti, ha oltraggiato la lapide dei partigiani caduti in località « Rocce Bianche », comune di Vado Ligure (SV): laddove, 50 anni fa, si registrarono alcuni dei più importanti episodi della lotta di resistenza nella provincia di Savona;

sul fatto hanno preso posizione le amministrazioni comunali di Vado Ligure e Quiliano ed il locale comitato ANPI, ricordando — tra l'altro — il sacrificio dei martiri della Resistenza e sottolineando altresì il contenuto storico ed al tempo stesso contingente, vivo ed attuale, di quello che fu un autentico movimento di popolo per liberarsi da una opprimente dittatura —:

se il Ministro intenda fornire precise disposizioni alle locali autorità adibite alla tutela dell'ordine pubblico, perché si presti particolare attenzione affinché i luoghi sacri della Resistenza non vengano oltraggiati e profanati, estendendo questa direttiva a tutto il territorio nazionale.

(4-04267)

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il signor Iovine Francesco Saverio, nato a Vico Equense (NA) il 5 ottobre 1966, precettato come obiettore di coscienza con cartolina n. 8/6/O.C/214, è attualmente in servizio civile sostitutivo presso l'Ente Piccolo Cottolengo « Don Orione » di Sanremo;

in data 14 luglio 1994 il citato Iovine ha presentato al ministero in epigrafe divisione 8-Levadife, istanza di trasferimento motivandola ampiamente ma so-

prattutto per motivi di salute (è, infatti, affetto da beta talassemia minor, definita dagli ematologi abbastanza grave, non riscontrata in sede di prima visita di leva);

l'istituto « Don Orione » citato ha rilasciato il proprio parere favorevole per il trasferimento del signor Iovine e, contemporaneamente, sia la Soprintendenza archeologica delle province di Napoli e Caserta che l'Ispettorato Salesiano Meridionale — sede a Torre Annunziata, hanno dichiarato la propria disponibilità ad accogliere l'obiettore in questione —:

come mai non sia stata data alcuna risposta alla citata richiesta, tra l'altro più che motivata, di trasferimento. (4-04268)

MATTIOLI. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il Parco Acque Minerali di Imola è stato donato alla cittadinanza da un lascito che risale alla prima metà del 1800 ed è di proprietà comunale dal 1924;

al suo interno è presente un sito archeologico di grande valore per merito del lavoro svolto da Scarabelli nel 1800, tra i primi studiosi al mondo a compiere scavi con metodo scientifico;

i ripetuti allargamenti richiesti dall'autodromo ne hanno progressivamente eroso i confini e limitato la fruibilità;

il progetto preliminare delle modifiche all'autodromo di Imola ha ricevuto parere negativo dal Soprintendente per i beni ambientali e architettonici di Bologna, dottor Elio Garzillo;

le stesse commissioni comunali per l'edilizia, bilancio ed ambiente lo hanno bocciato;

ciò nonostante l'amministrazione comunale sta continuando a lavorare su quel progetto tant'è che verrà riproposto in consiglio comunale entro ottobre —:

per quale motivo non sia stato chiesto ancora alcun parere alla Soprintendenza competente;

quali provvedimenti si intendano adottare per salvaguardare il Parco e il sito archeologico;

perché non si sia tenuto conto del parere negativo dato dalla Soprintendenza al progetto preliminare. (4-04269)

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

con atto n. 49 del 9 agosto 1992, la Usl 37 di Napoli deliberava di attivare, presso l'ospedale Pausillipon, un Dipartimento di cardiologia e cardiocirurgia;

con foglio n. 018344 del 14 dicembre 1992, l'Amministratore straordinario della Usl citata inoltrava richiesta alla regione Campania di copertura del posto di livello apicale della cardiologia;

nel 1993 venivano avviati lavori di ristrutturazione del reparto finalizzati alla creazione di una unità di terapia intensiva coronarica ed alla degenza per adulti per un totale di 22 posti letto;

ultimati i lavori in questione nel mese di agosto 1994, un reparto, sebbene dotato dei più moderni strumenti necessari alla diagnostica cardiologica incruenta e di una sala di emodinamica per un valore delle attrezzature stimato intorno ai due miliardi, non è aperto ai ricoveri per la mancanza, oltre che delle ovvie e necessarie autorizzazioni regionali, di attrezzature per poche decine di milioni (letti, monitor, ecc.) e personale medico e paramedico dai reperirsi all'interno della stessa Usl, oppure mediante l'istituto della mobilità regionale a costi zero —:

quali iniziative intenda intraprendere per la riapertura della divisione di cardiologia dell'ospedale succitato per evitare: l'ingiustificata limitazione delle sue potenzialità con l'esclusiva destinazione pediatrica; lo spreco delle cospicue risorse investite per la sola mancanza di alcune

decine di milioni; perché non si prolunghi oltre la mancanza di un valido presidio cardiologico nella zona della città che abbraccia la fascia litoranea che va da Piazza Vittorio a Coroglio. (4-04270)

DALLARA. — *Al Ministro delle finanze.*
— Per sapere — premesso che:

si è presa visione del documento firmato dalla dottoressa Quattrocchi, Direttore del II Ufficio IVA di Genova con sede in Chiavari, in concerto con le associazioni di categoria, il comune di Rapallo, l'Ordine dei dottori commercialisti e il collegio dei ragionieri;

detto ufficio iva versa in grave carenza di funziamento, che non consente lo svolgimento dei compiti di istituto, specialmente per quanto riguarda: rimborsi, variazioni anagrafiche, contenziosi, sistemazione pratiche condono, eccetera;

in tali condizioni non pare possibile che l'ufficio possa affrontare i compiti nascenti dalla normativa in tema di patteggiamento e conciliazione di cui al decreto-legge n. 538 del 1994;

l'inefficienza dell'Ufficio, dovuta a carenza di organico e a notevoli e continue assenze per malattia, reca grave pregiudizio alle aziende della zona di cui viene messa in pericolo anche l'esistenza a causa i mancati rimborsi e pagamenti non dovuti;

quanto sopra esposto è già ripetutamente segnalato dall'Ordine dei dottori commercialisti al direttore dell'ufficio delle entrate della Liguria;

è grave la situazione creatasi per quanto sopra esposto —:

se non ritenga opportuno un intervento di provvedimento e di controllo da parte del competente Ministro su carenze ed assenze del personale. (4-04271)

**Apposizione di una firma
ad una interrogazione.**

L'interrogazione Pecoraro Scanio n. 4-04162, pubblicata nell'allegato B ai resoconti della seduta del 12 ottobre 1994, è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato Galletti.

*INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA*

**INTERROGAZIONI
PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA**

BATTAFARANO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 1° marzo 1986 fu chiusa, al traffico passeggeri e merci, la linea ferroviaria Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia;

la stessa linea è stata riaperta al traffico lo scorso 31 marzo, dopo 8 anni di lavori costati 500 miliardi di lire;

dal 31 marzo scorso al prossimo 29 maggio le stesse FS hanno approntato un orario « provvisorio » disagiata e inutile, visti gli orari di percorrenza;

la linea ferroviaria Taranto-Potenza-Napoli-Roma è sempre servita a raggiungere rapidamente il capoluogo campano e la capitale per tutti i viaggiatori del vasto bacino d'utenza della fascia ionica, di parte del Salento e della Basilicata;

l'opinione pubblica delle aree interessate ha mostrato stupore e indignazione di cui, da tempo, si sono fatti interpreti gli organi di informazione locali per il trattamento riservato ai passeggeri in partenza da Taranto e diretti all'università di Potenza o nelle città di Napoli, Roma ed oltre —:

quali siano i motivi per cui, nel nuovo Orario ferroviario, che andrà in vigore da domenica 29 maggio, le FS continuano a penalizzare i viaggiatori in partenza da Taranto, e da altri centri del Salento e della Basilicata, costringendoli a utilizzare il bus oppure un treno che — via Bari-Benevento-Caserta — impiega una media di dieci ore di percorrenza quando un treno con tragitto Taranto-Roma via Potenza, può raggiungere la capitale in sei ore;

quali sono le ragioni per cui le FS non vogliono ripristinare — pubblicando

una urgente « Appendice » all'Orario ufficiale — almeno i tre treni che, otto anni fa, viaggiavano su questa linea, oggi ammodernata ed elettrificata;

quali siano i motivi per cui non si istituisce un treno notturno, su questa tratta, con la lieve spesa aggiuntiva delle poche unità necessarie per assicurare la loro presenza nelle due stazioni disabilite e per un paio di passaggi a livello, considerato che per ripristinare le tre coppie di treni che viaggiavano su questa tratta ferroviaria non vi sono ostacoli di natura tecnica né di natura organizzativa vista la capacità delle strutture tecniche dell'azienda ferroviaria;

quali interventi il Ministro intenda operare presso l'azienda delle Ferrovie dello Stato per migliorare — subito e senza i burocratici due-tre anni ipotizzati dai tecnici regionali delle FS — i servizi ferroviari per queste vaste aree che hanno urgente bisogno di collegamenti rapidi, efficienti ed utili con le altre regioni del Paese per contribuire ad avviare l'auspicata fase di decollo e sviluppo industriale e socio-economico tanto più necessaria in un'area deindustrializzata che si sta impoverendo sempre più. (4-00679)

RISPOSTA. — *Le Ferrovie dello Stato ritengono che il servizio regionale sulla linea Metaponto-Battipaglia risulta sufficientemente assicurato da relazioni che garantiscono il movimento della clientela pendolare e pertanto non prevedono l'istituzione di ulteriori servizi ferroviari oltre l'attuale livello di programmazione, considerati anche gli alti costi di gestione rispetto alla scarsa utenza.*

Per opportuna documentazione si allega un prospetto indicante i collegamenti sulla linea in questione.

La Società ferrovie dello Stato è comunque disponibile a verificare con gli enti locali eventuali proposte che devono in ogni caso tenere in considerazione anche l'aspetto di intervento di sostegno economico per eventuali nuovi servizi non giudicati economici o socialmente utili ai fini dell'accordo di programma ferrovie dello Stato-Ministero dei trasporti.

Per quanto riguarda invece le medie e lunghe distanze le ferrovie dello Stato informano che l'aumento delle relazioni diurne e il ripristino di quella notturna tra Taranto e Roma non potranno attivarsi prima del maggio 1995 in quanto sulla linea Battipaglia - Potenza - Taranto, riaperta sull'intero percorso il 31 marzo 1994, sono ancora in corso alcuni lavori che, pur non impedendo la circolazione dei treni, non consentono di ottenere la piena potenzialità della linea.

Per questa data è previsto il ridimensionamento degli autoservizi sostitutivi che saranno finalizzati solo al collegamento tra le località poco accessibili alla ferrovia e le principali stazioni ubicate tra Battipaglia e Metaponto.

Le Ferrovie dello Stato comunicano che con l'attivazione dell'orario invernale 1994 (25 settembre p.v.), la relazione diurna Taranto - Roma e viceversa sarà ulteriormente velocizzata e classificata come intercity ed il materiale sarà sostituito con altro di maggior qualità e confort.

Allegato.

A) In partenza da Metaponto:

alle ore 6,26 con arrivo a Napoli alle ore 10,00;

alle ore 8,40 (bus) con arrivo a Salerno alle ore 12,25 (cambio a Potenza);

alle ore 9,11 con arrivo a Salerno alle ore 12,25;

alle ore 12,30 con arrivo a Salerno alle ore 16,02 (cambio a Potenza - bus ad Eboli);

alle ore 14,50 con arrivo a Napoli alle ore 19,16 (cambio a Potenza);

alle ore 16,26 con arrivo a Salerno alle ore 20,55 o 22,30 (con cambio a Potenza).

B) In partenza da Potenza:

alle ore 5,15 con arrivo a Battipaglia alle ore 7,20;

alle ore 5,18 con arrivo a Napoli alle ore 8,05;

alle ore 6,15 con arrivo a Salerno alle ore 8,44;

alle ore 13,15 con arrivo a Battipaglia alle ore 15,15;

alle ore 13,40 - bus - con arrivo a Battipaglia alle ore 15,45;

alle ore 14,20 - bus - con arrivo a Battipaglia alle ore 15,45;

alle ore 14,25 con arrivo a Battipaglia alle ore 16,40;

alle ore 17,28 con arrivo a Salerno alle ore 20,15;

alle ore 20,06 con arrivo a Salerno alle ore 22,30.

C) Bus in partenza da Taranto:

alle ore 5,45 con arrivo a Napoli alle ore 10,00;

alle ore 8,30 con arrivo a Salerno alle ore 12,25;

alle ore 13,05 con arrivo a Napoli alle ore 17,20;

alle ore 17,00 con arrivo a Salerno alle ore 20,55.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

BIRICOTTI GUERRIERI. — Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione. — Per sapere - premesso che:

in data 18 maggio scorso, nel porto di Livorno, nelle acque della zona della banchina di allestimento, dove si trovava la nave « Nuova Lloydiana », si è prodotto uno sversamento di « olio nero » il cui quantitativo non è ancora dato stabilire;

da parte dell'autorità marittima è stato attivato il nucleo operativo di intervento portuale per una prima verifica dell'accaduto;

da parte della Labromare sono stati attivati mezzi di pronto intervento iniziando operazioni di bonifica;

ancora una volta, dunque, si pone la necessità di intervenire nel campo della sicurezza in mare —:

se non ritengano opportuno intervenire con iniziative utili a verificare, da una parte, le cause, dall'altra, le conseguenze dell'accaduto, assumendo gli opportuni conseguenti provvedimenti;

se intendano predisporre normative e strumenti atti a garantire condizioni di sicurezza della navigazione, oggi, assolutamente precarie e tali da creare rischi reali per le vite umane come, purtroppo, proprio a Livorno con la Moby Prince tragicamente e avvenuto, e problemi di inquinamento delle acque come troppo spesso accade. (4-00753)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto si fa presente quanto segue.*

La motonave « Nuova Lloydiana » si trovava nelle acque della zona della banchina di allestimento n. 76 della Fincantieri nel porto di Livorno il giorno 18 maggio 1994, quando, a causa di una errata manovra durante il trasferimento di acque di sentina nelle casse di sentina oleosa si verificava la fuoriuscita di residui oleosi dalla cassa stessa. Il quantitativo di acqua mista a residui oleosi fuoriuscito è stato quantificato in alcune centinaia di litri.

Dell'accaduto è stata subito informata la capitaneria di porto di Livorno che faceva intervenire il proprio nucleo operativo in porto, che assumeva la direzione delle operazioni antinquinamento eseguite dai mezzi e dal personale della Società Labromare di Livorno.

In conseguenza dello sversamento si erano formate delle chiazze oleose che interessavano il bacino S. Stefano, la testata della calata alto fondale e la zona del bacino grande di carenaggio dove era ormeggiata la motonave « Nuova Lloydiana ».

La bonifica di tali zone è stata certificata nello stesso giorno dal consulente chimico del porto di Livorno.

La capitaneria di porto di Livorno ha, peraltro, provveduto ad inoltrare alla competente autorità giudiziaria una comunicazione di reato a carico del comandante della motonave, responsabile dell'inquinamento marino verificatosi.

Infine non è dato ravvisare connessioni tra il versamento verificatosi nel porto di Livorno, di proporzioni abbastanza contenute, e i sinistri marittimi che hanno visto coinvolti la motocisterna AGIP Abruzzo e la motonave Moby Prince con gravi implicazioni per la sicurezza della navigazione e rischi reali per la vita umana in mare.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

BOFFARDI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e della sanità. — Per sapere — premesso che:*

da decenni l'Italia vanta con orgoglio in tutto il mondo la costituzione e la presenza attiva del Centro internazionale radio medico (CIRM) che fornisce ai marittimi di tutti i paesi un soccorso medico urgente via radio e la predisposizione dell'eventuale prelievo del malato per il trasporto al presidio medico più vicino;

contrariamente ad ogni buon senso, lo Stato non ha fornito a tale Centro tutti i supporti, specialmente quelli economici, e che entro l'anno il Centro rischia di dover cessare la propria attività malgrado l'allarme e l'esortazione al suo sostegno sia venuta da tutto il mondo marittimo e da istituzioni locali e internazionali come la CEE;

a cura della CAMI, Confederazione Associazioni Marinare Italiane, sono state inviate al Presidente della Repubblica oltre diecimila cartoline di sollecito ad affrontare il problema della sopravvivenza del CIRM —:

se i Ministri in indirizzo non ritengano urgente erogare per il CIRM un contributo adeguato alla sopravvivenza e allo sviluppo di esso nell'interesse di migliaia e migliaia di naviganti. (4-00415)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto si fa presente che l'amministrazione, prima della marina mercantile, ora dei trasporti e della navigazione, è ben consapevole dell'importanza dell'attività svolta dal CIRM negli ultimi 50 anni a favore dei marittimi di tutto il mondo, tanto che il predetto ente sin dal 1955 fruisce di un contributo annuo a carico dello Stato.*

Vero è che il contributo non è stato mai adeguato all'entità ed importanza dell'attività meritoria svolta dal CIRM anche se nel corso degli anni esso è stato progressivamente aumentato.

Delle preoccupazioni evidenziate dall'onorevole interrogante si è peraltro fatto carico il Governo con l'emanazione di un provvedimento d'urgenza (decreto-legge 21 giugno 1994, n. 400) che all'articolo 4 ha aumentato il contributo a favore del CIRM di 1.050.000 milioni annui a decorrenza dal 1° gennaio 1994.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

BOGHETTA, COCCI e DILIBERTO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

si ha notizia che sovente le regioni non assegnano, con tempestività e coerenza con gli obiettivi, le somme versate dallo Stato in conto FNT —:

se ciò corrisponda a verità e quale sia, regione per regione, la situazione del versamento del FNT almeno in riferimento agli ultimi cinque anni. (4-02012)

RISPOSTA. — *Si fa presente che questa amministrazione provvede ad erogare alle regioni interessate le quote del Fondo nazionale trasporti immediatamente dopo che è stato effettuato il riparto di detto Fondo in sede di Conferenza Stato-regioni.*

Per quanto concerne la corresponsione e le modalità di pagamento delle somme derivanti dal FNT alle aziende di trasporto pubblico locale, si evidenzia che tali adempimenti rientrano nella sfera dell'autonomia regionale e che non esiste, nella fattispecie,

alcuna norma di legge che prevede un potere di sostituzione da parte dello Stato in caso di inerzia delle regioni.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

BRUNETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

un forte malcontento va crescendo nella zona dell'Alto Ionio Cosentino per la progressiva chiusura delle stazioni ferroviarie della zona che preludono ad una marginalizzazione o, peggio, allo smantellamento della rete del compartimento di Sibari;

dentro questa logica pare collocarsi anche la graduale soppressione delle fermate dei treni nella stazione di Montegiordano, importante centro della provincia di Cosenza;

la stazione di Montegiordano, oltre ad essere in una zona a forte vocazione turistica, è al centro di una serie di altri comuni del retroterra litoranico che vengono fortemente penalizzate dall'ulteriore riduzione dell'uso della linea ferroviaria. Questa popolazione già penalizzata, infatti, da una disastrosa situazione della viabilità simboleggiata dalla famigerata SS.106 denominata « la strada della morte », con la sospensione della fermata dei treni, perdono i residui collegamenti con il capoluogo e con le città ove sono collocati enti ed organismi indispensabili con cui hanno rapporti quali la comunità montana, la Pretura, le scuole superiori, l'USL, l'ospedale, ecc. da cui rimangono scollegati;

non si può prendere a pretesto per la soppressione delle fermate la carenza di utenza, perché proprio da un'indagine fatta di recente il numero dei passeggeri è fortemente aumentato e gli stessi abbonamenti dei pendolari ha raggiunto cifre che non ha raffronti con altre realtà —:

se non ritenga di dover intervenire tempestivamente per bloccare questo progressivo processo di smantellamento della

rete ferroviaria di quella zona; per riattivare le fermate dei treni sopresse a Montegiordano; per dare assicurazione a quelle popolazioni che sarà salvaguardato questo fondamentale servizio di collegamento, che, altrimenti, aggraverebbe le condizioni di vita di una zona di per sé già precaria per l'assenza di elementari strutture di civiltà. (4-01610)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato spa assicurano che non rientra nelle proprie strategie alcuna ipotesi di marginalizzazione o di smantellamento della rete e dei servizi ferroviari della Calabria, tanto è vero che nessun tratto di linea rientra fra i 4,500 km di rete sottoposti ad indagine per definire i 2,000 km da dismettere secondo le direttive ministeriali.*

Le ferrovie dello Stato riferiscono, altresì, che i provvedimenti di chiusura delle stazioni rientrano nelle strategie di contenimento dei costi di esercizio senza tuttavia mettere in discussione l'offerta dei servizi, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio. Le F.S hanno espresso la propria disponibilità a valutare ogni ipotesi di riutilizzo dei locali e dei fabbricati non più utilizzati, sia sotto l'aspetto di interventi di enti pubblici che di privati.

Per quanto riguarda la stazione di Montegiordano, le ferrovie dello Stato informano che in detta stazione il servizio è garantito da 10 treni in senso nord-sud e da 11 treni in senso sud-nord che coprono l'arco dell'intera giornata, offerta che le ferrovie dello Stato ritengono adeguata alla domanda rilevata.

Le ferrovie dello Stato confermano la disponibilità ad approfondire con la regione e gli enti locali interessati, tutti gli aspetti legati alla mobilità del territorio nel quadro di una strategia di integrazione dei vettori e degli oneri relativi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

DE BIASE GAIOTTI e BEEBE TARANTELLI. — *Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere — premesso che:*

la scrittrice Taslima Nasrim del Bangladesh, che rischia la vita come blasfema a causa dei suoi scritti di denuncia del fondamentalismo e di difesa dei diritti delle donne, ha chiesto aiuto e asilo politico all'Occidente;

i democratici di tutto il mondo hanno il dovere e l'interesse di sostenere le personalità e le culture che si oppongono alla crescita del fondamentalismo e dell'integralismo;

la difesa dei principi sanzionati dalle Convenzioni Internazionali per quanto riguarda i diritti delle persone umane e la lotta contro la discriminazione delle donne, non può essere limitata alla politica interna, ma deve guidare anche i rapporti fra gli Stati —:

quali iniziative ritenga di poter assumere per rendere possibile un asilo politico a Taslima Nasrim nel nostro paese.

(4-02117)

RISPOSTA. — *Il Governo italiano non ha mancato di seguire con la massima attenzione il caso della scrittrice Taslima Nasrin, svolgendo, di concerto con i Governi degli altri Paesi dell'Unione europea, una serie di interventi in suo favore.*

Come è noto, il caso esplose alla fine dello scorso anno, quando un tribunale islamico pronunciò nei confronti della scrittrice una sentenza di condanna a morte (« fatwa »), sostenendo che il suo libro « Lajja » (La vergogna) aveva contenuti osceni, anti-islamici ed anti-nazionali.

Anche se in quella prima fase la questione rimase relativamente circoscritta e la « fatwa » sembrò rappresentare una condanna più che altro simbolica, si produsse però subito un contrasto fra la scrittrice e il Governo di Dhaka. Alla Nasrin, che era allora una dipendente della Pubblica amministrazione, venne rifiutato il nulla-osta di legge per recarsi all'estero. I Paesi dell'Unione europea intervennero in suo favore e, nel giro di poche settimane, le venne restituita la libertà di espatrio con il rilascio di un passaporto ordinario.

Successivamente, a seguito di una intervista pubblicata il 9 maggio scorso dal quotidiano di Calcutta « *The Statesman* », nella quale la scrittrice avrebbe sostenuto la necessità di « emendare il Corano » per assicurare alla donna una più equa condizione nella società islamica, il 5 giugno 1994 l'autorità giudiziaria di Dhaka elevò formalmente a suo carico l'imputazione di dichiarazioni blasfeme ed emise un ordine di cattura nei suoi confronti.

In giugno e in luglio, da parte dei Paesi dell'Unione europea, vennero effettuati due interventi in favore di Taslima Nasrin presso le autorità bengalesi, facendo riferimento agli impegni assunti da tutti gli Stati in materia di diritti dell'uomo, fra i quali rientra la libertà di opinione e di manifestazione del proprio pensiero.

Possiamo oggi dire che quell'azione è stata efficace. Il competente tribunale ammise infatti la scrittrice a godere del privilegio della imputazione a piede libero. Autorizzata a lasciare il Bangladesh, Taslima Nasrin si trasferì il 9 agosto scorso in Svezia.

Da parte italiana, si valuta in maniera assai positiva che alla scrittrice sia stato consentito di lasciare il Bangladesh in maniera legale, per raggiungere un Paese da lei liberamente scelto. Si è d'altra parte consapevoli che la sua vicenda non è chiusa e che l'esito finale dipenderà dall'andamento del procedimento giudiziario avviato a suo carico ed attualmente in corso.

Si confida comunque che, alla luce degli sviluppi sopra illustrati, il suo caso continuerà ad essere gestito da parte bengalese in modo equilibrato e con un approccio di cooperazione e positiva considerazione anche per le istanze che vengono dai Governi e dalle opinioni pubbliche di Paesi stranieri.

Il Governo italiano continuerà a seguire con attenzione il caso di Taslima Nasrin, soprattutto sotto l'angolo visuale del rispetto dei diritti dell'uomo, e terrà informato il Parlamento degli eventuali sviluppi.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Trantino.

HÜLLWECK. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

alcuni quotidiani (vedi *Messaggero Veneto* del 21 giugno 1994) hanno riportato la notizia secondo la quale dall'8 giugno 1994, il viaggiatore che effettua il percorso Udine-Tarvisio o una parte di esso con un treno regionale o diretto, non potrà utilizzare i biglietti emessi dalle FFSS, ma dovrà munirsi di biglietti regionali, in vendita nelle rivendite della Ditta Olivo oppure nelle stazioni di Udine, Tricesimo, Gemona, Carnia, mentre i passeggeri che iniziano o terminano il viaggio in località non ubicata sulla linea o utilizzano treni espressi o Eurocity potranno continuare a utilizzare i biglietti e la relativa normativa delle FFSS;

l'istituzione del servizio di treni regionali (ex-locali) è avvenuta con l'intento di migliorare e facilitare le condizioni di trasporto dei viaggiatori —:

se sia a conoscenza del fatto che gli uffici FFSS preposti alla controlloria sui treni (Capi Deposito Personale Viaggiante, Reparti Controllori Viaggianti, Biglietteria di Stazione, etc.) sono all'oscuro di tale iniziativa che ha suscitato disagio tra i passeggeri e imbarazzo tra gli stessi e il personale ferroviario sui treni della tratta da Udine a Tarvisio della linea ferroviaria omonima delle FF.SS;

a quale titolo la Ditta Olivo partecipi alla società per azioni Ferrovie dello Stato e con quali privilegi nel settore;

se ritenga giustificato che gli operatori di tale agenzia privata non riconoscano valido come biglietto di viaggio (a qualsiasi titolo contemplato dalle vigenti norme) quello rilasciato da biglietterie FF.SS, ma solo quello rilasciato da specifica privata biglietteria. (4-01885)

RISPOSTA. — Le Ferrovie dello Stato S.p.A. riferiscono che la ditta Olivo effettua il servizio integrato della linea Udine-Tarvisio, quale concessionaria della regione, che contribuisce con la propria quota ai costi del servizio integrato.

La Ditta Olivo non ha nessuna partecipazione nella società FS S.p.A.

L'integrazione vettoriale e tariffaria attuata sulla detta linea dal 16 giugno 1994 prevede la possibilità di utilizzo di biglietti di corsa semplice sia regionali (biglietti integrati) che ferroviari, ovviamente validi sui mezzi di rispettiva pertinenza.

I biglietti integrati vengono venduti indifferentemente dalla rete di vendita Olivo e da alcune biglietterie ferroviarie, mentre, ovviamente, i biglietti di corsa semplice ferroviari (validi su percorsi effettuati interamente con il treno) vengono venduti da tutte le biglietterie ferroviarie e dai punti di vendita a terra FS attivati.

Rimane tuttavia valida la facoltà di utilizzare il sistema integrato anche con biglietti di corsa semplice ferroviari quando il viaggio inizia e/o termina in una località posta al di fuori della tratta Udine-Tarvisio in quanto, a causa di difficoltà tecniche e costi elevati, è stato escluso di provvedere alla vendita dei biglietti integrati tramite tutta la rete di vendita ferroviaria.

Infine le FS SpA precisano che dopo i primi giorni di attivazione del sistema integrato, tutto il personale ferroviario risultava informato dell'iniziativa.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

MARENCO, PARLATO, PEZZOLI, MARENCO e TOFANI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

le navi petroliere a doppio scafo — costruite secondo la recente normativa in vigore negli Stati Uniti d'America, approvata dopo il disastro provocato dalla petroliera « Exxon Valdez » — hanno una stazza lorda considerevolmente maggiore di quella che hanno le petroliere costruite secondo il vecchio sistema;

le tariffe applicate nei porti italiani per i servizi di pilotaggio, ormeggio e rimorchio sono riferite alla stazza lorda, cosicché le petroliere di nuova costruzione, con garanzie di sicurezza e salvaguardia

ecologica, si trovano penalizzate rispetto alle petroliere vecchie, più leggere;

per una nuova petroliera con portata di 75.000 tonnellate di carico, si ha una differenza di costi — per le sopraccitate operazioni — di circa 15/20 milioni di lire (con un aumento di quasi il 20 per cento);

costituirebbe un incentivo all'utilizzo (e dunque alla produzione) di questo tipo di petroliere a doppio scafo l'applicazione delle tariffe secondo criteri tali da ovviare ai maggiori costi di gestione delle petroliere « ecologiche », ad esempio prevedendo riduzioni percentuali per quelle imbarcazioni che presentano caratteristiche di sicurezza, per il personale, per l'ambiente e per la popolazione (che potrebbe essere colpita dalle conseguenze di un disastro ecologico, come quello della « Haven » a Genova o della « Exxon Valdez » in nord America) —;

se non ritenga opportuno proporre modifiche ai criteri di applicazione delle tariffe portuali così come quanti altri possibili incentivi volti a favorire l'utilizzo di petroliere a doppio scafo, e che comunque presentino garanzie di sicurezza. (4-00272)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto si fa presente quanto segue.*

Le tariffe dei servizi portuali quali pilotaggio, ormeggio e rimorchio non sono riferite semplicemente alla stazza lorda delle navi, ma più precisamente alle dimensioni delle stesse espresse convenzionalmente con la stazza standard. In linea di massima a navi di maggiori dimensioni corrispondono prestazioni dei citati servizi più lunghe e complesse e quindi il riferimento alla dimensione risponde ad una più aderente valutazione del tipo di lavoro effettuato. Inoltre, essendo tali servizi strettamente connessi con la sicurezza della navigazione, non sembra possano prevalere in materia considerazioni di ordine meramente economico.

La comunità europea si è peraltro fatta carico del problema evidenziato dagli onorevoli interroganti e sta predisponendo un provvedimento normativo per l'applicazione

uniforme e contemporanea in tutti i Paesi comunitari della risoluzione IMO A.747, che riguarda appunto la riduzione della stazza delle navi dotate di doppio scafo e S.B.T. (Segregated Ballast Tanker) ai fini della riduzione delle tasse e dei diritti marittimi e del servizio di pilotaggio.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

MARENCO, MARIO CARUSO e PEZ-
ZOLI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente, della protezione civile e della sanità.* — Per sapere — pre-
messo che:

l'Associazione nazionale dei cantieri navali privati nell'imminenza dei preparativi alla stesura della bozza di legge finanziaria con lettera inviata alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministero dei trasporti e della marina mercantile, del tesoro, del bilancio, ha evidenziato la drammatica e non più sostenibile situazione in cui versa il settore della cantieristica nazionale, causata dalla inadempienza dello Stato nell'applicazione di proprie leggi emanate in attuazione di direttive CEE;

con legge del 14 giugno 1989, n. 234, il Parlamento, in attuazione della VI direttiva CEE, si è impegnato ad erogare contributi al settore per il periodo 1987-1990;

due anni dopo la scadenza della stessa legge, mentre molte navi sono già state ultimate o sono in corso di ultimazione, il Governo non ha saputo spendere i fondi in parte accantonati e disponibili e che oggi vengono addirittura bloccati dal decreto-legge 11 luglio 1992 n. 333;

inoltre, la mancata attuazione della VII direttiva CEE che prevede la continuazione degli aiuti al settore cantieristico, seppure in misura più ridotta rispetto a quella della direttiva precedente, pone i cantieri nazionali in posizione di grave svantaggio rispetto ai cantieri degli altri

Stati europei che stanno erogando regolarmente e tempestivamente gli aiuti in parola;

la continua e prolungata inadempienza del Governo, unitamente alle ormai insormontabili difficoltà di carattere burocratico/amministrativo, ha messo i cantieri navali italiani per il mancato incasso di legittimi crediti nella condizione patologica di sopportare ingenti esposizioni finanziarie verso il sistema bancario, per altro sempre meno disponibile a erogare nuovi finanziamenti;

l'Associazione nazionale dei cantieri navali privati ha chiesto pertanto di:

eliminare il blocco dei contributi stabiliti dal citato decreto-legge n. 333 del 1992, procedendo subito all'erogazione dei mezzi finanziari disponibili accantonati e fino ad oggi non erogati per inaccettabili intralci burocratici;

procedere al più presto alla stesura della nuova legge e dei relativi decreti in attuazione della VII direttiva CEE, emanata ormai da due anni;

la mancata adozione immediata dei provvedimenti sopra indicati comporterà il collasso economico e finanziario dell'intero settore con conseguente e irreversibile perdita di numerosi posti di lavoro diretti e indotti, di un'alta tecnologia acquisita con grandi sforzi in anni di esperienze non più ripetibili, nonché di un'autonomia nazionale in un settore strategico per il Paese —:

se non intendano tempestivamente assumere provvedimenti richiesti dalle forze produttive in questo fondamentale settore per l'economia nazionale e così scongiurare l'annunciato disastro.

(4-00287)

RISPOSTA. — *Nel documento di sindacato ispettivo si fa riferimento a vicende dell'estate 1992 ormai del tutto superate.*

Il blocco dei fondi destinati tra l'altro alla cantieristica navale attuato dal decreto legge 11 luglio 1992, n. 333, fu superato nel settembre dello stesso anno per il settore

cantieristico-armatoriale con autorizzazione della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Analogo blocco, disposto nell'estate del 1993, fu ugualmente superato con apposita autorizzazione della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Le somme disponibili sono state tutte erogate ai beneficiari; non si hanno quindi residui di stanziamento, se non quelli strettamente tecnici.

Alla VII direttiva CEE è stata data attuazione nel nostro ordinamento con il decreto-legge n. 431/1993, reiterato con il decreto-legge 564/1993, poi convertito con legge n. 132/1994.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

MARENCO, MARINO BUCCELLATO, ENZO CARUSO, PORCU e MARENCO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

viene avanzata da più parti la proposta di utilizzare per il diporto i porti di IV classe attualmente inutilizzati, creando nuovi posti di lavoro e valorizzando ulteriormente sotto il profilo della attrattività turistica il nostro Paese —:

quale posizione esprima in proposito e quali iniziative intenda assumere in questa direzione. (4-00486)

RISPOSTA. — *È da tempo, tra gli obiettivi dell'amministrazione dei trasporti e della navigazione, favorire il diporto nei porti di IV classe inutilizzati.*

Tale indirizzo ha, in passato, trovato esplicazioni attraverso circolari che hanno favorevolmente considerato la destinazione dei porti pubblici, non più utilizzabili per il traffico commerciale e per la pesca, a persone fisiche e giuridiche, private e pubbliche, società miste, consorzi, associazioni e circoli nautici per le esigenze della nautica da diporto.

Recentemente (giugno 1994), per incentivare l'installazione di pontili mobili in specchi acquei naturalmente protetti e nell'ambito di strutture già esistenti (licenze di

concessione ex articolo 8 Re. Nav. Mar.), sono state emanate ulteriori direttive per una procedura istruttoria più efficace.

Dette concretizzazioni stanno avendo puntuale applicazione nelle more di una nuova normativa sulla portualità turistica che possa consentire più incisive iniziative intese, attraverso misure agevolative e di abbreviazione delle procedure istruttorie, ad una più compiuta regolamentazione e allo sviluppo delle infrastrutture per la nautica da diporto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

MARENCO. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, della sanità e del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:*

il Centro internazionale radio-medico (CIRM) da circa sessanta anni fornisce via radio assistenza e consigli medici ai naviganti di qualsiasi nazionalità su tutti i mari del mondo, ai passeggeri ed agli equipaggi degli aerei in volo, alle popolazioni delle isole italiane ed a tutti coloro che abbisognano di soccorso medico via radio;

il CIRM è un ente morale, riconosciuto con decreto, senza scopo di lucro, e lo Stato italiano, accertandone l'utilità assistenziale, ha concesso un primo contributo annuale con la legge 31 marzo 1955, n. 209;

il contributo attualmente concesso è di lire 450 milioni annuali, non rivalutati, sulla base dell'aumento dei costi, fin dal 1984, ma ciò nonostante il servizio del Centro è sempre stato garantito 24 ore su 24;

dopo dieci anni, dal 1° marzo 1994, causa l'insufficienza del contributo all'ente, il CIRM è stato costretto a ridurre il servizio medico di dieci ore, assicurando l'assistenza radiomedica dalle ore 8 alle ore 22;

il Ministro dei trasporti e della navigazione nella passata legislatura aveva

presentato all'approvazione del Consiglio dei ministri un decreto-legge per aumentare il contributo annuo a lire 1.500 milioni ma tale decreto è stato una prima volta rinviato ed una seconda addirittura depennato; la somma per tale aumento è stata tuttavia prevista con la legge finanziaria 1993;

se non saranno adottati da parte del Governo provvedimenti in favore del CIRM, l'ente sarà costretto a sospendere del tutto la sua attività proprio nell'anno in cui la Comunità europea ha raccomandato ad ogni suo Stato membro di creare centri per l'assistenza medica gratuita via radio ai marittimi —:

se non intendano assumere provvedimenti urgenti affinché non debba cessare l'attività di un ente come il CIRM che fa onore alla civiltà della nostra Nazione ed è di concreto aiuto a molti lavoratori ed utenti aereo-marittimi. (4-01345)

RISPOSTA. — In risposta all'interrogazione indicata in oggetto si fa presente che l'amministrazione, prima della marina mercantile, ora dei trasporti e della navigazione, è ben consapevole dell'importanza dell'attività svolta dal CIRM negli ultimi 50 anni a favore dei marittimi di tutto il mondo, tanto che il predetto ente sin dal 1955 fruisce di un contributo annuo a carico dello Stato.

Vero è che il contributo non è stato mai adeguato all'entità ed importanza dell'attività meritoria svolta dal CIRM anche se nel corso degli anni esso è stato progressivamente aumentato.

Delle preoccupazioni evidenziate dall'onorevole interrogante si è peraltro fatto carico il Governo con l'emanazione di un provvedimento d'urgenza (decreto-legge 21 giugno 1994, n. 400) che all'articolo 4 ha aumentato il contributo a favore del CIRM di 1.050.000 milioni annui a decorrenza dal 1° gennaio 1994.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

MORMONE. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premezzo che:

il Ministro della marina mercantile in data 2 dicembre 1977 promulgò apposito decreto inteso alla individuazione dei requisiti per le cinture di salvataggio per la nautica da diporto, che la vendita delle cinture in questione era subordinata alla conformità alle norme di quel decreto, con stampigliatura di approvazione da parte dell'ente tecnico;

a seguito dell'intervento dell'autorità giudiziaria le cinture di salvataggio destinate alla nautica da diporto poste in commercio da alcune aziende, pur munite della stampigliatura sopraddetta non risultarono conformi ai requisiti previsti da quel decreto, sicché furono sottoposte a sequestro;

successivamente codesto Ministero ha emanato una serie di disposizioni intese alla regolamentazione dei requisiti per la fabbricazione, vendite ed uso delle cinture di salvataggio per le imbarcazioni da diporto (decreto ministeriale 18 aprile 1994, circolare 310151 del 9 maggio 1994 e telex protocollo 3101617 del 17 maggio 1994;

tali nuove disposizioni appaiono ingiustificate e gravemente lesive degli interessi di tutti quanti i proprietari di imbarcazioni, lasciando peraltro ulteriori incertezze sulla normativa da rispettare, tanto che addirittura il direttore generale navigazioni e traffico marittimo di questo ministero con telex 3101617 del 17 maggio 1994 si riserva facoltà e poteri discrezionali anche in ordine al recepimento della normativa EN emanata dal CEN;

la normativa vigente oltre ad essere contraddittoria, nelle sue arbitrarie interpretazioni danneggia gravemente i proprietari e gli utenti di imbarcazioni, costretti come sono costoro a sottoporsi continuamente a notevoli costi senza neppur aver certezza di essere in regola con le disposizioni legislative —:

se, di fronte all'evidente e lamentato disagio da parte delle amministrazioni, non ritenga opportuno intervenire in merito. (4-01224)

RISPOSTA. — *In risposta all'interrogazione indicata in oggetto si fa presente che il vecchio regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto, approvato con decreto ministeriale 15 settembre 1977, all'articolo 4, comma c), demandava al costruttore l'onere di attestare la conformità delle cinture di salvataggio alle caratteristiche tecniche previste dal decreto ministeriale 2 dicembre 1977, mediante dichiarazione scritta con caratteri indelebili stampigliata sulle stesse cinture.*

In questo modo la sicurezza dell'utenza era affidata alla responsabilità dei produttori delle stesse.

Da un'indagine volta a verificare la rispondenza delle cinture di salvataggio al suddetto decreto, emerse che su 19 modelli provati, 18 non erano rispondenti ai requisiti richiesti, nonostante recassero impresse, a cura dei fabbricanti, le relative dichiarazioni di conformità. Su denuncia dell'amministrazione, l'autorità giudiziaria ne ordinò il sequestro.

Con decreto 18 aprile 1994 sono state dettate alcune disposizioni transitorie che sostituiscono quelle di cui al citato decreto 2 dicembre 1977, in attesa del recepimento delle specifiche normative emanate nel mese di novembre dal comitato europeo di normalizzazione (CEN).

In particolare è stato stabilito che a bordo delle navi, imbarcazioni e natanti da diporto debbono essere utilizzate cinture di salvataggio di « tipo approvato » dall'amministrazione dei trasporti e della navigazione o dall'amministrazione di uno degli Stati membri della CEE, conformi alle norme IMO contenute nella Convenzione SOLAS del 1974, emendata nel 1983.

Tali cinture offrono maggiori garanzie in quanto necessitano del collaudo e dell'approvazione dell'ente tecnico (Registro italiano navale).

Peraltro, le cinture di salvataggio previste dal decreto ministeriale del 1977 possono essere utilizzate dal diportista a condizione che venga custodita a bordo la copia della dichiarazione di conformità al prototipo, consegnata allo stesso utente dal rivenditore, dopo che il fabbricante avrà richiesto all'ente

tecnico l'accertamento della conformità mediante prove di galleggiabilità, rovesciamento e caduta.

È stato infine stabilito che idonee verifiche potranno essere effettuate a discrezione dell'amministrazione presso fabbricanti, importatori e rivenditori.

Inoltre, con decreto 1° giugno 1994 il termine di cui all'articolo 2, terzo comma, del decreto del 1977 è stato prorogato fino al 15 giugno 1994; lo stesso decreto prevede la possibilità di mantenere a bordo anche le cinture di salvataggio di « tipo approvato » in conformità alle caratteristiche tecniche previste dalla Convenzione internazionale SOLAS 1974.

In merito al contenuto del telex citato nell'atto di sindacato ispettivo, si osserva che esso si limita a dare agli organi periferici chiarimenti esclusivamente per quanto attiene l'obbligatorietà o meno delle boette fumogene e della luce per le cinture di salvataggio.

A questo proposito si fa presente che la normativa di sicurezza, internazionale e nazionale, prevede che le cinture di salvataggio da utilizzare a bordo di navi passeggeri in navigazione internazionale breve o nazionale non siano dotate di luce.

È stato, pertanto, precisato che anche le cinture di salvataggio destinate alla nautica da diporto possono essere sprovviste della predetta luce, ma l'amministrazione si riserva la facoltà discrezionale di poter applicare le disposizioni della Convenzione SOLAS, nel momento in cui verranno recepite le norme del Comitato europeo di normalizzazione (CEN) e qualora queste dispongano l'obbligatorietà della luce anche per le cinture di salvataggio da impiegare sulle unità da diporto.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

NESPOLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

il dopolavoro ferroviario, nell'espletamento delle proprie mansioni, promuove e facilita il turismo tra i ferrovieri, si chiede

se è prassi normale elargire ai dirigenti sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL e FISAFS-CISAS viaggi promozionali gratis, come risulta dal verbale del DLF di Milano n. 16 del 24 marzo 1994 che si cita testualmente: « È necessario proseguire lungo una linea di trasparenza e di collaborazione con le organizzazioni sindacali, il cui rapporto contrattuale è più che mai utile e necessario agli interessi dopolavoristici. Anche al fine di dare un riconoscimento tangibile a questi buoni rapporti, si propone di rivolgere un invito valido per due persone alle segreterie di FILT-FIT-UILT-FISAFS per partecipare al viaggio promozionale in Costa Brava dal 27 maggio al 3 giugno. Il Consiglio approva... »;

gli effetti della citata delibera ricadono essenzialmente sugli associati, in quanto non possono beneficiare di un costo minore dei cosiddetti « viaggi premio » -:

1) se si concorda sulla necessità di procedere alla verifica di quanto esposto;

2) se ritenga opportuno promuovere una commissione di inchiesta che accerti se tale atteggiamento è prassi comune presso tutte le sezioni del DLF e se vi siano anche estremi per una denuncia penale.

(4-01456)

RISPOSTA. — *Le ferrovie dello Stato SpA informano che le sezioni del dopolavoro ferroviario sono amministrate da un consiglio direttivo composto a maggioranza da rappresentanti eletti dai soci e, in base alla vigente normativa in materia, esse godono di ampia autonomia gestionale e finanziaria.*

Il consiglio direttivo promuove tutte le questioni di carattere generale e particolare.

Nel caso oggetto dell'interrogazione, il consiglio direttivo della sezione del dopolavoro ferroviario di Milano ha assunto una iniziativa volta a fornire, tra l'altro, un riconoscimento per l'azione di sostegno alle attività dopolavoristiche del dopolavoro ferroviario stesso.

Tale iniziativa rientra nelle autonome responsabilità degli amministratori del dopolavoro e non può essere sindacata dalla società FS.

Peraltro i soci, attraverso i propri rappresentanti hanno la possibilità di far valere i propri diritti o di chiedere spiegazioni dell'operato degli organi amministrativi del dopolavoro, secondo le norme del vigente statuto.

È da sottolineare comunque che, in seguito alla trasformazione delle ferrovie dello Stato in società per azioni, l'intero sistema di rapporti giuridici e patrimoniali dei dopolavori ferroviari è in corso di ridefinizione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

ODORIZZI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nelle zone collinari e montane agricole di molte regioni d'Italia esistono numerosi attrezzi agricoli che vengono agganciati alla trattrice traente mediante un timone sterzante che permette all'attrezzo agganciato di eseguire la stessa traiettoria del trattore;

nelle zone montane è da considerarsi alla stregua di un accorgimento tecnico indispensabile perché consente l'effettuazione di curve molto strette, eliminando manovre spesso impossibili da eseguirsi e garantendo quindi una maggiore sicurezza di manovra al guidatore senza che tutto questo interferisca sulla manovrabilità della trattrice traente;

tutto questo ha implicazioni anche sulla disposizione dei filari, aspetto non trascurabile nelle zone con piccoli appezzamenti agricoli;

all'estero non esiste alcuna normativa che limiti l'uso di attrezzi agricoli rimorchiabili dotati di timone sterzante;

l'articolo 57 punto 7 lettera f) stabilisce che: « il bloccaggio tridimensionale degli attacchi di supporto degli attrezzi deve impedire, durante il trasporto, qualsiasi oscillazione degli stessi rispetto alla trattrice a meno che l'attrezzatura sia equipaggiata con una o più ruote libera-

mente orientabili intorno ad un asse verticale rispetto al piano d'appoggio » —:

se non si ritenga indispensabile sopprimere per intero la lettera f) punto 7, articolo 57, del nuovo codice della strada. (4-02203)

RISPOSTA. — *La circolazione su strada delle trattrici agricole equipaggiate con attrezzature di tipo portato e semiportato, già regolata dalla legge 15 dicembre 1990, n. 399, che ha introdotto l'articolo 69-ter nel decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (vecchio codice della strada), è oggi consentita sulla base dell'articolo 104 punto 7 del nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).*

La citata normativa detta una serie di prescrizioni dettagliate ritenute nel loro insieme indispensabili ai fini della sicurezza della circolazione stradale, quando le trattrici agricole si trovino a circolare equipaggiate con attrezzature da lavoro di tipo portato o semiportato a sbalzo anteriore, posteriore e laterale rispetto al veicolo.

L'eliminazione di una singola prescrizione impone il completo riesame e la modifica dei vincoli residui al fine di garantire analoghe condizioni di sicurezza della circolazione stradale.

In particolare la soppressione della condizione riportata alla lettera f), cui l'onorevole interrogante evidentemente si riferisce, coinvolge aspetti di variabilità incontrollabile degli ingombri tridimensionali e comporta sollecitazioni che potrebbero incidere negativamente sulla stabilità e sulla guidabilità del veicolo introducendo altresì sollecitazioni anomale sugli organi di attacco e sulle medesime attrezzature.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

LUIGI ROSSI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

1) sarebbe opportuno semplificare la procedura per l'acquisto e per la vendita di un automezzo;

2) diversamente da come avviene in altri Paesi in Italia non è consegnato contemporaneamente alla vettura il libretto di circolazione ed il foglio complementare oltre al pagamento immediato del bollo per un minimo di sei mesi;

3) la vendita di un automezzo usato non può effettuarsi con semplice atto notarile, eliminando tutte le pratiche che invece bisogna esperire e, soprattutto, impedendo che sul venditore ricadano le multe comminate al nuovo compratore che spesso non denuncia il passaggio di proprietà. In casi di questo genere dovrebbe bastare al venditore rimettere la contravvenzione e fotocopia dell'atto notarile di vendita al comando dei Vigili urbani, eliminando le ulteriori lunghissime pratiche da parte del venditore innocente, spesso con effetti negativi e ingiustamente colpito da illegalità compiute da altri;

4) nei confronti del nuovo compratore insolvente per le sue contravvenzioni, questi dovrebbe essere reperito con procedura immediata in base al documento rilasciato al venditore dal notaio, e dovrebbero essergli applicate sanzioni estremamente gravi giacché si tratta di una truffa premeditata;

5) in ogni caso è assolutamente necessaria una revisione delle faticose ed interminabili procedure attualmente in vigore per quanto si riferisce all'acquisto di una autovettura nuova o comunque al passaggio di proprietà di un'autovettura usata;

6) il notaio che provvede alla ratifica dell'atto di compravendita è tenuto obbligatoriamente a comunicare al Pubblico registro automobilistico entro termini brevissimi l'avvenuto acquisto o passaggio di proprietà;

7) tra l'altro, appare completamente inaccettabile l'estrema lentezza nella conclusione delle pratiche di competenza del Pubblico registro automobilistico (soprattutto oggi che esistono le strutture telematiche), così come l'ACI dovrebbe trasformarsi esclusivamente in una organiz-

zazione di carattere privato, per l'assistenza di coloro che intendono associarsi spontaneamente e quindi usufruire dei suoi servizi, eliminando le attribuzioni delle quali l'ACI stesso oggi è investito, specie per quanto riguarda la distribuzione dei bolli di circolazione —:

se intenda provvedere affinché disposizioni del genere di quelle prospettate nella presente interrogazione entrino in vigore in tempi brevissimi mediante l'emanazione di un nuovo regolamento.

(4-01243)

RISPOSTA. — *Le procedure semplificate auspiccate dall'onorevole interrogante per l'acquisto e la vendita di un automezzo rappresenterebbero, se applicate, giuste e sostanziali attuazioni dell'articolo 2 comma 1, lettera b), della legge n. 190/1991 « delega al Governo per la revisione delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale », che prevede la semplificazione e lo snellimento delle procedure, eliminando anche in funzione della prevalente natura degli istituti e dei provvedimenti, la duplicazione delle competenze, dei controlli e dei concerti non indispensabili.*

La direzione generale della Motorizzazione civile, in ossequio al citato disposto legislativo, ed alla reale ed oramai irrinunciabile necessità di snellimento delle procedure amministrative insistenti sulla circolazione dei veicoli, aveva previsto una idonea modifica all'articolo 247 del regolamento di esecuzione del codice della strada che, ove approvata, avrebbe fatto carico ai notai l'immediata trasmissione delle variazioni relative alla proprietà dei veicoli.

A seguito delle proteste delle agenzie per il disbrigo di pratiche automobilistiche e tenendo conto di numerose interrogazioni parlamentari circa l'adozione dell'emendamento in questione (che si evidenzia tendeva alla semplificazione ed allo snellimento delle procedure, eliminando la duplicazione delle competenze, dei controlli e dei concerti non indispensabili), si è deciso di soprassedere a detta modifica.

Tuttavia una modifica delle attuali procedure in vigore potrebbe fornire agli auto-

mobiliti un deciso segno di rinnovamento in un settore in cui prosperano inutili e costose duplicazioni delle procedure stesse; a tal riguardo si è disposto di procedere ad una serie di verifiche e di approfondimenti al fine di considerare ulteriori soluzioni capaci di contemperare l'interesse dei cittadini con la snellezza delle procedure e le aspettative delle categorie di operatori nel settore.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Fiori.

TREMAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quale sia lo stato del ricorso per pensione di guerra n. 067703 del signor Vercio Giuseppe nato a Caltavuturo (PA) il 24 settembre 1938, trasmesso alla sezione giurisdizionale per la Sardegna in data 28 aprile 1993 dalla IV sezione della Corte dei conti. (4-02464)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente la pensione del signor Giuseppe Vercio.*

Al riguardo si fa presente che, malgrado le più accurate ricerche, non è stato possibile individuare, con i dati forniti nel testo dell'interrogazione, la pratica di pensione relativa al signor Vercio.

Pertanto, al fine di poter effettuare ulteriori e più approfonditi accertamenti sarebbe opportuno conoscere gli estremi di spedizione della domanda di pensione ed ogni altro elemento utile alla identificazione della relativa pratica, compreso il numero esatto della posizione pensionistica per evitare errori dipendenti da omonimia.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Mongiello.

TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere: a chi si debbano far risalire le responsabilità del fatto che, in occasione delle recenti elezioni europee tenutesi in Belgio per i nostri connazionali il giorno 11 giugno, all'interno del Consolato Generale d'Italia di Liegi — ove erano locati due seggi elettorali — nel mentre erano stati giustamente tolti i manifesti di

tutti gli altri partiti, appunto perché in quel giorno si dovevano svolgere le votazioni, è rimasto affisso per tutto il periodo quello del P.D.S., nonostante il carabiniere di servizio avesse segnalato la irregolarità della cosa. (4-02575)

RISPOSTA. — Secondo quanto comunicato dal nostro Consolato generale in Liegi, nella fase pre-elettorale relativa alle recenti consultazioni per il Parlamento europeo, conformemente alle norme in vigore, è stata data la possibilità a tutti i partiti politici che ne facessero richiesta di affiggere, all'interno dei locali del Consolato stesso, propri manifesti negli spazi appositamente previsti, che erano stati suddivisi in eguale misura tra tutti i richiedenti.

In ogni momento relativo alla fase pre-elettorale e a quella elettorale, a tutti i partiti politici è stato riservato lo stesso trattamento, anche per quanto concerne l'affissione del suddetto materiale di propaganda elettorale.

Non risulta, d'altra parte, che il carabiniere presente presso detto consolato il giorno delle elezioni abbia segnalato allo stesso Console generale o ai suoi più stretti collaboratori il verificarsi delle discriminazione contestata nel testo dell'interrogazione. In caso contrario, i rilievi del rappresentante dell'Arma avrebbero avuto un pronto quanto doveroso riscontro.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Trantino.

TREMAGLIA. — Al Ministro del tesoro. — Per conoscere quale sia lo stato della pratica di pensione di guerra del signor Patanè Salvatore nato il 29/2/1920, attualmente residente in Germania; pratica trattata dalla Direzione generale delle pensioni di guerra con il protocollo n. 1537281. (4-02576)

RISPOSTA. — Si risponde all'interrogazione indicata in oggetto, concernente la pratica di pensione di guerra relativa al signor Patanè Salvatore.

Al riguardo, si fa presente che in data 5 febbraio 1971, con Decreto Ministeriale n. 2456854, non veniva accolta la richiesta di trattamento pensionistico per non dipendenza della infermità peribronchite da causa di servizio di guerra.

In data 8 novembre 1971 con decreto Ministeriale n. 2461190, veniva respinta anche l'istanza di riesame amministrativo presentata dall'interessato, in quanto non ricorrevano i requisiti previsti all'articolo 112 e 105 della legge 18 marzo 1968, n. 313.

Si soggiunge, infine, che il 19 marzo 1990 con provvedimento n. 18737 veniva respinta l'istanza presentata in data 19 settembre 1989 intesa ad ottenere trattamento pensionistico di guerra per le infermità reumatica e malarica, in quanto presentata dopo la scadenza dei termini tassativamente previsti dagli articoli 99 e 127 del decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro: Mongiello.

VALIANTE. — Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:

ad Yokoama si è svolta la prima Conferenza mondiale per la prevenzione delle catastrofi naturali conclusasi con la dichiarazione di Yokoama del 27 maggio 1994 —:

a) quale sia stata l'attività operativa del Comitato nazionale in relazione agli atti ed ai documenti dei presenti a Yokoama ed a tutte le altre Delegazioni partecipanti;

b) se risulta che il Capo della Delegazione, dottor Stefano Canavesio non abbia tenuto alcuna relazione con i componenti della Delegazione;

c) se risulta che l'ambasciatore del Giappone, dottor Paolo Galli, intendesse ricevere i 23 delegati soltanto a Tokyo, provocando spese pubbliche e disagi notevoli;

d) se risulta che non vi sia stata alcuna presenza attiva dell'Ambasciata e/o di altre istituzioni pubbliche;

e) se intenda far conoscere al Parlamento la Relazione finale della Delegazione italiana ed alla comunità scientifica;

f) se, per l'avvenire intenda impartire direttive per una preventiva programmazione delle Delegazioni all'Estero, disponendo un oculato esame delle relazioni elaborate, anche per l'eventuale utilizzazione della comunità scientifica. (4-01525)

RISPOSTA. — a) A seguito della ricezione della prima comunicazione ufficiale delle Nazioni Unite sulla Conferenza di Yokohama nel novembre 1993, il Ministero degli affari esteri — nel dicembre dello stesso anno — prese l'iniziativa di convocare una prima riunione preparatoria, al fine di verificare il livello di interesse esistente in Italia per le attività di prevenzione e gestione delle emergenze. A quella prima riunione parteciparono Ministeri, enti statali e parastatali, nonché esponenti del mondo scientifico e tecnologico, che manifestarono la volontà di partecipare attivamente sia al processo preparatorio che alla Conferenza stessa.

Seguirono successivamente numerose altre riunioni organizzate dal Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio, istituzionalmente competente in materia, in stretta collaborazione con il Ministero degli esteri, che registrarono una partecipazione crescente.

Nel complesso il processo di preparazione alla Conferenza fu caratterizzato da un'atmosfera costruttiva: tutte le istituzioni interessate parteciparono alla redazione del rapporto italiano sulla prevenzione delle catastrofi, richiesto dall'ONU per la presentazione a Yokohama.

Durante la fase preparatoria emersero le seguenti idee che sono state poi presentate alla Conferenza:

1) allargamento dell'ambito del decennio internazionale per la prevenzione delle catastrofi anche alle catastrofi tecnologiche, sulla base della linea seguita dalla legislazione italiana in materia (legge n. 225 del 1992);

2) creazione di un meccanismo internazionale di coordinamento delle attività di prevenzione a livello mondiale;

3) adozione di un protocollo aggiuntivo alla Convenzione di Barcellona per la protezione ambientale del Mediterraneo, cui già partecipano tutti i paesi della regione e l'Unione europea, in modo da ricompredervi anche la prevenzione dei rischi per le zone terrestri.

Grazie alla collaborazione tra il Ministero degli esteri e il Dipartimento della protezione civile è stato possibile ottenere, nell'ambito della Conferenza, spazi adeguati per gli interventi italiani richiesti dalle istituzioni interessate. In particolare, il nostro intervento ufficiale nella prima sessione plenaria trattò dell'impatto delle catastrofi nonché della politica di prevenzione delle calamità in Italia; 4 relazioni tecnico-scientifiche ebbero inoltre per oggetto l'interfaccia tra catastrofi naturali e catastrofi tecnologiche, una schema di un possibile meccanismo assicurativo contro le catastrofi, aspetti della collaborazione tra istituzioni pubbliche e settore privato ed un rapporto sulla collaborazione internazionale in atto nel Mediterraneo.

b) Il capo della delegazione, il Ministro plenipotenziario Stefano Canavesio, vice-presidente esecutivo del comitato nazionale per il decennio ONU per la prevenzione dei disastri naturali, ha regolarmente partecipato al processo preparatorio della Conferenza fin dalla prima riunione e ha anzi presieduto la maggior parte delle riunioni successive. Il Ministro Canavesio è stato inoltre sempre in stretto contatto con la delegazione italiana a Yokohama.

c) L'Ambasciatore d'Italia in Giappone Paolo Galli ha invitato presso la propria residenza a Tokyo, in segno di ospitalità, i componenti della delegazione — pur non rientrando la Conferenza nel quadro dei rapporti bilaterali con tale Paese — anche per permettere loro di incontrare i corrispondenti della stampa italiana residenti nella capitale.

d) La nostra ambasciata ha seguito le attività della delegazione tramite contatti

telefonici quotidiani ed inviando a Yokohama, quando necessario, propri funzionari diplomatici. Ogni assistenza è stata prestata anche dalle altre istituzioni pubbliche e private presenti in Giappone, quali l'ICE e la rappresentanza della Finmeccanica.

e) Ove il Parlamento ne faccia richiesta, il Governo non mancherà di trasmettere per conoscenza il predetto rapporto nazionale — redatto in lingua inglese sulla base di quanto richiesto dalle Nazioni Unite — che illustra le attività nazionali ed internazionali della Protezione civile, modello di sinergia tra settore pubblico e privato, e che rappresenta la base di un « Libro Bianco » che si intende preparare nel prossimo futuro.

Ove anche richiesto dal Parlamento, il Governo provvederà ad informare circa i risultati della Conferenza di Yokohama, sulla base anche di quanto comunicato dalla nostra Ambasciata in Tokyo, nonché a trasmettere il documento conclusivo della Conferenza stessa.

Per quanto più specificatamente concerne l'informazione alla comunità scientifica, in data 23 giugno scorso si è tenuta una

riunione presso il Dipartimento della protezione civile in cui sono stati illustrati i risultati della Conferenza e registrate le reazioni, anche della comunità scientifica, sui seguiti da dare in Italia alla risoluzione di Yokohama. Risulta inoltre che l'ENEA, in collaborazione con l'UNESCO, intenda pubblicare gli atti della Conferenza, che sono comunque al momento reperibili presso le Organizzazioni internazionali che hanno organizzato le sessioni tecniche della Conferenza.

f) Circa infine la programmazione delle delegazioni all'estero, occorre sottolineare che essa rientra nelle competenze del Ministero degli esteri. Nel caso di specie, la partecipazione alla Conferenza era stata programmata con un anticipo di circa 7 mesi e attraverso una cooperazione strettissima tra detto Ministero, il Dipartimento della protezione civile e la comunità scientifica, in linea con le direttive impartite dal Segretario generale delle Nazioni Unite per la composizione delle delegazioni nazionali.

Il Sottosegretario di Stato per gli affari esteri: Trantino.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*