

quale politica intenda adottare per tutelare il ruolo della donna e madre italiana e per tutelare le pari opportunità della donna italiana considerato che la cultura degli immigrati conferisce alla donna ruoli subordinati che male si conciliano con lo stato sociale raggiunto dalla donna nella società italiana;

quali iniziative intenda mettere in atto questo Governo a tutela della cultura, delle tradizioni della famiglia italiana, nonché la garanzia di sopravvivenza al di sopra del minimo di reddito vitale *pro capite* per le famiglie numerose. (5-08119)

\* \* \*

#### TESORO, BILANCIO E PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

*Interrogazione a risposta scritta:*

ALOI. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

nel travagliato capitolo, riguardante i vari regimi pensionistici, sono da registrare non pochi casi nei quali soggetti andati in pensione nel settembre 1993 si sono visti applicare una normativa che differiva il trattamento pensionistico al 1° gennaio 1994;

appare, così, evidente che i casi in oggetto andavano disciplinati dalla legge anteriore alla legge n. 438 del 19 settembre 1992, successiva alle domande di collocazione a riposo inoltrate in data 15 settembre 1992;

queste considerazioni sono alla base della sentenza con la quale la Consulta ha annullato i commi 1 e 2-*quinques* della stessa legge n. 438 del 1992, per violazione dell'articolo 3 della Costituzione —;

quali iniziative intendano assumere per accertare i termini della situazione qui esposta e risolverla, ponendo finalmente fine ad un periodo di preoccupazioni e

disagi per i soggetti interessati dal problema. (4-30990)

\* \* \*

#### TRASPORTI E NAVIGAZIONE

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

il giorno 10 maggio 2000 un aereo MD 80 della società Alitalia Team in volo da Palermo a Milano Linate durante l'atterraggio ha urtato con l'ala la pista, rompendo alcune parti dell'ala, e per pura fortuna non si è avuto un incidente di ben altre proporzioni;

a seguito di questo incidente la direzione aeroportuale di Milano Linate ha decretato la chiusura dell'aeroporto per permettere la raccolta delle parti dell'aereo disseminate lungo la pista;

dopo una riparazione veloce ed approssimata l'aereo è stato rimesso in servizio ed ha operato il pieno di passeggeri per la tratta Milano Linate-Roma Fiumicino dove poi è stato oggetto di riparazioni molto più importanti;

le proporzioni della mancata catastrofe sono state minimizzate e non rese note da parte della compagnia aerea;

risulta oltremodo ovvio il pericolo che i passeggeri hanno corso durante l'atterraggio ma risulta ancora più evidente il pericolo al quale sono stati esposti, da parte della compagnia aerea, i passeggeri che hanno volato verso Roma su un aereo incidentato e riparato alla meno peggio;

le cronache di oggi riportano di un'ennesima catastrofe sfiorata durante l'atterraggio di un MD 80 dell'Alitalia a Milano Malpensa a causa della rottura di un carrello e, ancora, esemplari sono le vicende svoltesi quasi contemporaneamente alcune settimane addietro quando due Boeing 747, in partenza uno da Mal-

pensa e l'altro da New York, sono stati entrambi costretti a rientrare per gravi problemi ai motori;

a fronte di quanto sopra risulta difficile non domandarsi se la società Alitalia non stia in qualche modo riducendo le spese di manutenzione a discapito della sicurezza degli utenti del volo, forse per evitare di iscrivere in bilancio le spese ancora più sostanziose necessarie per una corretta manutenzione ed, eventualmente, la sostituzione di alcuni velivoli —:

se il Ministro non ritenga opportuno disporre un'ispezione per accettare i motivi alla base dei frequenti incidenti nei quali incorrono gli aerei della compagnia di bandiera e le eventuali responsabilità di quanti cerchino di occultarli, al fine di ristabilire e garantire la sicurezza dei cittadini che nei loro spostamenti si servono di detta compagnia. (5-08117)

**CHINCARINI.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro per la funzione pubblica.* — Per sapere — premesso che:

dalle ultime notizie consegnate al sapere della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati la linea ad «alta-capacità», come i più raffinati chiamano ora l'opera pubblica, costerà allo Stato italiano circa 43 mila miliardi, per il collegamento Napoli-Milano;

nel corso dell'audizione tenutasi il 21 giugno 2000 nella IX Commissione della Camera dei Deputati, gli amministratori delle Ferrovie dello Stato, non dedicarono particolare attenzione alla vicenda dei collaudi dei lavori dell'« Alta Velocità » ferroviaria;

ora invece notizie di stampa affermano che: « Giancarlo Cimoli aspetta come l'oracolo un parere dell'Avvocatura di Stato. L'amministratore delegato delle ferrovie ha chiesto lumi ai legali dello Stato per risolvere una delle faccende più spinose che gli siano capitata negli ultimi

tempi: il collaudo dei lavori dell'Alta Velocità ferroviaria. Cimoli vuole sapere se può pretendere dalla commissione incaricata di collaudare la Bologna-Firenze uno sconto sostanzioso della parcella, che si preannuncia non trascurabile; una cinquantina di miliardi »;

la commissione di collaudo della Bologna-Firenze è composta da Aurelio Misiti ex presidente del Consiglio dei lavori pubblici, da Gianfranco Saraca attuale Presidente della Commissione Attività Produttive della Camera, il provveditore delle opere pubbliche per il Lazio Angelo Baldacci, il prefetto Leonardo Corbo, il giurista Spagnuolo Vigorita, l'ingegnere Carlo Strassili e un ex alto dirigente delle Ferrovie Francesco Massaro, quest'ultimo in omaggio all'abitudine che avevano le FS di assegnare incarichi agli alti dirigenti in procinto della pensione come supplemento di liquidazione. Chiude la lista Gemma Tramonte consigliere della Corte dei conti;

come gli arbitrati, i collaudi sono sempre stati considerati una specie di scandalo legalizzato su cui nessuno ha mai voluto accendere davvero i riflettori: dipendenti dello Stato e magistrati vengono spesso pagati profumatamente da imprese che ricadono sotto il controllo delle loro amministrazioni generando talvolta evidenti situazioni di conflitto di interessi;

sempre per restare in tema dell'Alta Velocità c'è anche il caso della commissione per il collaudo del tratto Roma-Napoli. Il presidente di tale Commissione è Amedeo Fumero che di mestiere fa il direttore generale del ministero dei trasporti. Fra i componenti della commissione ci sono poi un ex dirigente generale dei trasporti, Mario Risca, e un ex dirigente dei lavori pubblici, Massimo Bilo, ex presidente dell'ordine degli architetti di Roma. I tre sono affiancati da due professori universitari del calibro di Remo Calzona e Giuseppe Ricceri, entrambi ingegneri. Ma nell'elenco c'è pure l'ex avvocato delle Ferrovie Mario Cevaro (in organico all'epoca dell'incarico), che ha sempre seguito con attenzione le vicende dell'Alta Velocità. E

chiudono l'elenco altri due magistrati della Corte dei conti: Alfonso Miranda e Raffaele Squitieri. L'incarico gli è stato affidato il 30 marzo del 1995, quattro mesi prima che scattasse il divieto per i collaudi ai magistrati contabili —:

quali siano le intenzioni del Governo sulla materia che in passato ha sollevato osservazioni pesanti dall'associazione nazionale magistrati amministrativi e più recentemente dal procuratore generale Vincenzo Apicella, che, presentando il rendiconto generale dello Stato il 27 giugno scorso ha detto: « non posso passare sotto silenzio il costo ingente che, pur nel rispetto della legge le amministrazioni debbono spesso sostenere per compensi a commissioni di collaudo. Su questi costi che raggiungono cifre multimiliardarie per il perverso meccanismo che ne regola la quantificazione è auspicabile un intervento del legislatore »;

in che forma e modi intendano intervenire sulla dirigenza FS affinché venga aperta una procedura di inchiesta sulle motivazioni che portarono l'allora amministratore Lorenzo Necci a nominare le commissioni;

di quali altri incarichi in commissione di collaudo si abbia notizia riferita ai citati componenti delle due commissioni.

(5-08118)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

ARACU, CARLESI, DELL'ELCE e SO-SPIRI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la ristrutturazione in corso delle Ferrovie dello Stato Spa e segnatamente la delicata fase della divisionalizzazione destando notevoli preoccupazioni per gli effetti penalizzanti degli assetti previsti sulla complessiva consistenza infrastrutturale del trasporto su rotaia in Abruzzo suscettibili, in definitiva, anche di incidere negativamente sui livelli occupazionali attuali, riducendoli notevolmente;

in particolare, quanto alla divisione infrastrutture, la zona territoriale adriatica con sede a Bari, individua due direzioni compartmentali movimento ed infrastruttura entrambe con sede in Ancona, mentre a Pescara hanno sede le unità territoriali movimento e manutenzione che, tuttavia, non si estendono all'intera rete abruzzese infatti sulla linea Pescara-Roma le competenze abruzzesi si arrestano a Sulmona, lasciando oltre 120 chilometri di ferrovia alla gestione laziale;

riguardo, poi, alla divisione trasporto metropolitano regionale, la direzione regionale Abruzzo ha esclusivamente competenze di carattere commerciale, mentre le ex gestioni governative ferrovia adriatico Sangritana e ferrovia Penne-Pescara sono state affidate, per la prescritta ristrutturazione, alla direzione regionale delle Marche;

in ordine alla divisione passeggeri deve rilevarsi che nell'ambito della direzione zona passeggeri adriatica, con sede a Bari, le strutture personale ed organizzazione, trazione e servizi alla clientela sono tutte ubicate ad Ancona, privando di qualsiasi competenza gestionale l'esistente impianto di riferimento del personale di bordo di Pescara;

ugualmente la divisione cargo è articolata in cinque direzioni delle quali quella del Bacino logistico centro nord ha competenza gestionale sulla regione Abruzzo ed è ulteriormente ripartita nei 3 stabilimenti di Bologna, Livorno ed Ancona, risulta pertanto depennato l'impianto di riferimento trazione merci previsto a Pescara nel progetto delle Ferrovie dello Stato del gennaio 1999;

dal quadro delineato emerge un disegno di spoliazione e depauperamento delle strutture delle Ferrovie dello Stato in Abruzzo con conseguenze gravi sul ruolo strategicamente importante del ramo ferro —:

se il processo di ammodernamento tecnologico, anche, informatico e di razionalizzazione inevitabilmente produce ri-

strutturazioni e ridimensionamenti di organico, tuttavia tali effetti possono essere almeno in parte compensati con l'insediamento delle nuove strutture che saranno istituite per gestire i nuovi assetti;

quali urgenti iniziative intenda adottare, nell'ambito delle sue competenze, per rivedere il piano delle Ferrovie dello Stato che penalizza fortemente la regione Abruzzo.

(4-30986)

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

è in corso di approvazione un regolamento che istituisce e disciplina lo « Sportello telematico dell'automobilista » che rilascerà contestualmente alla richiesta, i documenti di circolazione e proprietà relativi alle operazioni di immatricolazione, reimmatricolazione e passaggio di proprietà dei veicoli attuando il programma di semplificazione previsto nei due protocolli di intesa sottoscritti dal sottosegretario ai trasporti e dalle associazioni di categoria delle Agenzie di pratiche automobilistiche, delegazioni Aci;

in detto regolamento verrebbe inclusa una nuova categoria: le imprese concessionarie delle case automobilistiche, estendendo di fatto l'attività delle agenzie ad altri soggetti che potrebbero non offrire le garanzie di specifica competenza acquisita dalla categoria in tanti anni di lavoro ed esperienza;

la categoria dei concessionari di autoveicoli non ha partecipato ai protocolli di intesa ed essi svolgono già molteplici attività che forniscono reddito quali la vendita di autoveicoli, assistenza tecnica, vendita parti di ricambio, officina, revisioni annuali eccetera;

con l'approvazione del regolamento si ridurrebbero drasticamente il lavoro di tutte le agenzie con una obbligata quota di licenziamento;

le concessionarie di autoveicoli si troverebbero in condizioni di mercato oggettivamente favorevoli se non addirittura di monopolio —:

quali iniziative intenda intraprendere anche in relazione alla categoria delle Agenzie di pratiche automobilistiche anche tenendo conto che il regolamento si riferisce ad un sistema normativo in corso di sostanziale modifica.

(4-30998)

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

è in atto all'interno delle ferrovie dello Stato l'elaborazione di una normativa per la valutazione inerente la possibilità di accesso delle imprese agli appalti per l'armamento ferroviario;

sembra che si vada stilando parametri discutibili: riferimenti della classe di valore dell'importo e categoria per la specializzazione;

risulterebbe che con tali criteri solo due gruppi di aziende (Rossi e Salsiccia) tutte con sede a Roma, avrebbero i requisiti per l'ammissione all'albo interno delle ferrovie dello Stato;

risulterebbero escluse tutte le altre comprese quelle che costituiranno l'alta velocità; alcuni requisiti di specializzazione danno titolo all'accesso a lavori compresi nelle altre; questo criterio non vale per tutte le specializzazioni;

appare opportuna la massima trasparenza, e che i parametri non vengano utilizzati a fini discriminatori;

appare opportuno che i criteri dell'importo e i requisiti per la categoria di specializzazioni corrispondano a criteri oggettivi —:

se, con i poteri di vigilanza, non intenda verificare le modalità ed i criteri di elaborazione dell'accesso agli appalti ferroviari.

(4-31018)