

la normativa attuale conferisce numerosi e pesanti incarichi all'Aran;

da più parti sorgono rilievi circa l'incapacità di adempiere ai compiti istituzionalmente attribuiti, in particolare, ai componenti del comitato direttivo di tale agenzia —:

quali siano i nominativi dei componenti il direttivo stesso, i loro *curricula* e l'attività realmente svolta in funzione di tale nomina;

se, di fronte ad incarichi così importanti, non si ritenga opportuno prevedere per i membri del comitato direttivo Aran e comunque per il presidente, quale organo operativo, l'incompatibilità con attività che comportano il rapporto di lavoro subordinato pubblico o privato.

(2-01708)

« Volontè ».

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

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

è notizia del 2 marzo 1999 che un'operazione della guardia di finanza ha portato al sequestro di otto carri ferroviari interfrigo coibentati con l'impiego di amianto, giacenti nell'area della stazione ferroviaria di Licata;

secondo alcune dichiarazioni rilasciate dalle autorità regionali i carri sarebbero addirittura diciassette;

i funzionari dell'Ente ferrovie dello Stato avrebbero fornito alla guardia di finanza tutto il materiale richiesto, ma avrebbero confermato la totale assenza di amianto;

l'amianto a contatto con l'atmosfera libera in essa le microscopiche fibre che lo

compongono, provocando alla salute dell'uomo gravissimi danni (tumori di vario genere);

altro fatto inquietante è che negli ultimi anni (1990-1995) nel distretto sanitario Licata-Palma Montechiaro c'è stata una impennata delle morti per neoplasie (doppie rispetto al quinquennio 1970-1975) —:

quali provvedimenti si intendano adottare in difesa della incolumità degli abitanti della zona e dell'ambiente, per individuare le responsabilità e, conseguentemente, dare prova, in particolare evitando casi analoghi, della capacità di attuare una politica ambientale, di trasporto e di sicurezza sanitaria incisiva e più realistica. (3-03593)

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

da qualche tempo, a causa di alcune deficienze verificatesi sulla pista trasversale dell'aeroporto di Punta Raisi (Falcone-Borsellino), il traffico aereo da e per Palermo è entrato in crisi;

detta pista, infatti, unica utilizzabile in caso di forte vento, non è agibile a causa del distacco di pietrisco dall'asfalto che danneggia gravemente i motori degli aerei che atterrano;

dopo ben otto interventi ed altrettanti collaudi il problema non è stato risolto, continuando a ripetersi i soliti inconvenienti;

è stata disposta, secondo quanto si apprende dalla stampa, la chiusura della pista trasversale di atterraggio fino al 15 marzo 1999;

intanto, proprio nei giorni scorsi (*Giornale di Sicilia* del 23 febbraio 1999), anche per altri aerei Alitalia atterrati nella pista principale, che fino ad ora non aveva creato nessun problema, si è verificato lo

stesso inconveniente (pietrisco nei motori) registratosi per i velivoli atterrati nella pista trasversale;

tutto ciò determina allarme e serie ripercussioni negative non solo per il traffico dei passeggeri, ma anche per gli interessi economici e turistici della Sicilia —:

quali urgenti provvedimenti intenda adottare per la definitiva adeguata sistemazione della pista trasversale dell'aeroporto di Punta Raisi e per un accertamento anche delle condizioni della pista principale al fine di ripristinare, in condizioni di sicurezza, il regolare traffico aereo dell'aeroporto in questione e come intenda intervenire per individuare le cause e le eventuali responsabilità dei gravi inconvenienti sopra specificati. (3-03594)

BIANCHI CLERICI, GIANCARLO GIORGETTI e GALLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

domenica 14 marzo 1999 presso l'aeroporto della Malpensa, in provincia di Varese, si è svolta una manifestazione dei sindaci e della popolazione dei comuni della sponda piemontese del Ticino e una contemporanea conferenza stampa (in testa alla pista di atterraggio) dei sindaci dei comuni del Varesotto il cui territorio insiste sul sedime aeroportuale, per protesta contro il devastante inquinamento acustico;

nel frattempo la stampa ha riferito di un incontro avvenuto la scorsa settimana tra il Ministro dei trasporti e i rappresentanti del Comitato Ovest Ticino (Covest), accompagnati dal presidente della regione Piemonte e dal presidente della provincia di Novara;

secondo quanto riferito dal Covest, il Ministro avrebbe promesso di suddividere entro quindici giorni il traffico in decollo da Malpensa, intervenendo sulle rotte a ulteriore danno e svantaggio dei comuni lombardi del Varesotto;

pur non essendoci ancora dati precisi (il ministero dei trasporti non provvede a fornire i tracciati radar agli enti preposti al monitoraggio acustico), è noto e facilmente riscontrabile, anche a livello empirico, che il rumore grava per il 75 per cento sul territorio varesino —:

se sia vero che il Ministro dei trasporti intende procedere al cosiddetto « riequilibrio » delle rotte, che, come il Ministro ben sa, significa aprire la strada ad un ulteriore aumento dei voli, ben superiore agli attuali 500 che ogni giorno decollano o atterrano a Malpensa.

(3-03595)

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

sono state istituite diverse rotte di decollo che sorvolano in gran parte zone densamente popolate in cui l'inquinamento ambientale ed acustico ha superato sia di giorno che di notte i normali limiti di tollerabilità da parte degli abitanti —:

se non intenda organizzare tali rotte di volo in modo da ripartirle tra i territori più prossimi a Malpensa e cosa intenda fare per eliminare i disagi di tali popolazioni che devono quotidianamente sopportare tali svantaggi. (3-03596)

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

con sentenza n. 61 del 1999, depositata il 5 marzo 1999, la Corte costituzionale ha affrontato la annosa questione dei professionisti con un passato da lavoratori dipendenti e dei dipendenti con un passato da lavoratori professionisti, i quali, pur versando spezzoni contributivi a più enti previdenziali, non riescono a maturare il diritto alla pensione; la Corte costituzionale ha dichiarato la illegittimità degli articoli 1 e 2 della legge n. 45 del 1990 « nella parte in cui non prevedono in favore dell'assicurato che non abbia maturato il di-

ritto a un trattamento pensionistico in alcuna delle gestioni nelle quali è, o è stato iscritto, in alternativa alla ricongiunzione, il diritto di avvalersi dei periodi assicurativi pregressi», lasciando quindi intendere che deve essere possibile una scelta tra ricongiunzione e totalizzazione;

una iniziativa del Governo in materia verrebbe incontro ad una realtà significativa del mondo del lavoro, non solo a coloro che oggi sono professionisti con un passato da dipendenti ma anche a molti che oggi sono dipendenti e che un domani potranno approdare al lavoro professionale; la tutela della libera scelta del proprio percorso lavorativo, senza che questo sia penalizzato dalla normativa in materia previdenziale, è un principio fondamentale di valore costituzionale che il Governo e lo stesso Parlamento dovrebbero sentirsi in dovere di garantire —:

quali iniziative di natura normativa intenda assumere il Governo per venir incontro alle centinaia di migliaia di cittadini che vogliono vedere sanata questa palese ingiustizia, permettendo quindi di introdurre la totalizzazione come forma minima e necessaria di collegamento fra i vari enti gestori della previdenza obbligatoria, senza distinguere tra gestori pubblici e casse privatizzate, in modo che il lavoratore non perda più il diritto alla pensione se cambia lavoro, ma possa ottenere quanto gli spetta in proporzione ai contributi versati, anche se non vuole assumere la spesa aggiuntiva della ricongiunzione, pur dando vita, quest'ultima, a una pensione più favorevole in quanto calcolata in base all'ultima media reddituale. (3-03597)

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

l'Italia, con 476 milioni di paia, è il terzo produttore mondiale di calzature dopo Cina e Brasile;

l'Italia, con 427 milioni di paia è, sempre dopo la Cina, il secondo esportatore di calzature mondiale;

l'Italia copre il 43,1 per cento della produzione dell'intera Unione europea;

l'Italia non ricopre solo le nicchie di mercato di alto prezzo, come comunemente si tende a pensare, ma esprime la sua valenza anche e soprattutto sul prodotto di massa, ovvero sul prodotto industriale nel quale riesce, comunque, a mantenere l'impronta artigianale che le è caratteristica;

dalla metà degli anni settanta si sono affermati sul mercato mondiale paesi competitori nei quali il costo del lavoro è molto basso e le condizioni di lavoro particolarmente precarie; questi paesi hanno conquistato quote di mercato in maniera molto rapida, dato che non hanno avuto bisogno di una politica commerciale particolarmente aggressiva;

senza prendere in considerazione paragoni impropri con alcuni paesi socialmente non evoluti, emergono alcuni punti da tenere in considerazione:

a) Germania occidentale e Danimarca a parte, paesi in cui l'industria calzaturiera è in via di estinzione, l'Italia ha nettamente il costo più alto, fortemente influenzato dagli oneri sociali;

b) il settore calzaturiero italiano consiste in 15.840 aziende, 190.000 addetti e 22,7 mila miliardi di *export* ed oggi è chiamato a confrontarsi sul mercato mondiale in condizioni difficilissime;

un declino della valenza del prodotto finito trascinerebbe anche tutti i settori a monte in una spirale inarrestabile;

dal 1994 (accordo Pagliarini - Commissario europeo sulla fine della fiscalizzazione degli oneri sociali per le aziende del Mezzogiorno) ad oggi sono emersi pericolosi segnali di malessere, soprattutto per le aziende operanti nel Mezzogiorno, che aumenteranno certamente dal 2001 in poi; la situazione più drammatica rischia di crearsi in Puglia e in particolar modo nella zona di Barletta, dove molte aziende stanno chiudendo, e nel Capo di Leuca

dove operano tutte le quattro aziende che, nel settore calzaturiero italiano, occupano più di 500 addetti;

la più grande azienda italiana ed europea, Filanto, ha già collocato 600 dipendenti in cassa integrazione ordinaria;

alla situazione sopra descritta, e al fine di identificare strumenti che possano supportare l'industria calzaturiera italiana affinché mantenga e/o accresca il ruolo che attualmente ricopre sul mercato mondiale, vi è da aggiungere che nelle regioni del sud, che potrebbero essere sia un bacino di mano d'opera per iniziative provenienti dal resto del Paese, sia una palestra per nuova imprenditoria locale, saranno gradualmente aboliti, fino a raggiungere livello zero nel 2001, gli sgravi fiscali precedentemente esistenti —:

quali iniziative si intendano porre in essere per affrontare urgentemente la questione della crisi del settore calzaturiero italiano ed in particolar modo quello del Mezzogiorno. (3-03598)

**SERGIO FUMAGALLI.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere:

se risulti che esistono procedure operative di decollo cosiddette a cappio che prevedano un doppio passaggio sull'area di Malpensa, se l'utilizzo delle due piste sia tale da ottimizzare l'impatto ambientale e se siano allo studio piani di decollo a ventaglio che distribuiscano gli oneri dell'inquinamento acustico ed ambientale più equamente e quindi in modo più tollerabile per i cittadini. (3-03600)

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

l'avvio dell'aeroporto di Malpensa 2000, che rientra tra i progetti comunitari la cui realizzazione è ritenuta prioritaria in ambito europeo, ha creato alcuni problemi, quali i collegamenti e le ricadute

sulle zone circostanti, che determinano viva attesa nel paese e in particolare nelle aree più prossime allo scalo;

tali problemi possono determinare effetti anche in sede comunitaria ed internazionale, considerato il ruolo intercontinentale che riveste l'aeroporto di Malpensa;

pure in presenza di progressi compiuti dal sistema organizzativo, permangono nello scalo carenze di carattere strutturale che sono la causa principale di disfunzioni anche gravi che devono essere rapidamente superate; tra queste, la nuova torre di controllo ancora in fase di costruzione, mentre l'attuale torre operativa preclude il controllo visivo agli operatori radar e, di conseguenza, crea estrema difficoltà ai piloti in fase di atterraggio e decollo, essendo quindi fonte di molte disfunzioni;

come è noto manca tuttora la verifica di impatto ambientale (Via) e il Ministro intenderebbe modificare le rotte di volo prima della sua effettuazione —:

se sia vero che l'apertura di Malpensa non ha prodotto quei benefici auspicati dal decreto Burlando in termini di aumento di traffico, che piuttosto sembra addirittura ridimensionato, con gravi perdite economiche per la compagnia di bandiera, e abbia anzi aggravato anche i collegamenti già difficoltosi con gli aeroporti meridionali, e quali provvedimenti si intendano prendere per tutelare le popolazioni coinvolte dai gravi problemi determinati dall'inquinamento acustico ed atmosferico del traffico aeroportuale. (3-03601)

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

**BOVA.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — permesso che:

mentre l'opinione pubblica è attratta dai recenti successi nella lotta alla crimi-