

e per questa ragione l'accreditamento pensionistico non potrebbe avvenire prima del mese di marzo;

appare evidente che una siffatta situazione poteva essere evitata provvedendo alle nuove disposizioni solo dopo aver esaurito le disposizioni di accredito sul conto corrente bancario tenendo così conto delle quantità di richieste; in ogni caso di tale omissione non possono risponderne le categorie di cittadini più deboli che si vedono privati della propria pensione per carenze organizzative della struttura competente; la situazione è particolarmente rilevante presso gli uffici dell'Inpdap di Cagliari, coinvolgendo numerosi anziani che ancor oggi non hanno potuto ritirare la pensione di gennaio —:

come si intenda correggere questi disservizi ed in particolar modo quelli propri di numerosi pensionati sardi che sono impossibilitati a recarsi negli uffici postali o ad autenticare la firma di delega visto che sarebbe sufficiente una disposizione dell'Inpdap che consentisse il ritiro della pensione da parte del delegato direttamente all'ufficio postale depositando un documento di riconoscimento unita alla delega autocertificata;

chi risponderà dei danni per effetto dell'omissione lamentata che priva dell'assegno di sostentamento i pensionati invalidi;

quali ragioni di legge abbiano impedito o impediscono l'acquisizione da parte del pensionato del nominativo del responsabile del procedimento amministrativo secondo la legge n. 241 del 1990, procedimento nel quale è omesso anche l'indicazione dei tempi di espletamento della pratica;

quali ragioni impediscono ai pensionati, della provincia di Cagliari, un rapporto diretto telefonico con l'istruttore della pratica in quanto il telefono squilla senza risposta e quando le richieste di delucidazioni sono fatte direttamente agli uffici si determinano file con due o tre ore di attesa.

(4-33673)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

moltissimi imprenditori sardi lamentano il blocco di 750 carri ferroviari tra Golfo Aranci e Civitavecchia;

Fs spa ha sospeso le prenotazioni per il trasporto ferroviario merci da e per la Sardegna, dal 23 gennaio 2001;

la situazione si è aggravata perché il traghetto tuttomerci « Garibaldi » è fermo per lavori di manutenzione;

le navi miste « Gallura » e « Logudoro » non riescono a soddisfare la domanda di traghettamento merci;

non è ancora nota la data del ripristino del servizio da parte del traghetto « Garibaldi »;

Fs spa riceve contributi statali per il traghettamento merci da e per la Sardegna ed è perciò tenuta a garantire il servizio a tariffe concordate;

i danni per l'economia sarda sono ingenti —:

se intenda intervenire per accelerare i lavori di manutenzione del traghetto « Garibaldi » al fine di ripristinare collegamenti adeguati; per utilizzare ulteriori mezzi, oltre quelli in servizio, per superare l'emergenza; per predisporre, insieme alla regione, un piano credibile per il traghettamento merci Sardegna-continente, precisando il ruolo di Fs spa; per accelerare i tempi per l'attuazione degli interventi previsti sulla dorsale sarda, dall'intesa Stato-regione; per quantificare i danni eventuali subiti dalle imprese sarde e corrispondere sostegni economici adeguati.

(5-08752)

Interrogazione a risposta scritta:

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

già nel luglio 1996 il sottoscritto interrogò il Ministro dei trasporti (n. 4-01785) sulle ragioni delle mancate assunzioni di personale presso le Officine grandi riparazioni di Foligno da parte delle Ferrovie dello Stato, che erano invece previste, ricevendo in risposta — quasi un anno dopo (aprile 1997) — rassicurazioni del Governo il quale, pur ammettendo di non aver mantenuto il numero di assunzioni previsto « per tendenziale diminuzione della produzione », affermava che non vi sarebbero state variazioni nei livelli occupazionali in futuro in quanto le Ferrovie dello Stato avrebbero attivato nuove linee di produzione nel campo della ristrutturazione del materiale rotabile ed acquisito nuove commesse di riparazione dal mercato (metropolitane, ferrovie in concessione, eccetera);

già questo tipo di risposta, risultando chiaramente contraddittoria (tendenziale diminuzione della produzione e, contemporaneamente, nuove linee di produzione e nuove commesse), non tranquillizzò affatto l'interrogante, i lavoratori e l'opinione pubblica, che infatti hanno visto nel tempo deluse aspettative e speranze;

per esemplificare, non risulta previsto alcun *turn-over* e ricambio generazionale nel personale umbro delle Ferrovie, che per oltre la metà è prossimo al pensionamento e gran parte del quale opera nelle Ogr di Foligno, mentre sono annunciate ampie esternalizzazioni di lavori, possibili vendite di settori strategici delle Ferrovie senza regole intellegibili, rinuncia all'attuazione di tutti i progetti a suo tempo presentati;

non è assolutamente decollato a Foligno il progetto « OGR 21 », che lavora in una sola linea sperimentale a fronte delle sei o nove previste, senza che giungano all'officina folignate le macchine su cui operare, e contemporaneamente le circa 50

nuove assunzioni che si sarebbero dovute determinare, in realtà si tradurranno in sole 12 unità provenienti da trasferimenti (anch'essi ridotti, del resto, rispetto ai 23 previsti);

è innegabile e palese uno scadimento del ruolo delle strutture ferroviarie dell'Umbria, che si manifesta non solo con la perdita numerica di addetti ma anche con la marginalizzazione dei servizi, mentre gli interrogativi più gravi si addensano sulle Ogr di Foligno, cui non viene attribuita alcuna delle nuove funzioni produttive che erano state ipotizzate —:

a livello politico e in linea generale, come si concilia questo tipo di progressiva marginalizzazione e penalizzazione delle strutture ferroviarie con le ricorrenti affermazioni teoriche dei governi di centro-sinistra di voler privilegiare i trasporti ferroviari, la loro efficienza ed il potenziamento delle migliori tecnologie;

in maniera specifica e concreta, qual è il ruolo e quali le reali prospettive che il Governo e le Ferrovie dello Stato assegnano alle Officine grandi riparazioni di Foligno;

quali impegni risultano poter e voler prendere le Ferrovie dello Stato circa l'attuazione operativa del progetto « OGR 21 » a Foligno, le nuove linee di produzione e le acquisizioni di commesse esterne, le conseguenti assunzioni di personale e trasferimenti in direzione dell'impianto folignate;

se non ritenga il Governo di dover riaprire un trasparente e impegnativo tavolo di confronto — anche per il grande impatto sociale di questi problemi sul territorio — tra Governo stesso, Ferrovie dello Stato, rappresentanze dei lavoratori, Regione, Enti locali interessati e parlamentari del territorio, perché sia fatta chiarezza sul presente e sul futuro della struttura; gli operatori possano concorrere alle strategie che coinvolgono la loro sorte; sia rilanciata ogni potenzialità delle Ogr nel contesto ferroviario nazionale e regionale; i soggetti politici e istituzionali siano messi in con-

dizione di svolgere la loro funzione di indirizzo e controllo su un settore di attività di grandissimo interesse pubblico, misurandosi però su progetti precisi, impegni vincolanti, quantificati e scadenziati.
(4-33672)

Apposizione di una firma ad una interrogazione.

L'interrogazione a risposta scritta Calderoli n. 4-32724, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 27 novembre 2000, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Ballaman.

ERRATA CORRIGE

Si ripubblica il testo dell'interrogazione a risposta scritta Bergamo n. 4-33629 già pubblicata nell'allegato B del 24 gennaio 2001:

BERGAMO. — *Al Ministro della sanità, al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

nella scorsa primavera il sottoscritto ha presentato l'interrogazione parlamentare n. 4-26143 relativamente all'annosa problematica riguardante la nocività sulla salute umana dei campi elettromagnetici generati dagli elettrodotti;

nell'atto, l'interrogante indicava alcune fonti di inquinamento da elettrosmog da parte di tralicci Enel e dell'Ente ferrovie presenti in alcuni comuni del comprensorio tirrenico della provincia di Cosenza;

il documento concludeva con la richiesta al ministro di predisporre una verifica sull'esistenza di fonti d'inquinamento nei siti dove alcune strutture pubbliche (scuole, eccetera) si trovano in prossimità di elettrodotti;

il ministro Veronesi, nella risposta pubblicata sugli atti parlamentari del 28 novembre 2000, formula una serie di con-

siderazioni sulla reale pericolosità del fenomeno, sulla base dei dati riportati da un vecchio rapporto del 1998 dell'Istituto superiore della sanità non tenendo presente, stranamente, che esistono altri studi recenti che hanno confermato la stretta connessione tra le leucemie infantili secondarie a esposizione ai campi elettromagnetici;

d'altro canto, sulla questione inerente l'inquinamento da elettrosmog in alcuni comuni della provincia di Cosenza, il Ministro ha riferito che il presidio multizonale di prevenzione dell'Asl n. 4 di Cosenza ha riscontrato che nelle aree segnalate i valori di induzione elettromagnetica compresi tra 0,2 e 0,3 microtesla, indicati come pericolosi per la salute da alcuni studi epidemiologici, non risultano raggiunti;

secondo il Wwf di Amantea (Cosenza) le notizie del ministro non risulterebbero esatte in quanto questa soglia è stata ampiamente superata nell'istituto tecnico commerciale di Amantea (Cosenza) e nel liceo scientifico di Cetraro (Cosenza) dove il presidio multizonale di prevenzione ha riscontrato valori pari a 0,6 microtesla —:

in data odierna, tra l'altro, il Ministero dell'ambiente ha diffuso la mappa provvisoria del rischio in cui sono riportati l'elenco dei comuni le cui scuole o parchi giochi si trovano a rischio per la vicinanza con gli elettrodotti;

dei 409 comuni calabresi solo 33 hanno risposto al questionario del Ministro dell'ambiente e vi si riscontrano ben 20 istituti scolastici in prossimità di tralicci con conseguente grave rischio di esposizione elettromagnetica per gli studenti;

anche se le cifre sono provvisorie, i dati sono impressionanti per due ordini di motivi: il primo evidenzia il fatto che oltre il 60 per cento delle scuole sono a rischio di inquinamento da elettrosmog e, secondo, vi è indifferenza verso la lodevole iniziativa ministeriale da parte degli enti locali che dimostra completa assenza di responsabilità;