

valgina. Il Gennaro Cierro notava che le difficoltà respiratorie si erano accentuate, cosa che il figlio confermava;

successivamente il signor Gennaro Cierro si recò in albergo per passare la notte. Il giorno dopo, domenica 7 marzo, alle ore 8,30 circa il signor Gennaro Cierro si recava in ospedale per sincerarsi delle condizioni del figlio e fu lì che apprese che quest'ultimo era deceduto nella mattinata -;

quali iniziative abbia intrapreso il ministero della difesa per chiarire le circostanze e le cause del decesso del militare di leva Giovanni Cierro, le cui condizioni di salute erano sempre state peraltro ottime;

se, di fronte alla gravità del fatto, non si ritenga indispensabile promuovere un'inchiesta per l'individuazione di eventuali responsabilità amministrative da parte dei sanitari della caserma Cerimont Lenta che per primi hanno prestato assistenza al signor Giovanni Cierro;

se la causa del decesso sia addebitabile ad uno *choc* anafilattico e, in ogni caso, all'insufficiente assistenza del personale medico dell'ospedale militare di Milano prima e di quello civile di Gattinara poi, alle cui cure era stato affidato il defunto Giovanni Cierro;

quali siano gli esiti dell'esame autopsico che risulta essere stato effettuato.

(5-05961)

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

l'articolo 1, comma 160, legge 23 dicembre 1996, n. 662, consente l'applicazione dell'avanzo di amministrazione al bilancio di previsione degli enti locali, derogando dalla specifica disciplina dell'articolo 31 del decreto legislativo n. 77 del 1995;

sono emesse divergenti interpretazioni da parte degli organi regionali di

controllo circa le tipologie di spese cui è possibile applicare l'avanzo di amministrazione -;

a quali tipologie di spesa, corrente e di investimento, sia possibile applicare l'avanzo di amministrazione;

quali siano i criteri distintivi delle spese *una tantum* rispetto alle spese correnti con riferimento ai concetti di spese obbligatorie e discrezionali nonché delle cosiddette « politiche invariate ». (5-05962)

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

le multimiliardarie vincite al superenalotto hanno raggiunto lo scopo di creare la dipendenza dal gioco per tantissimi italiani;

alle vincite corrispondono altrettanti introiti multimiliardari a favore del gestore e del ministero delle finanze -;

considerato che le vincite privilegiano solo pochi, se sia possibile prevedere che dalle vincite del superenalotto oltre ai venti miliardi venga scorporata una percentuale del 20 per cento da devolvere alla ricerca sul cancro, scorporando, d'altra parte, dagli introiti a favore del ministero delle finanze e del gestore altrettanta percentuale per l'acquisto di apparecchiature ospedaliere ad alta tecnologia da fornire agli ospedali che ne abbiano necessità.

(5-05963)

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

il normale orario di lavoro per un macchinista delle ferrovie è di 36 ore settimanali, ovvero 170 ore mensili, e dopo sei giorni di lavoro è previsto un turno di riposo di almeno 48 ore;

da contratto è previsto per gli straordinari un limite massimo di 89 ore all'anno

e rispettando tali limiti un macchinista riesce a guadagnare circa tre milioni al mese netti;

è di questi giorni la notizia che un gruppo di macchinisti, un centinaio di persone, presterebbe servizio senza alcun vincolo di orario, accumulando centinaia di ore di straordinario al mese per una busta paga da dodici milioni e mezzo netti, in palese violazione dei vincoli contrattuali;

la valutazione degli straordinari viene effettuata mediante uno strano meccanismo moltiplicatore in base al quale per 373 ore di lavoro effettivamente svolto ne vengono pagate 594. Lo straordinario viene pagato tre volte. La prima ora di straordinario è la nona ora giornaliera, ma accumulando le ore di straordinario nell'arco della settimana diviene la trentasettesima e nell'arco del mese diviene la centosettantunesima;

a tutto ciò va aggiunto l'eventuale premio, di lire 43 mila, che scatta nel momento in cui un treno in ritardo viene portato a destinazione nonostante lo sfioramento dell'orario di lavoro;

in relazione allo scatto del premio, diversi macchinisti hanno denunciato la tendenza di alcuni colleghi a non rispettare la velocità limite nonostante il ritardo, aumentando i minuti di straordinario così lautamente pagati;

il suddetto gruppo di macchinisti verrebbero utilizzati dalle Ferrovie come riserva e presterebbero servizio su treni merci che viaggiano nel nord-est;

nel 1998 le Ferrovie dello Stato hanno speso per gli straordinari dei macchinisti 87 miliardi di cui 64 dovuti per il meccanismo moltiplicatore applicato per valutare gli straordinari stessi —;

quali iniziative si intendano intraprendere affinché sia posto fine al sistema descritto in premessa, che pone seri problemi sul piano della sicurezza e offende profondamente chi fa il proprio lavoro rispettando le norme del contratto e chi è senza lavoro;

per quali ragioni fino ad oggi non si sia intervenuti per far fronte ad una situazione, più volte denunciata e quindi conosciuta, che incide in maniera determinante sul costo del lavoro e che comunque si traduce in un assurdo sperpero di denaro pubblico. (5-05964)

LECCESE e PAISSAN. — *Ai Ministri degli affari esteri, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e del commercio con l'estero.* — Per sapere — premesso che:

il governo di Ankara sta portando avanti un megaprogetto per lo sviluppo irriguo della zona nel bacino del Tigri, chiamato Gap (Guneydogu Anadolu Projesi), che prevede la costruzione di 22 dighe, 19 centrali idroelettriche e centinaia di progetti collaterali (agglomerati industriali, nuovi centri urbani, sfruttamento agricolo, strutture turistiche, aeroporti, eccetera);

questo progetto coinvolge oltre alla Turchia anche l'Iraq e la Siria, gli altri due paesi interessati dal sistema fluviale Tigri-Eufrate;

la Turchia, la forza geopolitica più aggressiva dell'area, con il Gap mira ad assicurarsi il controllo totale della Mesopotamia, rifiutando di sottoscrivere qualsiasi trattato che regoli la portata dei fiumi oltrefrontiera;

questa posizione genera uno stato di forte tensione con i succitati paesi confinanti, motivo questo che ha portato la Banca Mondiale, fra i primi finanziatori del progetto, ad abbandonarlo già nel 1984;

l'appalto per l'edificazione della diga Ilisu è stato concesso alle imprese svizzere *Sulzer Hydro* e *ABB Power Generation* che hanno in seguito subappaltato i lavori ad un consorzio internazionale comprendente imprese di numerosi paesi, fra cui l'italiana Impregilo;

le imprese appaltatrici hanno già inoltrato la richiesta di copertura dei rischi per un totale di 850 milioni di dollari, alle

rispettive agenzie di assicurazioni al credito all'esportazione, tra cui l'italiana Sace;

ad oggi la Erg svizzera è l'unica ad aver deciso di concedere il suo sostegno a patto che fra le condizioni fosse posto il non utilizzo della diga come strumento di pressione verso i paesi vicini ed il rispetto delle norme internazionali sul reinsediamento della popolazione;

secondo informazioni raccolte dalla Ong italiana « Un ponte per Dyarbakyr » la diga di Ilisu « creerà un invaso di 312 km<sup>2</sup> che sommergerà un'area vastamente popolata, costringendo alla diaspora oltre 50 mila Curdi », che andrebbero a rimpolpare i ghetti delle metropoli come Istanbul;

il progetto in questione andrebbe sottoposto ad una valutazione di impatto ambientale poiché potrebbe arrecare un gravissimo scompenso all'ambiente e seri problemi di carattere sanitario: emblematico è il caso della pianura di Harran in Siria che sta progressivamente scomparendo sotto le acque della diga di Ataurk le cui acque portano il peso di malattie finora sconosciute in quei luoghi (malaria, schistosomiasi, leishmaniosi);

si calcola che per questo progetto potrebbero essere sommerse per sempre 52 villaggi e 15 piccoli paesi fra cui Hasankeyf area di millenario insediamento curdo e arabo-siriano, in cui sono presenti vestigia assire e cristiano-bizantine, osmaniche e abassidi, dichiarata dallo stesso governo turco, con legge del 1978, area archeologica protetta -;

se il Governo non ritenga di porre in essere tutte le azioni per bloccare la partecipazione italiana ad un progetto destinato far scomparire un popolo e millenni di storia dell'umanità;

se non si intenda fare pressioni sul governo di Ankara per farlo recedere dal perseguire questo progetto destinato a creare tensioni e conflitti con i popoli che da sempre traggono sostentamento da quei corsi d'acqua;

se non si ritenga di dover coinvolgere gli organismi internazionali preposti per risolvere questa controversa questione in ambito internazionale;

se non si ritenga di dover intervenire affinché la Sace non sostenga le imprese italiane interessate al progetto;

se non si ritenga opportuno pronunciarsi affinché la partecipazione delle imprese italiane a progetti in paesi esteri venga subordinata a principi di rispetto delle popolazioni, della storia e degli equilibri ambientali dei luoghi interessati. (5-05965)

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

la linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza, che costituisce un importante collegamento tra il basso Piemonte, la Liguria e la Francia, sarebbe oggetto, in base ad una notizia diffusa dai sindacati e dagli amministratori locali, di un'importante opera di pianificazione da parte delle ferrovie dello Stato, che prevede soppressioni, tagli e limitazioni del servizio di trasporto;

secondo quanto, risulta dalle notizie diffuse il treno locale n. 4423 sarà eliminato nei giorni feriali per essere mantenuto solo al sabato e nei giorni festivi, mentre dal lunedì al venerdì la partenza sarà posticipata alle 13,31 (rispetto alle 12,41 di adesso) ed il percorso sarà limitato a Ventimiglia. Questo posticipo di orario provocherà agli utenti provenienti da Torino un'attesa di un'ora a Cuneo. Il treno 4425 da Cuneo per Limone (utilizzato dagli studenti) verrà soppresso. Il treno n. 4447 che collega Cuneo a Ventimiglia, in partenza alle ore 14,41 si fermerà a Limone. Il treno n. 10299 si fermerà a Cuneo mentre attualmente è arriva fino a Limone. Il treno 4438 da Sanremo per Limone effettuerà servizio solamente il sabato e nei giorni festivi;

nonostante che i vertici delle Ferrovie non confermino queste voci la preoccupazione è molto diffusa soprattutto perché

queste ulteriori penalizzazioni vengono interpretate come un preludio ad una chiusura definitiva della linea ferroviaria che, al contrario, per la sua importanza dovrebbe essere invece valorizzata. Tutto ciò costituirebbe inoltre un'ulteriore ingiusta discriminazione nei confronti di una provincia già pesantemente penalizzata nei trasporti —:

quali siano le reali intenzioni (anche a medio e lungo termine) delle Ferrovie S.p.a. nei confronti della linea ferroviaria Cuneo-Nizza;

quali provvedimenti il Governo intenda adottare perché tale tratto ferroviario venga debitamente mantenuto e valorizzato.

(5-05966)