

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

NAN. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

quali siano le ragioni che hanno indotto il consigliere di Stato Franco Zeviani Pallotta a lasciare l'incarico di Capo di Gabinetto del Ministro della sanità dopo neppure tre mesi di permanenza;

se risponda a verità che all'origine delle predette dimissioni vi sarebbe stata un'aspra reazione nei suoi confronti da parte del ministro interrogato, insoddisfatto dei risultati di un'indagine, riservata, dallo stesso commissionata al funzionario, ed intesa ad esaminare gli atti deliberativi delle regioni guidate dal Polo della Libertà al fine di scoprirvi elementi di illegittimità.
(5-03890)

LUCIANO DUSSIN e DOZZO. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il 15 marzo 1996 a Paese (Treviso) nel deposito della Butan Gas in via Senatore Pellegrini, il gas propano liquido uscito da una cisterna provocò ingentissimi danni, nonché la morte di un operaio e del custode, ed il ferimento di undici Vigili del fuoco;

tre furono le esplosioni che determinarono il disastro, che fu ampiamente documentato da tutti gli organi di informazione locali e nazionali;

furono accusati di omicidio colposo plurimo e di disastro il dirigente della sicurezza della Butan Gas di Milano, e il responsabile dei trasporti della ditta Piccini di Tortona;

nella gente di Paese è ancora vivo il ricordo della tragica esplosione, avvenuta

tra l'altro a pochissima distanza dal centro città, vista l'infelice ed irresponsabile collocazione di quel deposito;

la società Butan Gas ha presentato recentemente una richiesta al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato — Commissione grandi rischi — per autorizzare un progetto di ripristino del deposito e di ripresa dell'attività;

secondo le dichiarazioni dell'amministratore Romualdo Amiranda, la società dispone già di quasi tutte le autorizzazioni della regione, del Ministero delle finanze, della difesa (*la Tribuna di Treviso* 20 febbraio 1998); manca invece il parere della Commissione tecnica regionale;

il sindaco dichiara l'impossibilità evidente di ripristinare il deposito in via Senatore Pellegrini, perché ogni attività industriale è ora incompatibile con la destinazione esclusivamente residenziale della zona; inoltre l'amministrazione ha escluso anche la possibilità di una delocalizzazione all'interno del proprio territorio, considerata la mancanza di idonei siti alternativi e stante ancora il vivido impatto psicologico sulla comunità locale;

il progetto risulta essere stato già sottoposto al Comitato tecnico regionale presso l'ispettorato dei Vigili del fuoco, ma come risulta dalla dichiarazione del 17 febbraio 1998 resa dall'ingegner Mario Tramontozzi, comandante provinciale dei Vigili del fuoco, il progetto non è ancora stato preso in esame —:

se i Ministri competenti siano a conoscenza di quanto esposto in premessa;

se sia loro intendimento sentire il parere dell'Amministrazione comunale di Paese e degli organi di controllo locali, per valutare e garantire il massimo rispetto delle istanze della popolazione;

se, nel rispetto delle funzioni degli enti locali, avranno cura di tener conto delle scelte adottate attraverso le delibere del consiglio comunale di Paese, doverosamente fondate sulla ricerca del diritto alla sicurezza dei cittadini;

se intendano attivarsi al fine di provvedere a forme di indennizzo dei danni provocati alle abitazioni danneggiate dopo il disastro del marzo 1996, considerate le richieste dei cittadini tuttora insoddisfatti. (5-03891)

CENTO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 231 della Costituzione del Brasile, garantisce agli indigeni il possesso delle terre che essi abitano tradizionalmente, e l'articolo 67 delle disposizioni transitorie prevedeva la demarcazione di tutti i territori indigeni entro l'ottobre 1993;

è stata approvata dal Parlamento brasiliano una legge contro i crimini ambientali (PI. 1. 164), che ha poi subito dei veti governativi in punti fondamentali;

questa situazione, indefinita da anni, ha incoraggiato l'invasione delle terre degli indios, ha fatto aumentare la violenza, il disboscamento e l'inquinamento ambientale;

particolare attenzione merita la situazione degli indios Macuxi, Wapixana, Taurepang e Ingaricò che abitano nell'Area Indigena Raposa/Serra del Sol (stato di Roraima/Brasile). Questi richiedono da anni la demarcazione delle loro terre la cui identificazione è stata fatta dalla fondazione nazionale dell'Indio FUNAI già nel giugno 1993. Da allora gli indios attendono che il Governo brasiliano compia i successivi passi necessari per la demarcazione del loro territorio;

durante l'incontro del « *programma Piloto para protecao das Florestas Tropicais no Brasil (ppg7)* » sono stati stanziati ulteriori fondi per la difesa delle foreste tropicali e per la demarcazione delle terre indigene —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda adottare per sollecitare il rispetto da parte del governo brasiliano dei diritti costituzionali degli indios, con particolare riguardo alla questione dei veti governativi

alla legge contro i crimini ambientali e più in particolare, alla demarcazione della terra indigena Raposa/Serra do Sol nello stato di Roraima. (5-03892)

DUCA, GASPERONI, GERARDINI, ATTILI, OCCHIONERO, ALOISIO e SCRIVANI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

lungo la linea ferroviaria Pescara-Sulmona-Roma si registra da alcuni anni un anomalo, eccessivo consumo dei bordini dei cerchioni delle ruote dei treni;

un corretto consumo garantirebbe una durata pari alla percorrenza che passa tra due revisioni cicliche dei mezzi: circa 500.000 km per una locomotiva tipo 646, circa 700.000 km per una locomotiva tipo 656, prevedendo una tornitura intermedia della ruota solo per evitare sbandamenti e oscillazioni anomale;

sulla Pescara-Roma, e in questa fase particolarmente sul tratto Sulmona-Roma, si registra un consumo di 3-4 millimetri ogni 1000 km di percorrenza, ne deriva che ogni 40.000 km l'intera superficie del bordino verrebbe consumata se il materiale rotabile si svolgesse esclusivamente su tale linea; percorrenza che sale a 85.000 km in quanto i mezzi effettuano anche altri percorsi ad esempio Roma-Firenze-Bologna-Ancona;

le cause di tale eccessivo consumo, in un primo tempo ascrivibili a lavori di risanamento dei binari, eseguiti in modo non conforme alle regole da parte di alcune imprese appaltatrici, oggi sarebbero imputabili all'usura del binario. Tutto ciò determina conseguenze molto gravi ed in particolare:

1) seri rischi per la sicurezza dell'esercizio sia lungo la tratta Pescara-Roma, linea particolarmente tortuosa e confinante, in alcuni tratti, con zone particolarmente scoscese a strapiombo. Infatti l'usura del fungo del binario unitamente al consumo del bordino, possono produrre svii, sobbalzi eccessivi in presenza di

scambi o di curve particolarmente strette. Non solo, considerato che il materiale rotabile viaggia anche su linee particolarmente veloci quali la direttissima o l'Adriatica, è sensibile il rischio di incidenti gravissimi;

2) indubbio nocumento alla regolarità del servizio ferroviario in genere, in quanto numerosi mezzi di trazione con i bordini particolarmente usurati vengono sottoutilizzati ad una velocità massima di 100 km orari rendendo pressoché inservibile gran parte dei mezzi stessi, provocando numerosi disservizi, in particolare per la composizione dei treni passeggeri obbligati a viaggiare a velocità ridotta rispetto all'orario di servizio;

3) un costo economico molto salato. La manutenzione dei mezzi di trazione infatti, viene effettuata presso l'Officina Manutenzione Locomotive di Ancona e, a causa dei bordini, nel solo 1997, ove si consideri che per i cambi delle sale montate su una locomotiva il mezzo deve restare improduttivo in officina, per una settimana (costo 1.500.000 al giorno), c'è stato l'impegno di 10.000 ore di manodopera diretta e 1.700 ore di manodopera indiretta (costo di 60.000 lire l'ora) tra spedizioni (400.000 lire cadauna), rifacimento dei cerchioni e montaggio (400.000 lire ogni cerchione e 16 ore di lavoro), si è registrato un maggior costo di oltre 4 miliardi di lire, riferito solo ai mezzi di trazione —:

se sia a conoscenza dei fatti suesposti;

quali misure, in che tempi, intenda adottare per rimuovere le cause dell'eccessiva usura dei bordini dei treni, per evitare i rischi connessi alla sicurezza del servizio e dei clienti e per recuperare le sensibili diseconomie che vanno ulteriormente a gravare sui costi delle Ferrovie. (5-03893)

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

venerdì 13 febbraio 1998 il treno regionale 12283 in partenza dalla stazione di Roma Termini alle ore 23,45 diretto a Formia è giunto alla stazione di Campoleone con un ritardo di un'ora e venti minuti, ritardo accumulato su un percorso della prevista durata di 28 minuti;

tale incredibile episodio, di per sé grave e tangibile testimonianza di incapacità da parte delle Ferrovie dello Stato di comprendere le responsabilità di chi deve gestire un servizio pubblico, è soltanto uno fra i più recenti disservizi che si sono verificati su una linea ferroviaria fondamentale quale è la Roma-Napoli;

come hanno potuto in seguito appurare gli infuriati passeggeri del regionale 12283 il ritardo notturno e serale dei treni che percorrono la Roma-Napoli è un fatto abituale ed è dovuto ai lavori di manutenzione della linea che costringerebbero le Ferrovie dello Stato a instradare i treni su un unico binario —:

se il Governo non intenda richiedere alle Ferrovie dello Stato una diversa organizzazione del lavoro di manutenzione al fine di non penalizzare i viaggiatori pendolari;

per quale ragione, considerato che l'episodio ricordato è indubbiamente causato dall'intasamento delle due linee ferroviarie che collegano Roma con Napoli, i lavori di costruzione della linea ad alta velocità fra i due capoluoghi siano stati considerevolmente rallentati dall'attuale vertice dell'azienda Ferrovie dello Stato, malgrado la nuova linea veloce sia ormai l'unico rimedio possibile per decongestionare le relazioni ferroviarie ed assicurare regolarità nel servizio. (5-03894)

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

venerdì 13 febbraio 1998 il treno in partenza da Aprilia alle ore 07,00 e diretto a Roma Termini è stato bloccato per oltre venti minuti nella stazione di Campoleone

per attendere e dare la precedenza ad un treno merci, proveniente da Napoli e diretto a Roma, composto di quattro carrozze;

tale attesa ha causato notevoli problemi ai lavoratori pendolari che usufruiscono del treno partito da Aprilia che sono giunti in ritardo al proprio posto di lavoro;

per quale motivo, almeno nella fascia oraria compresa fra le sette e le nove del mattino e fra le quindici e le diciassette, i treni dei pendolari non abbiano la precedenza nei confronti dei convogli merci;

se la scarsa attenzione che l'attuale dirigenza delle Ferrovie dello Stato nei confronti dei lavoratori pendolari sia parte di un disegno volto a scoraggiare l'uso del treno sulle brevi percorrenze al fine di poter domani giustificare il taglio di linee giudicate pretestuosamente passive.

(5-03895)

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

l'economia italiana è caratterizzata dalla frammentazione delle attività imprenditoriali con milioni di aziende che spaziano dall'artigianato alla piccola e media industria;

poche sono le realtà che possono rientrare nella fascia dei grandi gruppi industriali;

questa situazione crea profonde differenze sotto il profilo della sicurezza perché mentre il grosso imprenditore, in relazione anche alla sua maggiore visibilità, ha dei problemi costanti cui porre rimedio utilizzando personale appositamente assunto, come guardie del corpo inserite nell'organico dell'azienda con la qualifica di autisti muniti del decreto di guardia giurata e del relativo porto d'armi, di modo che viene di fatto aggirata l'attuale normativa che nega all'individuo il diritto alla protezione preventiva, il piccolo e medio imprenditore ha problemi di sicurezza minori, solitamente anche limitati nel tempo e legati a fattori contingenti. Il

piccolo imprenditore che non ha le potenzialità per assumere personale fisso è di fatto scoperto perché, in caso di necessità, secondo l'attuale normativa nessun professionista gli può legittimamente offrire un servizio di protezione;

questo problema obbliga il piccolo imprenditore ad aggirare la legge;

si ricorre così ad una gamma svariata di soggetti che occasionalmente si trovano a svolgere l'attività di guardia del corpo: il dipendente munito di porto d'armi e solitamente impiegato in altri ruoli, l'amico, soggetto, appartenente o pensionato di qualche corpo di polizia, la guardia giurata di Istituto di Vigilanza fuori servizio;

la precarietà di simili soluzioni appare evidente —:

quali iniziative legislative o amministrative intenda assumere per legittimare il nascere di strutture in grado di offrire un adeguato servizio di protezione, riconoscendo ai cittadini il diritto alla protezione preventiva. (5-03896)

COSTA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni 2 e 3 giugno 1997, nel rispetto delle norme di legge e statutarie, su tutto il territorio nazionale si sono svolte le elezioni per il rinnovo degli organi amministrativi dell'Enam (Ente nazionale di assistenza magistrale);

successivamente il ministero della pubblica istruzione ha nominato i membri del consiglio di amministrazione, i quali resteranno in carica, per quattro anni, a decorrere dal giorno successivo alla pubblicazione del provvedimento;

nell'ambito del consiglio di amministrazione dell'Enam di Cuneo, nelle more della nomina del presidente, ha assunto le funzioni di legale rappresentante il dottor Josa che, in base alla nota 4808 del 3 novembre 1997 della direzione centrale presso il ministero, dovrebbe esclusiva-

mente « adottare atti di ordinaria amministrazione, nonché atti che rivestono carattere d'urgenza e indifferibilità »;

tale provvisoria situazione si protrae nel tempo e, a tutt'oggi, non essendo ancora stato nominato il presidente, alcuni atti (come ad esempio l'approvazione del bilancio di previsione) non sono assunti da soggetti adeguatamente rappresentativi dell'interno consiglio di amministrazione —:

quali siano i motivi per i quali, nonostante regolari elezioni per il rinnovo delle cariche amministrative, siano ancora vigenti situazioni provvisorie e di insufficiente rappresentatività. (5-03897)

MARENGO, IACOBELLIS, ANTONIO RIZZO, RICCIO, TRINGALI e PAMPO. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, di grazia e giustizia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'attuale sistema di gestione degli aeroporti italiani è carente sotto il profilo funzionale-operativo e fallimentare sotto l'aspetto economico per il Paese;

tutti i gestori parziali (trenta enti) hanno ottenuto la gestione parziale degli aeroporti senza corrispondere il canone di concessione e senza offrire alcun contributo finanziario per la realizzazione delle infrastrutture;

di tale aspetto si sta occupando la magistratura contabile e penale;

seguendo questa linea, dannosa per gli interessi erariali, con decreto-legge 23 marzo 1997, n. 67 (cosiddetto salvacantieri), convertito nella legge n. 135/1997, sono stati garantiti mutui per oltre 300 miliardi a carico dello Stato a beneficio delle società di gestione degli aeroporti di Bari, Catania, Cagliari, (articolo 5 del citato decreto-legge);

è stata disposta la cessione di tutti i beni aeroportuali (articolo 17 del citato decreto-legge) alle società che ne fanno

richiesta, consolidando gestioni di fatto, in contrasto con normativa dell'Unione europea;

mentre in Italia si verifica tale situazione, censurabile sotto ogni aspetto (compreso il mancato rispetto della direttiva Unione europea in materia di servizi), in Argentina la Sea (Aeroporti di Milano) garantisce un canone annuo di 300 miliardi per la gestione di trentatré aeroporti argentini per 30 anni, la stessa Sea garantisce 4.000 miliardi di investimenti per gli stessi aeroporti aventi un traffico complessivo di 15 milioni di passeggeri annui;

per recuperare tempo e denaro e impedire che prevalgano interessi di parte occorrerebbe: affidare la gestione a soggetti privati, così come stabilisce l'articolo 10 (comma 13) della legge 24 dicembre 1993, n. 537; richiedere agli stessi soggetti il pagamento del canone di concessione che oggi ammonta (per tutti gli aeroporti nazionali) a circa 150 miliardi annui; richiedere il finanziamento per l'ampliamento e l'ammodernamento delle infrastrutture il cui costo è pari a 1.000 miliardi, che si riducono alla metà potendo contare sui fondi strutturali europei (50 per cento dell'investimento);

sarebbe opportuno che l'inversione di tendenza partisse dall'aeroporto di Bari, in quanto risulta all'interrogante che la Eas avrebbe stipulato un protocollo con l'Erpt per la partecipazione al capitale azionario;

l'affidamento della gestione Eas comporterebbe per lo Stato i seguenti benefici: la realizzazione dell'aerostazione a carico del gestore, recuperando lo stanziamento posto a carico del contribuente; il pagamento del canone di concessione a beneficio dello Stato pari a circa 1.000 milioni annui (a valore attuale); l'incremento delle attività operative dell'aeroporto —:

quali siano le iniziative urgenti che intendano mettere in atto per regolamentare in maniera più conveniente per lo Stato il rapporto con gli enti gestori degli aeroporti italiani, anche ricorrendo a nuovi interventi normativi. (5-03898)

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

il febbraio amaro delle Ferrovie non sembra dover avere mai termine, come dimostra quello che è avvenuto il 25 in Liguria dove un treno merci, deragliato nei pressi dello scalo di Genova Capasso, stava per precipitare in una strada circostante con grave rischio per i passanti —:

quali siano le cause che hanno determinato il ripetersi di tanti sinistri ed in particolare quello di Genova Capasso;

quali azioni si intendano assumere con urgenza, a parte quella a dir poco sconcertante della riduzione del numero dei convogli preannunciata qualche giorno fa, per restituire sicurezza e credibilità alle ferrovie italiane. (5-03899)

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

con un intervento a sorpresa del Ministro dell'ambiente sono stati bloccati i lavori di esplorazione e di preparazione di cunicoli esplorativi di una galleria (la Galleria di Valico Flavia) in vista della realizzazione della linea ad Alta velocità Milano-Genova;

tale intervento è la più recente delle intromissioni del Ministro dell'ambiente, da sempre contrario al progetto di ammodernamento della rete ferroviaria italiana, ma la contrarietà ideologica del Ministro dell'ambiente e del gruppo politico cui egli appartiene al quadruplicamento delle linee Torino-Venezia, Milano-Napoli e Milano-Genova è emersa con chiarezza durante il dibattito in Commissione trasporti per la cosiddetta « verifica » sull'Alta velocità —:

se del blocco del cantiere sulla Milano-Genova il Ministro dei trasporti e della navigazione sia stato preventivamente informato;

quali conseguenze sui tempi e modi di completamento delle indagini esplorative,

necessarie all'apertura dei cantieri, abbia la decisione del Ministro dell'ambiente;

quale sia la effettiva posizione del Governo sul piano di risanamento ferroviario italiano e sul progetto per l'Alta velocità;

quali iniziative il Ministro dei trasporti e della navigazione intenda assumere per far riacquisire al suo dicastero l'intera competenza sul progetto. (5-03900)

CARLESI. — *Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi i cittadini di un quartiere di San Salvo, in provincia di Chieti, hanno manifestato la loro protesta contro la imminente realizzazione, da parte delle Ferrovie dello Stato, di una linea ad alta tensione e di una sottostazione di trasformazione elettrica nelle immediate vicinanze delle loro abitazioni;

infatti, le Ferrovie dello Stato, con l'approvazione degli enti locali e della Asl, stanno per iniziare i lavori per una linea di alta tensione di 110 mila — 170 mila volt a circa 30 metri di distanza dalle abitazioni in cui vivono circa 500 cittadini, per alimentare una sottostazione ferroviaria;

recenti studi hanno dimostrato come un campo elettromagnetico possa risultare nocivo alla salute di persone soprattutto in relazione alla intensità del campo ed alla durata della esposizione;

alcuni studiosi hanno, infatti, imputato a tale esposizione l'insorgere di patologie gravi come le neoplasie, le malformazioni embrionali, gli aborti e perfino le mutazioni genetiche;

quali iniziative intendano assumere per tutelare la salute dei cittadini del quartiere Icea di San Salvo;

se non ritengano, proprio in relazione al fatto che sono *in itinere* provvedimenti di legge sulla tutela dall'inquinamento elettromagnetico, di intervenire per bloccare la realizzazione di tale linea ad alta ten-

sione o, quanto meno, di disporre che la realizzazione venga effettuata lontana dalle civili abitazioni. (5-03901)

GIOVANNI PACE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

con precedenti interrogazioni, (quella del febbraio 1997, n. 5-01529 e quella del 9 febbraio 1998, n. 5-03652), l'interrogante chiedeva al Ministro della sanità notizie sul finanziamento occorrente per ultimare il nuovo ospedale civile clinicizzato di Chieti in Contrada Colle dell'Ara, in costruzione da oltre 35 anni, e sollecitava, con la seconda interrogazione gli adempimenti cui è tenuto il ministero della sanità;

in particolare, ricordava che la deliberazione Cipe 21 marzo 1997, recante « Criteri per l'avvio della seconda fase del programma nazionale straordinario di investimenti in sanità, articolo 20 della legge 11 marzo 1988, n. 67 » dispone che « entro venti giorni dalla data di pubblicazione della presente deliberazione » il Ministro della sanità approva, dandone comunicazione alle regioni ed alle province autonome, linee guida cui le stesse devono uniformarsi per la predisposizione dei rispettivi programmi;

entro i successivi novanta giorni le regioni e le province autonome forniscono al ministero della sanità il quadro programmatico per il completamento del programma decennale di investimenti previsto dalla legge 11 marzo 1988, n. 67, articolo 2 (omissis);

entro i successivi trenta giorni il ministero della sanità, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, presenta al Cipe la richiesta di approvazione del programma nazionale quadro e del programma specifico per l'utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1-bis del decreto-legge n. 630 del 1996, convertito dalla legge n. 21 del 1997;

la regione Abruzzo, con nota n. 7298 del 23 settembre 1997, ha trasmesso anche a seguito delle pressioni della pubblica opinione ed in *primis* dell'amministrazione comunale di Chieti, la delibera del consiglio regionale n. 69/3 del 23 settembre 1997, concernente l'approvazione del programma straordinario di investimento in edilizia sanitaria per la regione Abruzzo, ai sensi dell'articolo 20 della legge 67/88 — seconda fase e con ciò ha dato seguito a quanto richiesto dal ministero della sanità con nota n. 100/S.P.C.S./6 — 76/91 del 19 giugno 1997 (apertura della seconda fase) che si richiama alla delibera CIPE 21 marzo 1997;

pur tuttavia il ministero, nonostante i termini precisi previsti nella ricordata delibera CIPE, non ha presentato al CIPE la richiesta di approvazione del programma della regione Abruzzo;

le strutture ospedaliere attualmente in funzione costringono i degenti ad una vergognosa e non più tollerabile « navetta » da una struttura all'altra, sottoponendo l'utenza, con i trasferimenti, a rischi tremendi, per evitare i quali poco possono pure la passione, la professionalità, l'abnegazione del personale tutto e del manager della ASL e del direttore sanitario;

nei giorni scorsi, a seguito di un « trasferimento » da un ospedale all'altro, un povero vecchietto è passato a miglior vita e l'accadimento ha turbato, rattristato, esacerbato l'intera cittadinanza che è terrorizzata da questo sistema —:

se non ritengano l'inadempienza prima ricordata del ministero della sanità in ordine a quanto stabilito nella delibera CIPE 21 marzo 1997 sia davvero non più tollerabile;

quali assicurazioni possano dare subito alla città, ai medici, al direttore sanitario del SS. Annunziata di Chieti, alla ASL di Chieti, relativamente al finanziamento occorrente per finalmente ultimare l'Ospedale di Chieti, con l'accorpamento di tutti i servizi in un'unica struttura.

(5-03902)

ROMANO CARRATELLI, RUFFINO, MICHELANGELI, ASCIERTO, TASSONE e BAMPO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

abitualmente i delegati Cocer per lo svolgimento del mandato e delle attività connesse sono impegnati in Roma dal lunedì (8,00-16,30 secondo il normale orario lavorativo) al venerdì (per questo giorno dalle 8,00 alle 13,00);

il calendario dei lavori Cocer viene ritualmente deliberato dallo stesso Cocer, e valutato e fatto proprio dallo Stato Maggiore, che lo comunica ai Comandanti interessati per la regolamentazione dell'impegno lavorativo dei delegati Cocer presso i reparti di appartenenza;

il comandante del 4° reggimento di Bellinzago Novarese, non tenendo presente quanto sopra, ha disposto, con nota del 12 febbraio 1998, prot. n. 1544/1023 che i delegati Cocer — sottotenente Nigrelli Angelo e maresciallo ordinario Fico Pasquale — «devono usare il mezzo di trasporto aereo dalle ore 7,00 da Milano per Roma ed il primo aereo utile per il rientro per il giovedì sera»;

tale disposizione rende sostanzialmente impossibile lo svolgimento del mandato di delegato Cocer nella mattina di lunedì e venerdì —:

se ritenga essere legittimo l'ordine del 12 febbraio 1998 prot. n. 1544/1023 del Comandante del 4° reggimento carri;

se tale ordine sia una iniziativa personale di detto Comandante oppure se derivi da disposizioni di carattere generale;

quali iniziative si intendano assumere per garantire nella sua pienezza e completezza l'espletamento del mandato di delegato Cocer nel caso in specie. (5-03903)

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

in data 12 febbraio 1998 il colonnello Paolo Campanale, comandante del 4° Reggimento carri di Bellinzago Novarese, ha

disposto che i delegati Cocer in servizio presso il suddetto reggimento, sottotenente Angelo Nigrelli e maresciallo ordinario Pasquale Fico, non possano partire per Roma prima delle ore 7.00 del martedì mattina e debbano rientrare in sede nel pomeriggio del giovedì;

tale disposizione ha efficacia indipendentemente dalle giornate di effettiva convocazione del Cocer o dallo svolgimento di altre attività connesse con l'espletamento del mandato, tanto che nella medesima disposizione il colonnello Campanale precisa che il Comando «avrà cura di segnalare la relativa indisponibilità» dei delegati allo Stato maggiore dell'Esercito e allo Stato maggiore della difesa;

la decisione del comandante di reggimento ha come effetto di impedire la piena e incondizionata possibilità per i delegati Nigrelli e Fico di svolgere il loro mandato elettivo, così come previsto dalla legge;

è infatti noto che le riunioni del Cocer sono normalmente indette tutte le settimane con inizio alle ore 8 del martedì e conclusione alle ore 13 del venerdì;

obbligare i delegati in forza al 4° reggimento carri a partire non prima delle ore 7 del martedì, considerando i tempi di volo da Milano a Roma, i frequenti ritardi dovuti alla congestione degli aeroporti e del traffico aereo a quell'ora del mattino, nonché i tempi di trasferimento dall'aeroporto di Fiumicino alla sede del Cocer con l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico, fa sì che difficilmente i suddetti possano essere presenti alle riunioni prima delle 10.30 del mattino;

analogamente, l'ordine di rientrare il giovedì pomeriggio nega ai medesimi il diritto-dovere di essere presenti alle sedute che si svolgono il venerdì mattina;

con lo stesso ordine il colonnello Campanale dispone inoltre che i due delegati Cocer vengano inseriti nei normali turni di servizio armato e siano normalmente impiegati nelle giornate di lunedì e

venerdì nei rispettivi incarichi, senza riguardo agli impegni con il Consiglio centrale della rappresentanza —:

se ritenga legittimi gli ordini impartiti dal comandante del 4° reggimento carri —:

se l'ordine sia frutto di una iniziativa personale del colonnello Campanale oppure derivi da disposizioni di carattere generale ignote agli interroganti;

se non ritenga che, ove tutti i comandanti dovessero adottare il medesimo atteggiamento del suddetto ufficiale, si verrebbe di fatto ad impedire la funzionalità e la stessa legittimità sostanziale del Cocer e in generale del sistema delle rappresentanze, previste dalla legge n. 382 del 1978;

quali provvedimenti di carattere generale e specifico intenda assumere con la massima urgenza per correggere un evidente ed illegittimo impedimento alla normale attività di due rappresentanti eletti nel Cocer dell'Esercito, nonché per evitare che iniziative più o meno isolate e più o meno tollerate di comandi periferici possano pesantemente incidere sul libero ed incondizionato svolgimento delle importanti e preminenti attività svolte dal sistema della rappresentanza. (5-03904)

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

il comandante del 4° reggimento carri di Bellinzago Novarese, colonnello Paolo Campanale, nello svolgimento dell'azione disciplinare nei confronti di militari del reparto, dopo averli convocati, li invita a nominare un difensore « scelto tra i militari del 4° reggimento »;

tale disposizione è da ritenersi illegale in quanto, con sentenza in data 5 febbraio 1992, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del secondo comma dell'articolo 15 della legge 11 luglio 1978, n. 382, lasciando al singolo sottoposto a procedimento disciplinare la possibilità di scegliere il proprio difensore tra qualsiasi militare con il solo limite legato al grado;

risulta che più volte questa sentenza e i suoi effetti siano stati portati all'attenzione dei Comandanti con diversi provvedimenti, da ultimo con la circolare 2918/094/5000/x-10(RDM) del 19 novembre 1997 dello Stato maggiore dell'esercito —:

per quale motivo il colonnello Campanale continui ad imporre al suo personale la scelta del difensore tra il personale dello stesso 4° reggimento, nonostante la diversa previsione normativa;

quali provvedimenti intenda prendere per far cessare con effetto immediato tale pratica illegittima, che sembra dovuta ad un atteggiamento di spregio delle norme di legge e delle pronunce della Corte costituzionale, perché non è pensabile che un Comandante di reggimento non sia a conoscenza delle norme generali e specifiche relative allo svolgimento dei procedimenti disciplinari;

se non intenda disporre, con effetto retroattivo, l'annullamento di tutte le sanzioni comunque assunte con procedure illegali da parte del comando del 4° reggimento carri. (5-03905)

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

le Ferrovie dello Stato Spa hanno comunicato ai due macchinisti in servizio sul treno deragliato a La Spezia lo scorso 11 novembre 1997 il licenziamento immediato e ciò malgrado sia ancora in corso il procedimento davanti al giudice delle indagini preliminari della città ligure e malgrado debba essere depositata la perizia tecnica sul sinistro;

il licenziamento sarebbe stato disposto dopo una inchiesta amministrativa interna nella quale non si sarebbe tenuto conto del pluriennale irrepreensibile comportamento in servizio dei due lavoratori;

nel medesimo giorno del licenziamento dei due ferrovieri, unici responsabili secondo le ferrovie del sinistro, si sono verificati altri incidenti ferroviari in Ligu-

ria, mentre nel Lazio un treno in servizio fra Roma ed Anzio restava bloccato per alcune ore in seguito ad un guasto alle linee aeree di alimentazione elettrica —;

se non ritenga affrettata ed ingiustificata la decisione delle ferrovie di licenziare i due macchinisti e se questa decisione non rappresenti un tentativo di scaricare sul personale responsabilità di ordine generale e dovute all'inefficienza dell'intero sistema;

se non si ritenga opportuno intervenire sulle ferrovie perché recedano dal provvedimento, almeno sino al momento in cui le responsabilità dell'episodio saranno chiarite nella opportuna sede ossia quella giudiziaria. (5-03906)

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

con delibera in data 18 febbraio 1998, il Coir del Comando Forze di Proiezione di Milano ha denunciato la soppressione della sezione rappresentanza dell'ufficio personale che svolgeva funzioni di segreteria e di supporto del Consiglio intermedio medesimo;

tale disposizione sarebbe stata assunta dal Comando in questione in esecuzione di quanto disposto dallo Stato maggiore dell'Esercito con la circolare 125/C151 del 26 maggio 1997, concernente il riordino dei comandi delle Forze operative terrestri;

negli organici previsti da tale circolare, infatti, la sezione Coir non sarebbe prevista così come non viene prevista anche per i neocostituiti comandi del 1° e 2° Fod ed altri;

come effetto immediato l'ufficio di segreteria del Coir è stato smantellato, il personale addetto trasferito ad altro incarico, privando il Consiglio del computer, del telefax e del telefono, con gli immaginabili effetti sulla funzionalità stessa dell'organismo —;

se corrisponda a verità che siano state soppresse le sezioni di segreteria Coir presso gli alti comandi periferici;

se così fosse, quali siano le ragioni che hanno indotto lo Stato maggiore dell'Esercito a privare il livello intermedio del sistema dei consigli della rappresentanza dell'indispensabile supporto tecnico-burocratico costituito dalle segreterie permanenti;

se tale impostazione, decisamente da respingere perché rappresenta un evidente attacco all'autonomia, alla funzionalità e alla dignità dei Consigli, sia da ritenersi frutto di una decisione di carattere generale e pertanto se ci si debba attendere una sua estensione alle altre forze armate;

se non ritenga di dover dare immediatamente precise e univoche disposizioni affinché al sistema delle rappresentanze venga garantito l'indispensabile supporto tecnico-burocratico, a tutti i livelli, ordinando in particolare il ripristino delle segreterie permanenti soppresse in base alla circolare citata in premessa o ad altre disposizioni non note all'interrogante. (5-03907)

CALZAVARA e BALLAMAN. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

molti uffici nonché altri locali della caserma di via Giulia in Trieste (sede del nucleo regionale di polizia tributaria) sarebbero rimasti privi di pulizia a seguito di una ingiustificata riduzione di fondi per quanto concerne il capitolo relativo alla retribuzione delle imprese;

il comandante di detto reparto — Colonnello Ferdinando Spina — avrebbe trovato una soluzione (che peraltro allo scrivente non appare particolarmente brillante) nel far pagare una quota fissa mensile a ciascun dipendente al fine di retribuire *brevi manu*, l'incaricata alle pulizie nei restanti locali;

risulta all'interrogante che l'incaricata alle pulizie si tratterrebbe in caserma

oltre il tempo previsto dal contratto, e che la stessa venga di fatto retribuita in nero, con tutti i rischi che ciò comporterebbe (ad esempio eventuali incidenti sul lavoro non coperti da assicurazione sugli infortuni) e con l'evidente illegalità perpetrata in tal modo da chi invece ha il dovere istituzionale di reprimere illeciti ed omissioni di natura contributiva ed assicurativa;

inoltre verrebbero poste in essere delle vere e proprie discriminazioni tra il personale, ad esempio per quanto concerne la pausa mensa. Infatti, mentre ad una parte del personale sarebbe concesso di allontanarsi dalla caserma per il tempo strettamente necessario a consumare il caffè nell'adiacente centro commerciale « Il Giulia » al restante personale, ciò sarebbe inibito da un discriminante ordine di servizio;

anche la gestione del compenso per le ore di straordinario avverrebbe in modo distorto in quanto, mentre numerose ore di lavoro straordinario prestato da personale operativo, verrebbero « tagliate » ed in modo particolare per coloro che esplicano delicati ed importanti servizi, di converso verrebbe favorito il personale che opera negli uffici a fianco del Comandante o comunque con incarichi di minore importanza e decisamente non operativi;

tra giugno 1996 e luglio 1997 il Comandante — Col. Spina — avrebbe acconsentito ad alcuni ufficiali che sarebbero poi risultati non in regola con quanto disposto dalla legge n. 100 del 1987, di godere degli alloggi di servizio siti all'interno della Caserma dei posti macchina di solito riservati al personale ed alle autovetture di servizio —;

se quanto risulta risponda a verità e, nel caso affermativo, quali provvedimenti intenda adottare al fine di perseguire le illegalità riscontrate. (5-03908)

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

dopo la recente sentenza delle Sezioni Unite della Corte di cassazione in tema di applicazione al giudizio di legittimità del nuovo articolo 513 del codice di procedura penale, più d'una testata giornalistica ha pubblicato nei giorni scorsi i dati relativi ai giudizi a rischio-prescrizione che il ministro aveva diffuso nel giugno 1997, in occasione della discussione della riforma alla Camera; si trattava, come allora era stato dimostrato, di dati assolutamente erronei, perché incompleti, forniti per giudizi che si sarebbero prescritti dopo 15 anni, o addirittura per reati imprescrittibili; ma è ancora più sbagliato recuperare quei dati oggi, dal momento che gli stessi si riferivano al complesso dei processi — in primo grado, in grado di appello, e davanti alla Cassazione — per i quali doveva applicarsi la nuova norma: ciò che è necessario in questo momento è invece conoscere con precisione il rischio della prescrizione con riferimento ai pochi processi per i quali la Cassazione potrebbe annullare la sentenza impugnata e rinviare per un nuovo giudizio davanti al giudice di appello. Il campo di applicazione sembrerebbe molto più ristretto e delimitato, ma appare necessario un serio monitoraggio da parte del ministero per chiarire i termini esatti della questione —;

non ritenga di realizzare presso i competenti uffici giudiziari il monitoraggio dei processi che correrebbero il rischio reale della prescrizione, a seguito dell'annullamento con rinvio da parte della Corte di Cassazione, derivante dall'applicazione del nuovo articolo 513 del codice di procedura penale. (5-03909)

BUONTEMPO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

il 4 marzo del 1998 i dipendenti della Asl Rm/D di Roma hanno manifestato presso l'ospedale Grassi di Ostia per protestare contro una situazione lavorativa e sanitaria oggettivamente insostenibile e ai limiti della legalità;

nelle loro legittime rimostanze i dipendenti lamentano il mancato pagamento delle indennità di straordinario, nonostante l'azienda richieda egualmente tale prestazione per sopperire alla drammatica carenza di personale;

se i dipendenti del Grassi decidessero di non svolgere più straordinari l'ospedale sarebbe paralizzato con gravi rischi per la salute dei clienti;

tra le varie disfunzioni dell'ospedale Grassi, almeno tre in particolare violerebbero le norme di legge, ovvero:

a) il reparto trasfusionale per mancanza di personale funziona solo 12 ore al giorno, mentre la legge ne impone l'apertura 24 ore su 24;

b) nel reparto cardiologia, nonostante le ripetute richieste che si protraggono da anni, non è ancora stata attivata l'Unità coronarica intensiva, rendendo impossibile il trattamento degli infartuati, con rischi per la salute degli abitanti di Ostia;

c) al reparto neurologico non risulta attiva la commissione che deve accertare la morte celebrale dei pazienti donatori d'organi, nonostante ciò sia, da ben 20 anni un obbligo di legge —:

se si intenda intervenire immediatamente con un'ispezione che accerti eventuali violazioni di norme e leggi nello svolgimento delle attività di suddetti reparti dell'ospedale Grassi, così da identificare le eventuali responsabilità e assicurare il rispetto di tali normative. (5-03910)

COPERCINI. — *Ai Ministri dell'interno e delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

da indiscrezioni della stampa, *more solito* più informata del Parlamento, si è appreso dell'intenzione di sopprimere tutte le sezioni di polizia postale che operano a livello provinciale e che i diciotto compartimenti regionali verrebbero ridotti a nove: le motivazioni addotte per tale smembra-

mento parrebbero legate alla necessità di recuperare 1500 uomini per trasferirli in Puglia e Calabria per arginare l'ingresso clandestino nel Paese di profughi extracomunitari;

tale operazione cancellerebbe di colpo una delicata e specifica professionalità acquisita negli anni in un settore in rapida e continua evoluzione, anche e soprattutto per i reati che coinvolgono i settori della telefonia cellulare, trasmissione dati, radio e video trasmissioni, eccetera; queste conoscenze e competenze specifiche, squisitamente tecniche e specializzate, ottenute mediante investimenti di denaro dei contribuenti, per la formazione e la creazione di strutture, che verrebbero così disperse, costituiscono oggi un punto di riferimento per i cittadini che ancora una volta verrebbero privati di un servizio a discapito di una esigenza, pur sacrosanta, quale quella di arginare l'ingresso clandestino, che è il risultato di una inadeguata gestione della immigrazione irregolare;

il disagio ovviamente peserebbe in massima misura sugli uomini trasferiti, infatti il progetto in questione incontra l'assoluta contrarietà dei sindacati (Sap), ben consapevoli del disagio delle persone e del disservizio che ne deriverebbe, specialmente nelle regioni del nord, considerando che le questure di questa parte del paese, per la nota carenza di organici, si trovano già in difficoltà ad assolvere i loro normali compiti, e verrebbero caricate ulteriormente di quelli di competenza della polizia postale;

inspiegabilmente si parla di ridimensionare la polizia postale proprio mentre presso la scuola di polizia di Genova è in atto un corso di specializzazione per cento agenti postali, la qual cosa dimostrerebbe ancora una volta come certe scelte, di tipo fare e disfare, siano prese in assoluto dispregio di criteri e direttive logiche e/o economiche —:

se i Ministri interrogati siano a conoscenza delle iniziative del dipartimento della pubblica sicurezza riguardante la po-

lizia postale e cosa intendano fare per salvaguardare la specialità e ridare serenità al personale della stessa ed ovviare ai disservizi che inevitabilmente l'eventuale ipotizzato provvedimento potrà provocare. (5-03911)

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

il signor Carducci Eugenio, residente in Fossano, via San Michele 29, inoltrava, in data 20 gennaio 1997, ricorso straordinario al Capo dello Stato riguardante la sua mancata iscrizione al ruolo d'onore;

in data 28 gennaio 1997 riceveva comunicazione dall'ufficio per gli affari giuridici del segretariato della Presidenza della Repubblica che il suo ricorso era stato trasmesso al competente ministero della difesa in pari data;

la direzione generale del suddetto ministero rispondeva in data 5 febbraio 1998 che «a causa dell'insufficienza di personale e strutture, non è stato ancora possibile predisporre la relazione da inviare al Consiglio di Stato per l'acquisizione del prescritto parere»;

posto che l'affermazione non corrisponde al vero, in quanto il personale della Difesa, sia civile che militare, è sufficiente —:

se il Ministro non ritenga necessario iniziare un procedimento disciplinare nei confronti dei responsabili del ritardo, anche alla luce del fatto che un tale comportamento potrebbe anche costituire reato omissivo. (5-03912)

BOSCO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il Friuli-Venezia Giulia è una zona soggetta a forte smilitarizzazione;

le caserme dismesse costituiscono un patrimonio rilevante, e sono un bene della collettività che attualmente il Governo italiano ha lasciato in abbandono;

le amministrazioni comunali e gli enti locali sono interessati all'acquisizione degli immobili e delle aree degli ex siti militari, per la loro riconversione in aree produttive;

per le riconversioni sono previsti finanziamenti a livello europeo (progetto Konver), atti a rilanciare le aree economicamente adatte alla riconversione;

le amministrazioni della difesa, dell'interno e delle finanze stanno appaltando e costruendo nuove e dispendiose strutture per sostituire le ormai fatiscenti, disorganiche, anacronistiche caserme in uso —:

quali siano i motivi per cui anziché abbandonare le attuali strutture, alcune delle quali di recente costruzione, non si provveda alla loro ristrutturazione per i servizi di polizia e di pubblico servizio (come Vigili del fuoco ecc.), istituti che se ne potrebbero giovare senza che la collettività continui ad essere gravata dalle enormi spese previste per le nuove costruzioni;

quali siano gli ostacoli che impediscono di cedere celermente le caserme dismesse alle amministrazioni locali per la riconversione a favore della popolazione residente;

perché le suddette ex aree militari non vengano cedute gratuitamente alle diverse amministrazioni, anche locali, prima che le aree stesse si depauperino per l'incuria e l'abbandono;

quali siano i motivi per cui il ministero non abbia preso decisioni, in tempi brevi, sulla reale destinazione delle aree militari dismesse. (5-03913)

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

il contenzioso sorto tra il Ministero dell'interno e Amministrazione provinciale

sulla durata e sulla rinnovazione tacita del contratto di locazione di due immobili, a seguito della disdetta inviata fuori termine dall'ente provincia nel 1988, si è risolto con una conciliazione, definitivamente confermata in un incontro ufficiale avvenuto in data 29 novembre 1996 presso la sede prefettizia, riconoscendo che la durata del contratto era di sei anni e non di nove, cosicché il contratto è scaduto il giorno 1° agosto 1995;

in data 10 dicembre 1996 la giunta provinciale di Treviso ha deliberato di approvare l'atto di impegno a locare, al Ministero dell'interno, sia la sede della Prefettura che l'alloggio del Prefetto;

le parti si sono accordate per un canone annuo pari a lire 654.192.000, come proposto dal locale ufficio tecnico erariale e così suddiviso:

lire 529.992.000 per la sede della prefettura;

lire 124.200.000 per l'alloggio del prefetto;

ad oggi non è pervenuta alla prefettura di Treviso l'autorizzazione alla stipula da parte del ministero, in quanto lo stesso sembra abbia chiesto alla prefettura una ulteriore relazione, più dettagliata della precedente;

in base ad un accordo le parti a decorrere dal 1° agosto 1995 (data di scadenza del precedente contratto) e fino alla data del decreto ministeriale di approvazione del contratto, la Prefettura continuerà a corrispondere il vecchio canone annuo complessivo ammontante di lire 50.250.480 (sede prefettura, alloggio del prefetto) salvo poi versare a conguaglio la differenza con il canone approvato il 10 dicembre 1996 che, ricordo, ammonta in totale a lire 654.192.000 l'anno —;

quali siano stati i motivi che fino ad oggi hanno impedito l'emanazione da parte del Ministero del decreto d'approvazione del contratto;

entro quanto tempo si ritiene che verrà firmato il decreto sovraccitato, visto che sono trascorsi ben 14 mesi dell'accordo con l'amministrazione provinciale;

se la richiesta da parte del Ministero di una ulteriore relazione possa far supporre un ripensamento rispetto alla cifra pattuita di 654.192.000 annui;

se si intenda versare, oltre al pagamento del conguaglio dal 1° agosto 1995 fino all'emissione del decreto ministeriale di approvazione del contratto anche i relativi interessi legali;

nel malaugurato caso in cui vi fosse un eventuale ripensamento sull'importo del canone pattuito il 10 dicembre 1996, se intenda o meno corrispondere all'ente provincia il canone stesso per il periodo intercorrente dal 1° agosto 1995 alla data di comunicazione della proposta. (5-03914)

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

il Ministro Treu, nell'audizione in Commissione il 2 ottobre 1996, ha dichiarato la contrarietà del Governo a proseguire con la politica dei prepensionamenti e l'opportunità di considerarli una parentesi chiusa;

dall'indagine conoscitiva sui prepensionamenti condotta dalla XI Commissione (gennaio-giugno 1997) è emersa la necessità di superare l'istituto del prepensionamento quale strumento di gestione delle eccedenze;

in ben due occasioni, il 18 dicembre 1996 ed il 26 giugno 1997, erano stati accolti due ordini del giorno, d'iniziativa di deputati leghisti, che impegnavano il Governo rispettivamente a non adottare provvedimenti che dispongano nuovi prepensionamenti ed a non disattendere gli obblighi precedentemente assunti, con particolare riguardo al settore portuale e dei trasporti, in materia di pensionamenti anticipati;

nonostante ciò il Governo, con il decreto-legge n. 457 del 1997 (articolo 8), ha concesso il ricorso al pensionamento anticipato per complessive 500 unità di dipendenti delle autorità portuali di Genova, Trieste, Venezia e Napoli;

secondo i dati forniti dalla direzione generale del lavoro marittimo e portuale del Ministero dei trasporti e della navigazione, dal 1983 al 1996 sono stati concessi alle principali compagnie portuali pre-pensionamenti per un totale di 14.652;

quali siano i criteri per cui il pensionamento anticipato viene accordato ad una compagnia portuale anziché ad un'altra e per quale motivo nessuna risposta sia stata finora data alla compagnia portuale di Porto Nugaro (provincia di Udine), in attesa di notizie dal 1992. (5-03915)

COSTA. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 2 del nuovo codice della strada definisce autostrada la « strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da sparti-traffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Per la sosta devono essere previste apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione »;

l'autostrada Torino-Savona presenta ancora oggi circa 50 chilometri di carreggiata unica: nel tratto non esistono, infatti, carreggiate indipendenti, né sono presenti sempre almeno due corsie per ogni senso di marcia;

se non costituisca indebito la percezione del pedaggio autostradale da parte della società Autostrada Torino-Savona e se non si ritenga doveroso —

da parte dei Ministri competenti — adottare ogni provvedimento idoneo a ripristinare la situazione di legittimità e il rispetto della legge. (5-03916)

FAGGIANO. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

nell'ultimo accordo tra Enel, comune e provincia di Brindisi e regione Puglia, per il polo energetico orimulsion, è stato introdotto, per la produzione energetica nell'impianto Enel di Brindisi Sud, l'uso dell'orimulsion (scisti bituminose trattate con acqua calda e vapore) tra i combustibili consentiti;

l'Enel utilizza per la prima volta (in via sperimentale) tale combustibile e ha deciso di farlo nel suo impianto di Brindisi Sud da qualche settimana;

tra le caratteristiche di tale combustibile risultano: alta percentuale di zolfo (3,5 per cento rispetto all'1 per cento del carbone), alta percentuale di metalli pesanti; alta pericolosità di inquinamento in particolare nel caso di sversamento in mare e in caso di incidenti nella manipolazione; gli attuali impianti di desolfurazione sono stati progettati per altri combustibili con minore presenza di zolfo rispetto a quella dell'orimulsion e che il processo di desolfurazione di questo combustibile richiede maggior calcare e conseguentemente produce maggiore residuo di gesso, da tre a quattro volte superiore a quanto prodotto dal processo di combustione del carbone;

il responsabile della società di commercializzazione dell'orimulsion ha voluto « magnificarne » la qualità e le caratteristiche su alcuni organi di stampa locale rispondendo anche con pretesa di confutazione, a una richiesta di chiarimenti pervenuti alle istituzioni locali e promettendo convenienza nell'uso di questo combustibile;

tale combustibile risulta, invece, più inquinante e meno facilmente manipola-

bile, a tal punto che, in altre parti del mondo, dove il consumo è di dimensioni inferiori, si sta creando un consolidato orientamento per non utilizzarlo più, così come risulta in Inghilterra e in America, in particolare in Florida, dove, secondo notizie di agenzie specializzate, sono in corso indagini conoscitive sull'argomento dal cui esito dipenderà anche l'uso dell'orimulsion in tutta Europa;

infine l'Enel non ha fatto riferimento all'uso di tale combustibile nell'audizione in Commissione relativa all'indagine conoscitiva parlamentare sull'energia confermando l'uso di carbone e gas;

per quanto tempo ed in che quantità sia previsto il consumo di orimulsion nella centrale di Brindisi Sud, prevedendo l'attuale contratto solo un periodo di sperimentazione —;

quali iniziative siano state intraprese per verificare il dimensionamento degli attuali impianti di desolforazione, nonché gli effetti dell'uso dell'orimulsion sugli impianti della centrale e sul territorio;

se siano disponibili i dati della quantità di calcare occorrente per il processo di desolforazione, la quantità di gesso prodotto, l'effettivo abbattimento e corretto smaltimento dei metalli pesanti derivanti dalla combustione e della desolforazione;

come, dove e da chi venga smaltito il gesso prodotto e da dove viene approvvigionato il calcare necessario per la desolforazione;

quali iniziative urgenti infine, si intendano attivare nei confronti dell'Enel per avere la certezza e le garanzie di affidabilità di tale combustibile e di valutarne l'opportunità d'intesa con le istituzioni locali interessate, ed eventualmente bloccare l'uso di tale combustibile in considerazione del fatto che il territorio di Brindisi, zona ad alto rischio ambientale, non può subire ulteriore incremento del livello di inquinamento anche se in via sperimentale.

(5-03917)

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

in data 2 maggio 1994 il Ministero dei trasporti e della navigazione dichiarava, con lettera inviata all'amministrazione comunale di Como, l'Aero Club di Como quale ente gestore dell'Idroscalo di Como in sua rappresentanza, e aperto all'attività didattico-sportiva nazionale, all'attività turistica nazionale ed internazionale, nonché esattore dei diritti aeroportuali per conto dell'amministrazione statale, e che le infrastrutture aeroportuali demaniali, tra le quali lo « scivolo », sono al servizio dell'operatività aeroportuale;

in data 26 luglio 1996 veniva stilato, dalla segreteria della Conferenza Stato-Regioni, l'elenco delle aree del demanio lacuale e fluviale escluse dalla delega di cui all'articolo 59 del decreto Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616;

è in corso da parte della Conferenza Stato-Regioni l'istruttoria per il passaggio delle acque interne dal demanio statale a quello regionale, compresa l'area relativa all'idroscalo di Como —;

se corrisponda al vero la notizia secondo la quale il ministero dei trasporti non sia stato invitato ai lavori della Conferenza Stato-Regioni su detto tema;

se non ritenga di intervenire in tempi rapidi per il mantenimento dell'Idroscalo di Como al demanio statale aeronautico, facendo presente che l'idroscalo è operativo dall'inizio degli anni trenta quale idroscalo militare, quindi ceduto al demanio aeronautico civile e che l'Aero Club di Como che, oltre a gestire gratuitamente l'idroscalo, opera in quanto unica scuola di volo idro europea. (5-03918)

ANGHINONI. — *Al Ministro per le politiche agricole.* — Per sapere — premesso che:

in base ai regolamenti Cee istitutivi del regime del prelievo supplementare

(Reg. CEE 856/84 e seguenti), ogni produttore di latte vaccino ha diritto di conoscere con anticipo, all'inizio della campagna di produzione, il proprio quantitativo individuale di riferimento, al fine di poter programmare la propria produzione e commercializzazione del latte;

l'Aima non ha ancora provveduto a comunicare il quantitativo individuale di riferimento per la campagna di produzione del latte del 1998-1999 e neppure per gli anni 1995-1996, 1996-1997 e 1997-1998, e ciò in contrasto con il comma 5 della legge n. 5 del 27 gen-

naio 1998 di conversione del decreto-legge n. 411 del 1° gennaio;

l'Aima è stata la responsabile delle gravi omissioni sulla pubblicazione dei bollettini di produzione, provocando il grave sprofondamento che ha suscitato notevoli proteste da parte degli allevatori —:

se non ritenga opportuno per evitare ulteriori disguidi e problemi prendere in considerazione come annata di riferimento per la campagna 1998-1999, i quantitativi prodotti e accertati nella campagna 1997-1998. (5-03919)