

in discussione » al Senato della Repubblica; secondo le dichiarazioni del presidente Testa, *ex golden boy* ambientalista, la prevenzione della salute umana non è una priorità perché, evidentemente, con le enoroni risorse economiche dell'Enel, intende continuare a giocare sui mercati del mondo acquisendo società e investendo in settori diversi —:

se non ritenga il ministro, al fine di chiarire definitivamente tali contraddizioni, di predisporre una immediata nuova verifica dei valori d'induzione in tutta l'area del tirreno cosentino in quanto risulta fortemente a rischio per la presenza del tracciato ferroviario che attraversa tutti i comuni rivieraschi, di imponenti elettrodotti dell'Enel e numerosissimi tralicci per il servizio della telefonia mobile di varie compagnie;

quali siano le considerazioni e le intenzioni dei ministri dell'ambiente e della sanità in ordine a tale problematica ed alle inquietanti dichiarazioni del presidente dell'Enel che secondo l'interrogante evidentemente contrarie all'approvazione della legge sulle misure per la protezione dai campi elettromagnetici;

se non sia il caso di assicurare le popolazioni del territorio calabrese indicato tenendo conto che persiste un fortissimo allarme sociale nei confronti di tale pericoloso fenomeno, come risulta anche dalle forti proteste popolari registratisi di recente nel comune di Belvedere Marittimo, dove sono stati eretti tralicci della Tim e Wind in pieno centro urbano e nei pressi di una fabbrica, la Confitalia, con centinaia di dipendenti;

se sia al corrente il ministro Veronesi, la cui professionalità e prestigio sono fuori discussione, sul fatto che nel Tirreno Cosentino si registrano da tempo numerosissimi casi di leucemia nella giovane età con conseguente altissima mortalità e che ciò dovrebbe essere oggetto di specifica inchiesta ministeriale. (4-33629)

* * *

TESORO, BILANCIO E PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Interrogazione a risposta scritta:

CRIMI, GAZZARA, STAGNO D'ALCON-TRES e D'ALIA. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'esito degli incontri tenutisi a Roma il giorno 14 dicembre 2000 e 19 gennaio 2001 presso il ministero del lavoro e della previdenza sociale in ordine alla vertenza Garibaldi-Società Ferrovie dello Stato che riguarda 700 lavoratori è insoddisfacente;

la proroga fino al 28 febbraio 2001 del contratto dei servizi di camera e mensa a bordo delle navi traghetti delle Ferrovie dello Stato non risolve il problema anche perché permane una posizione rigida da parte della società Ferrovie dello Stato che vuole dismettere il servizio;

il Governo ha assunto l'impegno di costruire percorsi occupazionali per tutti i 644 lavoratori della Cooperativa Garibaldi;

il costo del personale marittimo di camera e mensa è inferiore a quello del personale navigante delle Ferrovie dello Stato e che, pertanto, occorre anche avere piena chiarezza sull'utilità economica delle soluzioni complessive proposte;

i Ministeri del tesoro e dei trasporti hanno nei confronti della società Ferrovie dello Stato un ruolo di indirizzo;

solo il livello politico può consentire l'adozione di un programma graduale che consenta il mantenimento dei servizi, anche se ridimensionati, e la possibilità, in un arco di tempo definito, del riassorbimento in altre attività del personale in esubero con reale abbattimento dei costi complessivi;

è quindi necessario un intervento politico per ricondurre una vertenza che rischia di diventare incontrollabile e per

consentire una diversa gradualità degli obiettivi posti dallo stesso piano di impresa della società Ferrovie dello Stato —:

quali soluzioni intendano adottare a tutela del servizio e dei livelli occupazionali e se vogliono fissare un incontro, in tempo utile, con la presenza anche della società Ferrovie dello Stato, della società cooperativa Garibaldi, delle organizzazioni sindacali e dei parlamentari territorialmente interessati. (4-33597)

CASILLI. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

si rappresenta che il 31 dicembre 2000 è scaduta la convenzione tra Eti — Ente tabacchi italiani — e Philip Morris per la produzione di sigarette su licenza;

è stato sottoscritto l'accordo per una proroga di soli 2 mesi con scadenza 28 febbraio 2001;

se, a tale data, non si dovesse rinnovare il contratto in argomento, la Manifattura tabacchi di Lecce, le agenzie e la stessa tabacchicoltura salentina subirebbero un duro colpo, con gravissime ripercussioni sui già precari livelli occupazionali del sud;

l'Opificio di Lecce, a cui l'Eti ha assegnato una rilevante quota di produzione di prodotto su licenza si troverebbe di fatto nelle condizioni di chiudere i battenti al contrario della Manifattura di Bologna che produce prevalentemente prodotto italiano. Il tutto con l'aggravante che Bologna sta già assumendo personale al nord, non avendone in sufficienza in servizio, mentre Lecce dovrà mettere in mobilità circa 1.000 lavoratori al sud —:

se non ritenga opportuno intervenire immediatamente al fine di ottenere una rapida soluzione con una positiva conclusione del contratto e, nel contempo, otte-

nere una ridistribuzione del prodotto nazionale e su licenza tra gli Opifici dell'Eti in modo da evitare che simili situazioni possano ripetersi. (4-33601)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

le prestazioni dei servizi di cabotaggio marittimo insulare sono disciplinate dal comma 3 dell'articolo 3 del Reg. CEE n. 3577/92 recepito con decreto ministeriale 25 novembre 1999 n. 1 che ha come finalità generale, ripetutamente ribadita della Commissione europea, la liberalizzazione dei servizi di cabotaggio marittimo per le navi battenti bandiere comunitarie;

una recente interpretazione fornita dal Ministero dei Trasporti in risposta ad un quesito posto dalla Capitaneria di Porto di Mazara del Vallo restringe, rispetto alle indicazioni della Commissione europea, il campo di applicazione del comma 3 dell'articolo 3 del regolamento comunitario escludendo da tale disciplina il trasferimento in zavorra per posizionamento al porto insulare di carico della nave dopo che ha completato un viaggio internazionale funzionalmente e commercialmente valido;

tal restrittiva interpretazione del cabotaggio marittimo insulare, ignorata da altri scali marittimi, riduce notevolmente l'offerta di navi battenti bandiere di altri stati comunitari per il cabotaggio insulare determinando di conseguenza l'aumento del prezzo dei noli marittimi, mortifica le potenzialità contrattuali degli operatori del settore che hanno già pattuito noli marittimi con armatori comunitari i quali ultimi denunciano la distorsione del principio di libera concorrenza per un servizio che