

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 vogliano 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 redistribuzione 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 dalla 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;

tale 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

viene effettuato in territorio comunitario —:

se non intenda il ministero interrogato verificare la compatibilità delle interpretazioni fornite dallo Stesso, in risposta al quesito posto dalla Capitaneria di Porto di Mazara del Vallo, con la finalità generale del regolamento CEE n. 3577/92 e le note esplicative della Commissione europea, chiarire che dal campo di applicazione del comma 3 articolo 3 del regolamento comunitario non va escluso il tragitto di posizionamento della nave al porto insulare di carico effettuato dopo aver compiuto un viaggio internazionale funzionalmente e commercialmente valido, promuovere una omogenea applicazione su tutto il territorio insulare comunitario della corretta interpretazione dell'articolo citato. (5-08739)

Interrogazione a risposta scritta:

MENIA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

è rilevante e comunque in continuo aumento il numero di incidenti mortali oppure con esiti di ferite invalidanti, che coinvolgono cittadini con permessi di guida (patenti) rilasciati in vari paesi non aderenti alla Comunità europea, come pure di mezzi immatricolati e collaudati in una moltitudine di nazioni con *standard* di sicurezza e di livelli di inquinamento molto diversi da quelli praticati all'interno dell'Unione europea;

le forze di vigilanza sul territorio non sono dotate di precisi documenti di riferimento che permetta loro di effettuare verifiche sui permessi di guida e di circolazione dei mezzi per validarne la conformità agli *standard* europei;

spesso i mezzi in questioni appaiono altamente inquinanti rispetto alle norme applicate ai mezzi immatricolati e collaudati sul territorio nazionale come pure negli altri paesi comunitari —:

quali misure siano attualmente in atto ed in che modo sono disponibili alle forze di vigilanza e polizia sul territorio nazionale per verificare che sia i permessi di guida per le persone, sia i permessi di circolazione per i mezzi, siano idonei a garantire un livello di qualità non inferiore ai requisiti applicate per normativa ai cittadini italiani od europei per ottenere la concessione di circolare sulle strade pubbliche;

quali misure si stiano adottando per meglio agevolare i controlli in tal senso da parte delle forze di vigilanza sulle strade e nelle città;

quali siano i controlli e le informazioni a disposizione delle forze di polizia confinaria per prevenire l'ingresso sul territorio, se non delle persone dotate di permessi di guida rilasciati da paesi che non garantiscono un sufficiente livello di requisiti per il rilascio, almeno dei mezzi che non sarebbero in grado di superare gli usuali esami di revisione richiesti per i mezzi immatricolati e collaudati nel nostro paese. (4-33600)

Apposizione di una firma ad una interpellanza.

L'interpellanza n. 2-02575, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 4 settembre 2000, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Calzavara.

Apposizione di firme a interrogazioni.

L'interrogazione a risposta orale Sbarbati n. 3-06651, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 1° dicembre 2000, è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato Mazzocchin.