

leucemia linfoblastica con note di fibrosi midollare;

nonostante tutto ciò sembra che le Ferrovie dello Stato non consentano all'Ispesl e a periti di parte di effettuare le misurazioni sui locomotori;

recentemente è stata approvata dal Parlamento la legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, dove si fa riferimento anche ad accordi di programma con i gestori di servizio di trasporto pubblico che producono campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, al fine di minimizzare le emissioni;

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali siano le loro valutazioni;

se risponda al vero che le Ferrovie dello Stato non permettono all'Ispesl di effettuare le misurazioni sulle motrici, e quali provvedimenti, ognuno per propria competenza, intendano prendere nei confronti di coloro che si siano resi responsabili di tali atti;

quali provvedimenti urgenti intendano adottare al fine di minimizzare le emissioni nocive delle motrici dei treni e di tutelare la salute dei macchinisti. (4-34401)

LUCCHESE. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere:

se effettivamente l'Eni intenda trasferire la direzione generale a Milano e se abbia posto in vendita la sede dell'Eur a Roma;

se risulti che l'ente stia per chiedere la cassa integrazione per circa mille dipendenti, nonostante i consistenti attivi accumulati, a scapito anche degli italiani che hanno dovuto pagare i prodotti petroliferi a prezzi elevatissimi, con continui ed a volte ingiustificati aumenti. (4-34416)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

la rete ferroviaria prima dello Stato ed adesso dell'Ente ferrovie adempie ad un'importante funzione politica e sociale, perché la sua capillarità concorre al mantenimento anche dell'unità politica, oltreché allo sviluppo armonico ed equilibrato del Paese;

l'Italia a due velocità è diventata quasi, ad avviso dell'interpellante, anche una scelta irreversibile dei governi della Repubblica, come è dato arguire dal fatto che negli anni 1981-1987 furono spese lire 42.750 miliardi per il potenziamento della rete ferroviaria del centro-nord, aree del Paese che hanno altresì beneficiato del progetto « alta velocità » degli anni novanta;

nell'Italia a velocità ridotta continuano a verificarsi fatti come quelli denunciati nell'interrogazione del sottoscritto, n. 4-08584 del 15 marzo 1995 (pagina 7285 dell'allegato B), rimasta senza risposta da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione del tempo;

emblematico del degrado della rete ferroviaria dell'Isola è lo stato disastroso della tratta ferroviaria Catania-Caltagirone-Gela —:

se il Ministro intenda conseguire il risultato di un meridionalismo alla rovescia e che farà sì che le regioni povere aiuteranno quelle ricche a diventare sempre più ricche, mentre queste ultime, ricambiando la cortesia, aiuteranno le regioni più povere a diventare sempre più povere;

se con particolare riferimento alla tratta ferroviaria Catania-Caltagirone-Gela, si intendano potenziare le strutture o lasciarle in stato di abbandono, come nel caso della stazione di Grammichele, diventata ricettacolo di drogati e malavitosi.

(2-02935)

« Garra ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

nella sera di giovedì 1° marzo 2001 un gravissimo incidente si è verificato al capolinea della linea tranviaria n. 8 della città di Roma comportando il ferimento di 16 viaggiatori di cui due in prognosi riservata;

sono in corso accertamenti da parte della autorità giudiziaria sulle responsabilità del disastro;

i responsabili dell'azienda tranviaria Trambus che gestisce la linea tranviaria per conto del comune di Roma hanno sostenuto che il sistema di sicurezza automatico non era attivato per scelta non esistendo norme di sicurezza obbligatorie per i tram, come è invece per i treni e le metropolitane;

risulterebbe, al contrario che il decreto ministeriale del 15 marzo 1993 pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 15 aprile 1993, n. 87 all'articolo 1 estende esplicitamente le norme sulla sicurezza previste dal decreto del Presidente della Repubblica 753 dell'11 luglio 1980 anche alle tranvie; per tali ragioni i moderni e costosi dispositivi di sicurezza chiamati « uomo morto » sono compresi nel prezzo di aggiudicazione pari a 3 miliardi a vettura;

le ragioni per le quali i mezzi tranviari della linea 8 siano stati esclusi da tale tipo di protezione —:

se ciò derivi da mancanza di personale specializzato alla conduzione di tale dispositivo;

se il personale abbia svolto corsi di formazione professionale sui dispositivi di sicurezza;

chi abbia assunto la responsabilità di così grave decisione;

se risulti al vero che i tram della linea 8 siano stati finanziati con i fondi della legge sulle metropolitane, disapplicando al tempo stesso la normativa sui dispositivi di sicurezza;

se non ritenga indispensabile svolgere, per quanto di competenza, una immediata azione di controllo per verificare i sistemi di protezione e di sicurezza sulle linee tranviarie della linea 8, al fine di rassicurare i cittadini-utenti.

(2-02940) « Cutrufo, Tassone, Volontè, Teresio Delfino ».

Interrogazioni a risposta scritta:

VOLONTÈ, TASSONE, TERESIO DELFINO e CUTRUFO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Durazzano (Benevento) pur distante più di 40 chilometri dal capoluogo di provincia, ancor meno da Napoli e circa 20 da Caserta non risulta collegato né con Benevento né con Napoli essendo stati cancellati i collegamenti ferroviari, nonostante l'intenso sviluppo economico del piccolo centro;

sono state rappresentate numerose e ripetute sollecitazioni da parte dei cittadini per la riattivazione degli impianti di stazione, essendo la popolazione costretta a massacranti viaggi e spostamenti su strade particolarmente pericolose; ciò rappresenta un forte disagio soprattutto per i lavoratori pendolari e per gli studenti —:

quali iniziative intendano assumere al fine di ripristinare il collegamento ferroviario da Durazzano (Benevento) con i capoluoghi di provincia;

quali iniziative intendano assumere per migliorare le infrastrutture viarie determinando migliori condizioni di sicurezza per le popolazioni e soprattutto nuove occasioni di crescita sociale e civile dell'area interessata. (4-34389)

TOSOLINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante ha presentato in data 20 febbraio 2001 l'interpellanza urgente

n. 2-02910 nella quale viene evidenziata la penalizzante situazione dell'Agusta che svolge le attività di collaudo dei propri elicotteri ad una distanza di tre miglia nautiche dalle testate delle piste di decollo di Malpensa;

in detta interpellanza si evidenzia come da due anni a questa parte venga violata l'impermeabilità dello spazio aereo contrassegnato « ATZ Vergiate », da decenni riservato alle attività operative dell'Agusta, con il rischio di creare serio pregiudizio sul versante occupazionale della stessa;

in data 1° marzo 2001 l'onorevole Sottosegretario Danese conferma che l'Enav ha emanato l'ordine di servizio temporaneo n. 05/01 con il quale viene concesso provvisoriamente all'Augusta di operare negli spazi contrassegnati dalla sigla « ATZ Vergiate »;

in tale circostanza l'interrogante, in relazione alla provvisorietà dell'ordine di servizio emesso dall'ENAV, si è dichiarato « parzialmente soddisfatto » -:

se non ritengano i Ministri interrogati di dover inserire il *caso Agusta* nell'agenda politica dell'Esecutivo come « questione nazionale » ed accelerare nel contempo i meccanismi a suo tempo attivati dall'onorevole Sottosegretario Danese al fine di trovare quanto prima una soluzione realmente definitiva al problema conciliando i voli di collaudo dell'Agusta con le rotte di decollo degli aeromobili da Malpensa. (4-34395)

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

è in corso di elettrificazione la linea ferroviaria Domodossola-Novara che, anche per il suo tracciato risalente in parte ad oltre un secolo fa, attraversa molti centri abitati di comuni delle province di Novara e Verbano Cusio Ossola;

l'elettrificazione presuppone un forte aumento del traffico — soprattutto per le merci — e quindi un moltiplicarsi del numero e della lunghezza dei convogli;

ciò comporta un netto aumento dei livelli del rumore, anche nelle ore notturne, con comprensibili disagi per i residenti nei pressi della linea ferroviaria ed il superamento — con ogni probabilità — dei limiti di legge —:

se i comuni attraversati dalla linea ferroviaria abbiano o meno sensibilizzato le Ferrovie dello Stato in merito a questo evidente disagio e quale sia stata l'eventuale risposta delle stesse;

se non si ritenga di operare l'opportuna posa di barriere fono-assorbenti al fine di ridurre l'inquinamento acustico nei centri urbani interessati. (4-34420)

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

i quotidiani di Roma venerdì 2 marzo 2001 hanno riportato nelle prime pagine il deragliamento del tram n. 8 in via del Casaleto;

l'incidente sarebbe stato provocato da un improvviso malore del conducente;

circa una trentina di feriti sono stati trasferiti negli ospedali della capitale —:

se il Ministro non ritenga opportuna un'inchiesta per appurare se nei contratti di acquisto di tali mezzi l'azienda di trasporto di Roma, non abbia previsto sistemi di sicurezza che possano garantire l'incolumità dei viaggiatori in caso di malore del conducente;

se risulta che le cause di continui incidenti sulla linea attraversata dal tram n. 8 siano riconducibili a difetti strutturali del percorso. (4-34426)

TOSOLINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante già in data 18 gennaio 2001 ha compulsato i Ministri in indirizzo a proposito della ventilata vendita di Eu-

rofly a Volare Group chiedendo notizia di un eventuale cambio di incarico del direttore generale di Alitalia a seguito della cessione dell'azienda controllata all'unico concorrente italiano nel settore *charter* a lungo raggio;

risulta all'interrogante un meccanismo di partecipazioni incrociate tra le società di servizi delle quali si avvale l'Alitalia nonché legami gestionali tra i dirigenti di vertice dell'Alitalia e le suddette società –:

se risultò un contratto di consulenza esterna con un *ex* segretario della Fit Cisl, per quale ragione sia stato stipulato e a quanto ammonti la consulenza;

quali immediate iniziative intendano porre in essere per far luce sulle molte zone d'ombra nella prestazione di alcuni servizi forniti ad Alitalia, ovvero se non ritengano doveroso accertare le relazioni gestionali esistenti tra dette società private e l'Alitalia, dandone tempestiva comunicazione, laddove dovessero emergere situazioni di illiceità nella gestione dell'azienda, all'autorità giudiziaria. (4-34438)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

Interrogazioni a risposta scritta:

MORONI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

con nota del MURST del 26 ottobre 2000, si è disposto che l'accesso ai corsi di specializzazione medica di cittadini non comunitari sia consentito solo in relazione a posti in soprannumero (a differenza, ad esempio, dei cittadini comunitari, che concorrono ai posti ordinari, a parità di condizioni con i cittadini italiani);

la norma cui fa riferimento la nota del MURST è l'articolo 1, comma 7, della legge 4/99, che prevede la possibilità che le

scuole di specializzazione mediche ammettano — in soprannumero, appunto — stranieri non comunitari dotati di borsa di studio del Governo del proprio Paese;

mentre quest'ultima disposizione non contraddice il Testo unico sull'immigrazione e il suo Regolamento di attuazione, giacché non esclude che sia consentito l'accesso in altri casi e ad altre condizioni, la nota del MURST va contro il disposto dell'articolo 39, comma 5, Testo unico, che consente l'accesso ai corsi universitari, a parità di condizioni con i cittadini italiani, a tutti gli stranieri titolari di determinati permessi di soggiorno ovvero regolarmente soggiornanti in Italia e in possesso di titolo di studio conseguito o riconosciuto in Italia;

i corsi cui fa riferimento l'articolo 39 del Testo unico sull'immigrazione non sono solo quelli di laurea, ma — come chiarito dal comma 2 dello stesso articolo 39 — tutti i corsi universitari di cui all'articolo 1 della legge 341/90. Sono cioè inclusi i corsi di specializzazione;

l'impostazione dettata dal Testo unico sull'immigrazione, che consente l'accesso (a parità con i cittadini italiani) ai corsi di specializzazione per lo straniero soggiornante in Italia nelle condizioni appena menzionate, si ritrova, per altro, nelle disposizioni sulle immatricolazioni di studenti stranieri diramate dallo stesso MURST in data 8 giugno 2000 (Prot. 2612). In quell'ambito, però, viene trattato, per quanto riguarda le scuole di specializzazione, solo il caso delle scuole non mediche;

la nota MURST del 26 ottobre 2000 sembra colmare la lacuna, in un modo, però che contraddice la disposizione del Testo unico, richiedendo, anche allo straniero di cui al comma 5 dell'articolo 39 del Testo unico, di dimostrare la disponibilità di borsa di studio del proprio Governo;

la Commissione affari costituzionali, in sede di definizione del parere sul Documento programmatico triennale sull'immigrazione il 28 febbraio 2001 ha racco-