

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

**RASI e VALENSISE.** — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

presso le direzioni provinciali del tesoro di tutta Italia sono in corso operazioni di recupero di crediti erariali a carico di pensionati, nella quasi totalità molto anziani, a seguito di accertamenti relativi al supero della cifra stabilita dalla legge n. 241 del 1990 per cumulo tra più pensioni che, nella maggior parte dei casi, si sono prodotti senza dolo né deliberata disattenzione degli interessati, in quanto l'accumulazione è avvenuta nel tempo a seguito degli scatti di adeguamento al costo della vita;

le somme da recuperare sono talvolta rilevanti di fronte alle magre entrate dei pensionati, per accumuli che risalgono molto lontano nel tempo;

è in atto la sospensione immediata di alcune pensioni, con grave nocimento per la sopravvivenza degli stessi pensionati come per il caso esemplare della signora Carlina Sepp, vedova Martini, di Bolzano, per la quale dal 1° agosto 1997 la direzione provinciale del tesoro di Bolzano ha disposto con lettere dell'8 agosto 1997, n. prot. 23303 rep. IV, e del 4 settembre 1997, n. prot. 13031/97 Rp V A, la sospensione della pensione di guerra, di cui è titolare per le gravi conseguenze subite dalla famiglia nel corso del bombardamento di Bolzano nell'ultima guerra (morte del figlio e gravi invalidità in alcuni membri della famiglia) con la motivazione che la titolare della pensione n. 2994921 aveva superato il limite di reddito stabilito ai sensi della legge n. 915 del 1979, con la richiesta di recuperare il contributo erariale di lire 22.303.903 che, pur rateizzato, impedisce alla suddetta signora Sepp, vedova Martini, di pagare la retta nel centro

di degenza dove è ricoverata stante l'avanzatissima età (è nata l'11 agosto 1904) —:

se i procedimenti di sospensione della pensione, e il recupero dei crediti erariali siano conformi alle norme in vigore;

se ritenga di dover intervenire immediatamente, nel caso della signora indicato nella premessa, con un decreto di urgenza che revochi la sospensione nell'erogazione della pensione e ad un blocco della procedura di recupero, in attesa di una definizione normativa tale da evitare il crudele trattamento. (5-04550)

**MALENTACCHI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

con decisione provveditoriale è stata operata la soppressione di una sezione del plesso della scuola materna di Laterina (Arezzo) e della non istituzione di una nuova sezione nel plesso della scuola materna di Ponticino (Arezzo) per l'anno scolastico 1998-1999;

il consiglio comunale di Laterina (Arezzo) in data 15 maggio 1998 all'unanimità ha chiesto l'annullamento dei provvedimenti adottati dall'autorità scolastica;

in seguito alla soppressione di una sezione del plesso della scuola materna di Laterina, 5 delle 33 richieste di iscrizione a Laterina non potranno essere accolte; in conseguenza della mancata concessione 8 delle 61 richieste di iscrizione a Ponticino non potranno essere accolte;

i bambini in esubero non potranno essere inseriti nelle scuole materne statali dei comuni limitrofi in quanto anche a Montalto è stata soppressa una sezione di scuola materna e a Castiglion Fibocchi non esiste una struttura pubblica;

la scuola materna rappresenta una esigenza sociale ed un bisogno effettivo della popolazione che svolge attività lavorativa prevalentemente in sedi lontane dal comune;

l'amministrazione comunale ha investito, nel 1997, 230 milioni di lire nella ristrutturazione di una parte dei locali scolastici dell'edificio della scuola media per dare agli alunni della scuola materna di Laterina un ambiente finalmente adeguato alle loro esigenze educative;

nella ristrutturazione dei locali non è stato però possibile l'ampliamento delle aule già esistenti che, comunque, risultavano più che capienti nell'ospitare le due sezioni di scuola materna e che invece, adesso, in base al decreto ministeriale del 18 dicembre 1975 risultano essere non capienti rispetto ai 28 alunni che dovrebbero ospitare;

nella scuola materna di Ponticino si avrebbero due sezioni: una di 28 alunni ed una di 25 alunni con la presenza di un alunno portatore di handicap e che, ai sensi dell'articolo 16 del decreto ministeriale relativo alla formazione delle classi, si prevede che « le sezioni che accolgono alunni in situazioni di handicap possono essere costituite con meno di 25 iscritti al fine di assicurare la massima efficacia del processo di integrazione degli alunni stessi —:

se possa essere concepibile una razionalizzazione degli istituti scolastici; gli interventi operati in realtà scolastiche particolari come quelle in oggetto, risulterebbero solamente dannosi e « punitivi » degli utenti;

se non ritenga opportuno prendere in considerazione la necessità di riaprire, in deroga al provvedimento di soppressione (prot. 748 del 3 aprile 1998), la seconda sezione della scuola materna statale di Laterina e di concedere l'apertura della terza sezione della scuola materna statale di Ponticino o almeno di istituire una delle due sezioni al fine di accogliere i 13 bambini che si trovano, attualmente, in lista di attesa. (5-04551)

**RUZZANTE e ATTILI.** — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

gli spazi aerei del nord-est dell'Italia (sovrastano le regioni Lombardia, Trive-

neto, Emilia-Romagna, Marche, Toscana, con gli aeroporti di Venezia, Bologna, Verona, Firenze, Trieste, Treviso, Ancona, Rimini, Forlì, Bolzano, Padova e una ventina di aeroporti turistici) sono unici in tutta Europa per la complessità dello scenario caratterizzato da un'elevatissima concentrazione di aree militari (27 zone di addestramento per le forze aeree nazionali e Nato e 24 poligoni utilizzati per le esercitazioni di tiri a fuoco) che ne occupano, per estensione, l'80 per cento e che relegano il traffico commerciale in una porzione minima dello stesso (20 per cento);

le inevitabili ripercussioni che queste scelte hanno avuto sul traffico civile si sono concretizzate nell'applicazione di forti restrizioni all'utenza commerciale per mantenere i previsti *standard* di sicurezza;

questa politica trovava giustificazione qualche decennio fa, vista l'importanza strategica che quest'area rivestiva in relazione alla situazione politica, alla vecchia filosofia militare d'impiego del mezzo aereo, alla preponderanza del traffico operativo ed alla scarsità del traffico turistico-commerciale;

oggi la situazione è radicalmente cambiata: i confini italiani « a rischio » sono quelli a sud, la concentrazione di installazioni militari è in repentino calo, il mezzo aereo viene utilizzato con modalità completamente diverse ma, soprattutto, il traffico commerciale è divenuto preponderante: infatti, dal 1986 al 1996, nell'area in questione, si è concretizzato un aumento del traffico civile pari al 107 per cento e nel solo ultimo anno tale valore ha subito un incremento del 15 per cento (il triplo del rateo di crescita annuale previsto da Eurocontrol), portando il numero complessivo dei voli commerciali a superare le 330.000 unità nell'anno 1997 e consentendo allo Stato italiano di incamerare centinaia di miliardi di tasse in rotta;

l'interazione tra il traffico militare e quello civile, nell'ambito del medesimo spazio aereo, si realizza attraverso il perfezionamento di un numero elevatissimo di coordinamenti tra l'ente preposto al con-

trollo del traffico aereo civile (Centro di controllo regionale di Padova) e gli enti militari, con strumenti di scambio di informazioni che consentono ad entrambi di interfacciarsi per garantire la sicurezza dei voli; ma è proprio la mole notevole dei coordinamenti necessari a rappresentare uno dei limiti più evidenti dell'attuale sistema di gestione degli spazi aerei ormai prossimo alla saturazione;

la mancanza di spazio dedicato al traffico commerciale non ha consentito, nel tempo, lo sviluppo di un sistema di rotte di arrivo e di partenza tra loro svincolate e tali da poter garantire la più elevata capacità ricettiva, mantenendo contemporaneamente i più elevati livelli di sicurezza (si ricorda che il recente disastro aereo di New Delhi ha avuto origine proprio dalla sovrapposizione delle rotte di arrivo e di partenza, esattamente analoghe a quelle in uso nei maggiori aeroporti del nord-est;

la regolarità del traffico aereo viene misurata sulla quantità dei ritardi che sono imposti al traffico al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea. Eurocontrol, attraverso la sua agenzia di gestione dei flussi, stimò già nel 1986 il costo dei ritardi in circa 2.000 milioni di ECU, e recenti indagini hanno portato a quantificare i ritardi in partenza, per cause legate al controllo del traffico aereo, in circa 100.000-170.000 ore. Tale studio ha evidenziato inoltre le tre cause principali di tali ritardi individuabili: nella carenza delle strutture tecniche (8 per cento), nell'insufficienza del numero dei controllori (10 per cento) e nella segregazione degli spazi aerei (82 per cento);

le soluzioni idonee a soddisfare una razionalizzazione della risorsa costituita dagli spazi aerei del nord-est, tese a realizzare le aspettative degli utenti e degli operatori economici, sono sintetizzabili in sei punti: *a)* costituzione di un'area terminale (TMA), simile a quelle già esistenti nelle altre realtà nazionali ed internazionali, che garantisca una gestione del traffico commerciale e turistico, durante le

procedure di arrivo e partenza in assoluta sicurezza e priva di ritardi o limitazioni; *b)* definizione di un sistema di rotte strumentali di arrivo e di partenza tra loro svincolate e tali da poter garantire la più elevata capacità ricettiva; *c)* cancellazione della zona militare LIR35 (nord-est Italia) e rivisitazione delle zone militari nel loro complesso, ridefinendone i limiti geografici e temporali di utilizzo al fine di evitare gli effetti penalizzanti e spesso paralizzanti dovuti all'attivazione contemporanea di più aree militari negli orari di maggiore concentrazione dei flussi di traffico civile e conseguentemente eliminare la pericolosa interazione di questi con il traffico militare; *d)* applicazione del principio di unicità di controllo a tutti i traffici operanti all'interno di una stessa area (il controllo di tutto il traffico deve essere affidato ad un unico Ente ATC); *e)* creazione di un sistema di rotte parallele e di nuovi instradamenti diretti permanentemente pianificabili dall'utenza al fine di porre l'Italia alla pari degli altri Paesi nella competitiva fornitura dei servizi di assistenza al volo e nella conseguente acquisizione dei flussi di traffico con le ripercussioni positive in termini economici che tutto ciò comporta (tasse in rotta); *f)* ridimensionamento delle zone di controllo militare (CTR) agli standard OACI, già applicati nelle zone di controllo civili -;

quali siano le iniziative che si intendano intraprendere al più presto perché sia ridisegnato completamente lo spazio aereo nord-est Italia al fine di garantire al traffico commerciale voli privi di ritardi e limitazioni, per tutelare il potenziale economico nazionale e gli investimenti regionali già in corso;

quali siano le iniziative per garantire immediatamente la massima sicurezza ai voli civili. (5-04552)

GIOVANARDI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

l'Agenzia Ansa anticipava martedì 26 maggio 1998 le conclusioni della Commis-

sione Gallo non ancora presentate al Parlamento, dando informazioni false e fuorvianti che poi sono state ampiamente raccolte da stampa e TV —:

quali iniziative intenda assumere presso l'Ansa per chiarire come tutto questo sia potuto accadere. (5-04555)

SAIA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere quali iniziative intenda assumere a seguito della sentenza della Corte costituzionale che, in riferimento alla legge sulla sperimentazione del cosiddetto « metodo Di Bella », ha sancito che la somministrazione sperimentale debba essere estesa a tutti coloro che si trovino nelle condizioni previste dai protocolli e che non abbiano le disponibilità economiche per potersi sottoporre alla cura a proprie spese.

(5-04556)

DE SIMONE. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

il questore di Benevento Natale Argirò, iscritto su sua domanda nell'elenco aspiranti manager, è stato nominato manager alla Asl n. 2 di Avellino;

da notizie giornalistiche si apprende che avrebbe desiderato la nomina a Caserta;

finora non ha accettato né rinunciato alla nomina alla Asl di Avellino —:

se sia compatibile con tale nomina la sua permanenza a capo della questura di Benevento. (5-04557)

NARDINI. — *Al Ministro dei beni culturali ed ambientali.* — Per sapere — premesso che:

la Torre di Parise in territorio del comune di Bonifati (Cosenza) (edificata dagli Angioini nel 1400) fu acquisita al patrimonio comunale dieci anni addietro con apposita legge regionale; fu restaurata in modo conservativo, ma adesso è nuovamente abbandonata al degrado, perché il comune non vi effettua nemmeno la ma-

nutenzione ordinaria, tant'è che la porta della recinzione esterna e le due della torre sono letteralmente divelte da anni senza che alcuno sia intervenuto; va inoltre segnalato che ben tre sostegni della palificazione interna applicata con il suddetto restauro sono caduti, per cui è legittimo il pericolo di crolli nonché il pericolo per incauti visitatori, mentre l'erba pioniera sta corrodendo e lesionando il piano di avvistamento;

la Torre del Capo (costruita nel 1300 dai regnanti di casa angioina) è collocata nei pressi della frazione Cirimarco. Pur essendo diventata circa dieci anni fa di proprietà comunale, essa è stata abbandonata ai vandali, cosicché la vicina abitazione, ad essa integrata e con essa restaurata anche qui con fondi regionali, per di più proposta dalle associazioni vanamente come sede per il Cfs e base di turismo rurale, *trekking* e *bird-watching*, ha subito gravissimi danni da almeno cinque anni, anche qui senza alcun intervento riparatore;

a peggiorare la situazione già grave, da alcuni mesi è stata addossata alla suddetta abitazione un'antenna (pare della telefonia cellulare) che deturpa l'incantevole prospettiva della torre, mentre la stessa poteva essere posizionata sulle vicine alture;

esistono inoltre intorno alla torre delle gravi condizioni di pericolo per l'incolumità fisica;

alle spalle della torre due profondi pozzi sono lasciati senza copertura, né esiste alcun tipo di recinzione per l'intero pregiato complesso di architettura difensiva —:

cosa intenda fare perché i monumenti siano tutelati e conservati e perché siano rimosse le cause di abuso, degrado e pericolo che vi sono. (5-04558)

ZELLER, CAVERI e BRUGGER. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

in data 18 dicembre 1997, nel corso dell'esame della legge finanziaria 1998, il

Governo ha accolto un ordine del giorno, (9/4354/25) nel quale si impegnava ad assumere misure, entro il mese di luglio 1998, o comunque in tempo utile per la prossima stagione invernale, per ridurre il prezzo del gasolio da riscaldamento nei comuni di montagna che, per evidenti ragioni climatiche grava in maniera rilevante sui consumi delle famiglie;

in data 19 gennaio 1998 l'Ufficio del controllo parlamentare della Camera dei deputati, visto l'impegno del Governo a dare una soluzione rapida all'ordine del giorno in questione, ha sollecitato il ministero dell'industria ad inviare la nota di attuazione che non risulta in data odierna ancora pervenuta —:

se non ritenga di dover intervenire, entro il mese di luglio, come previsto dall'ordine del giorno in questione, per ridurre l'accisa applicata nel nostro Paese al combustibile da riscaldamento che risulta essere la più alta nella media europea e ben lontana da quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, della direttiva 98/82/CEE del Consiglio del 19 ottobre 1992. (5-04559)

*RASI e ALOI. — Ai Ministri per le politiche agricole, dell'interno, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia. — Per sapere —* premesso che:

i consorzi di bonifica sono enti economici di diritto pubblico, senza scopo di lucro, che dovrebbero operare nel quadro della programmazione economica regionale in relazione ad obiettivi di sviluppo dell'agricoltura ed alle esigenze di salvaguardia dell'ambiente soprattutto con riferimento ai gravi fenomeni d'inondazione, per garantire il mantenimento dell'equilibrio idrogeologico del territorio;

i consorzi di Bonifica operano su vaste aree di territorio del comune di Roma;

numerosissimi cittadini, anche se ormai residenti in zone urbane, sono co-

stretti a versare al consorzio oneri di bonifica senza ricevere in cambio dallo stesso alcun servizio;

le cartelle esattoriali, relative a tali oneri vengono inviate in base a dati catastali vecchi di numerosi anni, non riguardanti pertanto tutti gli abitanti di determinate zone, ma esclusivamente i residenti da tempi più lunghi;

le votazioni per il rinnovo delle cariche sociali, all'interno dei consorzi di Bonifica, vedono una partecipazione insignificante degli aventi titolo (vale a dire tutti i contribuenti), in quanto non viene mai effettuata adeguata pubblicizzazione dei diritti elettorali, delle date e modalità di votazione;

sempre più spesso pervengono lamentele relative al funzionamento dei consorzi di Bonifica;

le imposte pretese dai consorzi di bonifica sono aumentate in maniera abnorme;

il Tar della Campania ha respinto il ricorso, presentato dai consorzi di Bonifica di tutta la regione, contro la delibera della regione Campania che stabiliva che tutti i Consorzi dovessero escludere dai ruoli di contribuenza extra agricola « tutti gli immobili inclusi nei perimetri urbani come tali classificati, a meno che non si tratti di zone classificate urbane per le quali i consorzi di Bonifica erogano servizi essenziali » e che « la sottrazione alla utilizzazione agricola del territorio fa venire meno l'originaria causale dell'imposizione per la bonifica dei terreni agricoli e non giustifica contributi consortili;

la suprema Corte di Cassazione nell'ottobre 1996 ha dichiarato la tassazione legittima solo nei casi in cui il Consorzio abbia arrecato un servizio al contribuente « diretto e specifico » e che « abbia incrementato il valore dell'immobile di proprietà » —:

se intendano intervenire presso la regione Lazio al fine di sollecitarla ad escludere dal pagamento delle imposte a favore

dei Consorzi i residenti nelle aree urbane o che in ogni caso non usufruiscono delle attività e dei servizi dei Consorzi;

se intendano intervenire affinché sia garantita una corretta divulgazione sulle attività di Consorzi e sui diritti dei contribuenti. (5-04560)

RASI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

i recenti attentati al gasdotto algerino hanno reso tale via di approvvigionamento di gas non più sicura ed in grado di fornire con certezza e continuità il gas algerino al nostro Paese;

l'accordo tra Enel e Gaz de France, se ha risolto il problema delle pesanti penali che l'Enel avrebbe dovuto pagare alla Nigeria per il mancato ritiro del gas, ha avuto anche il risultato di aumentare la dipendenza dell'Italia dal gas algerino, poiché la Francia ha rinunciato, dirottandole al nostro Paese, alle forniture di gas dall'Algeria —:

quali siano gli interventi e le strategie che si intendono adottare al fine di garantire la sicurezza e la continuità delle forniture di gas all'Italia;

in particolare se, dopo l'abolizione dell'embargo nei confronti della Libia, si intenda stabilire un accordo con tale Paese per ottenere forniture di gas;

se, in questo caso, il collegamento tra Libia e Italia sarà completamente indipendente, per il trasporto, dall'esistente gasdotto Algeria-Italia, in modo che un eventuale danneggiamento di uno dei due gasdotti non pregiudichi il funzionamento dell'altro;

quali saranno i quantitativi annui di gas da importare dalla Libia e se essi saranno destinati unicamente all'Italia o se saranno in parte diretti ad altri Paesi europei;

quali saranno i costi delle forniture di gas libico e quali eventuali contropartite commerciali potranno essere previste nell'accordo;

quali misure saranno adottate per garantire la sicurezza degli impianti e la continuità della fornitura di gas. (5-04561)

ATTILI, GIARDIELLO, ANGELINI, BIRICOTTI, BOVA, DE PICCOLI, DUCA, FREDDA, MASTROLUCA, PANATTONI, RAFFALDINI, ROTUNDO e NAPPI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

un sistema di servizi per il traffico aereo civile di livello europeo è condizione necessaria per la competitività del sistema Paese;

l'Enav deve raggiungere adeguati *standard* di qualità e regolarità di servizio e risultati economici positivi per non aumentare i già elevati livelli tariffari;

al fine di raggiungere tali *standard* risulta indispensabile realizzare:

a) la trasformazione dell'Enav in società per azioni entro il 30 giugno 1999 ai sensi della legge n. 665 del 1996;

b) l'elaborazione del contratto di programma;

c) il piano pluriennale di impresa;

d) il riallineamento dei costi del personale e di funzionamento ai livelli dei parametri europei;

e) una strategia di alleanze con *partners* pubblici e privati sul piano interno ed internazionale;

f) la promozione di un *management* efficiente, competente ed adeguato ai compiti dell'Enav;

non è stato ancora sciolto il nodo del doppio incarico del presidente (Enav-FS Spa);

per svolgere funzioni delicate sono state fatte assunzioni esterne, pur avendo l'ente circa 3200 dipendenti;

sono in corso una serie di promozioni all'interno dell'ente;

non è stato ancora nominato il direttore generale dell'Enav —:

se l'Enav abbia iniziato le procedure per la sua trasformazione in società per azioni;

a che punto sia la rielaborazione del contratto di programma e del piano di impresa;

se e quando si risolverà la posizione del presidente;

a quanto ammontano i costi delle assunzioni esterne e delle promozioni interne;

con quali procedure e criteri siano state effettuate promozioni interne ed assunzioni esterne;

quali tempi siano previsti per la nomina del direttore generale. (5-04562)

**MARENGO.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante ha più volte segnalato ai competenti Ministri l'allegria gestione del personale, da parte del dirigente Anas, che vede promosse sul campo persone note, anche dirigenti sindacali, con l'attribuzione di cospicui aumenti di stipendio;

salti di livello e nomina a dirigenti risulterebbero concessi sulla base di criteri a giudizio dell'interrogante discutibili e di attestazioni non corrispondenti alla realtà;

è di questi giorni la notizia di una nuova elargizione di promozioni da parte del dirigente del personale Anas, che ad avviso dell'interrogante mortifica ulteriormente il personale che non gode di raccomandazioni sindacali o di clientela politica —:

se intendano accertare come vengano interpretate dal capo del personale in oggetto le delibere del proprio consiglio di amministrazione, come vengano gestite le

promozioni, quali siano i criteri adottati, come vengano gestite le assunzioni e la loro distribuzione equilibrata sui territori;

se intendano predisporre una indagine sui fatti esposti, fermo restando il diritto dell'interrogante a segnalare la vicenda alla procura della Repubblica, presso il tribunale di Roma, ed alla Corte dei conti. (5-04563)

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

la conferenza dei sindaci del Veneto orientale (istituita con legge regionale 22 giugno 1993, n. 16) le associazioni di categoria e del lavoro e la provincia di Venezia, hanno dato vita al patto territoriale della « Venezia orientale »;

la concertazione fra le associazioni di categoria e del lavoro con le amministrazioni pubbliche ha prodotto, nel Veneto orientale, dei risultati particolarmente positivi: 377 progetti ritenuti ammissibili per investimenti diretti di 563 miliardi e indiretti di circa 1.000 miliardi;

tali investimenti consentirebbero il sicuro decollo di un'area che non è cresciuta con gli stessi ritmi del resto del nord-est;

il 7 agosto 1997 il documento contenente il patto territoriale è stato consegnato al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica;

i tempi di approvazione del patto appaiono lunghi e, per questo, compromettenti lo sviluppo economico del territorio;

la maggioranza delle imprese, in attesa della approvazione del patto, ha cesato qualsiasi tipo di investimento;

le istituzioni, che hanno avuto un ruolo fondamentale nella promozione del patto, rischiano di perdere credibilità nei confronti delle forze economiche e sociali;

a tutt'oggi non ci sono ancora le norme tecniche necessarie per consentire alle banche di effettuare le istruttorie e manca la stessa modulistica;

la banca, nominata per l'istruttoria, preoccupata - ad avviso dell'interrogante - di far perdere tempo e danaro alle imprese, non ha ancora iniziato il lavoro;

per la compilazione della scheda tecnica e del *business plan* le imprese dovrebbero ricorrere a dei consulenti i quali hanno un costo certo, che prescinde dalla approvazione del patto -:

se non intenda preventivamente approvare il finanziamento del patto al fine di consentire alla banca e agli imprenditori di far fronte ai propri adempimenti;

se non ritenga di estendere le agevolazioni alle imprese dalla data di sottoscrizione del documento finale del patto territoriale e, cioè, dal 31 luglio 1997, al fine di comprendere quelle imprese che hanno già avviato gli investimenti;

come intenda risolvere il problema della modulistica e delle norme tecniche in tempi accettabili. (5-04564)

**DE GHISLANZONI CARDOLI.** - *Al Ministro per le politiche agricole.* - Per sapere - premesso che:

con una normativa regolamentare diretta alle regioni, alle province autonome e ai consorzi di difesa, il ministero per le politiche agricole disponeva che « per garantire la massima trasparenza alla scelta delle migliori condizioni di mercato per l'affidamento della copertura assicurativa, il consorzio deve espletare apposita gara, con procedure consentite dalla legge, assicurando la più ampia partecipazione alle imprese di assicurazione interessate »;

con atti successivi il ministero ha ribadito l'obbligo per i consorzi di espletare apposita gara per l'affidamento della copertura assicurativa, invitando le regioni ad accertare e rimuovere eventuali inadempienze, ed inoltre ha stabilito che

« sono escluse dai benefici di legge, e pertanto sono da considerarsi non agevolate, le polizze stipulate a tariffe superiori a quelle contrattate dal consorzio, non essendovi motivo di concorrere al pagamento dei premi con pubblico denaro a favore di chi volontariamente e senza specifici vantaggi stipuli contratti più onerosi »;

il ministero, nel ribadire l'esclusione dal contributo pubblico delle polizze più onerose dichiarava: « sembra, poi, del tutto ininfluenza la circostanza che l'adeguamento alle tariffe contrattate dal consorzio sia avvenuto in una fase successiva all'intesa contrattuale », vanificando e contraddicendo totalmente il precedente requisito di congruità fissato per la fruizione del contributo statale;

recentemente è stata diramata una direttiva con la quale i consorzi, appena conclusa la gara di appalto, « devono dare la massima diffusione dei risultati conseguiti rendendo, tra l'altro, note le condizioni e le tariffe contrattate, ai propri associati ed a tutti gli altri soggetti interessati alla contrattazione delle polizze »;

ciò finisce per tradire lo spirito istituzionale dei consorzi di difesa, in quanto l'inesistenza di un interesse concreto alla vittoria (sottratto dalla possibilità di adeguare a posteriori le tariffe per farle collimare con l'offerta migliore) condurrà inevitabilmente le compagnie a disertare le gare o, comunque, a non presentare offerte vantaggiose, e di conseguenza ne risulta sacrificato l'interesse degli associati ad ottenere le migliori condizioni assicurative -:

quali azioni od interventi urgenti intenda adottare al fine di porre rimedio alla situazione lamentata, presupposto per una grave e diffusa conflittualità tra imprese assicurative, consorzi di difesa e pubblica amministrazione, colmando la carenza di regole equilibrate che rispettino il valore fondamentale della gara e la sovranità delle delibere assembleari legittimamente assunte da un ente privato, come il consorzio di difesa. (5-04565)

RASI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

l'attuale vertice aziendale dell'Enel SpA sta operando una ristrutturazione su larga scala della divisione distribuzione;

tale ristrutturazione prevede due fasi successive di riassetto organizzativo: la prima, con la soppressione delle 509 agenzie dislocate sul territorio e l'aumento delle zone da 147 attuali a circa 270, ciascuna delle quali avrebbe circa 70-140 mila utenze e l'istituzione di esercizi con circa 350-450 mila utenze che avrebbero una funzione di programmazione e conduzione della rete di media tensione, insieme alla finalità di ottimizzare la qualità del servizio, è prevista entro il periodo estivo —

la seconda fase prevederebbe un'ulteriore restrizione della presenza sul territorio e incentivi, che vanno dai 25 ai 70 milioni di lire, al pensionamento per coloro che hanno raggiunto i 35 anni di servizio;

se corrisponda al vero che il dipendente che non accetta l'invito al pensionamento rischia il trasferimento nella sede capoluogo di provincia (in particolare tali situazioni sembrano essersi verificate nella zona di Castrovillari);

se sia vero che l'Enel ridurrà di 30 mila unità il personale dipendente che andranno ad aggravare ulteriormente le casse dell'Inps, in quanto tali unità non verranno sostituite neanche in parte da altrettanti giovani disoccupati;

come si concili questo ulteriore dimagrimento dell'azienda e i conseguenti riflessi sui lavoratori, in un'area qual è quella del Mezzogiorno, che dovrebbe passare da una elettrificazione rurale ad una elettrificazione industriale al fine di consentire uno sviluppo imprenditoriale e occupazionale;

quale sia l'obiettivo di questa politica che tende a cristallizzare uno stato di

sottosviluppo del territorio e quindi ad aumentare quel *gap* già esistente tra il nord ed il sud del Paese, situazione che diventerà ancor più drammatica con la competitività più spinta derivante dall'Unione europea, la quale consentirà l'inserimento nel nostro mercato di competitori esteri;

quale sia la linea di Governo nei confronti del vertice Enel, il quale sta preparandosi alla terziarizzazione esterna delle attività di intervento sul territorio e, nel medesimo tempo, impegna invece risorse per entrare nel settore delle telecomunicazioni, estraneo alla concessione elettrica, oggetto dell'attività dell'Enel;

quali misure si intendano prendere per avere maggiore trasparenza e maggiore diffusione di informazioni sulla riforma del sistema elettrico italiano, che non è una questione meramente tecnica ma una questione politica in quanto implica il coinvolgimento diretto ed indiretto di tutti i cittadini, delle imprese e dei consumatori; ciò, tenendo anche conto che il consumo elettrico in Italia è di circa il 30-40 per cento inferiore alla media dei Paesi europei e che tale divario è causato essenzialmente dal sottosviluppo del Sud, dove la nazionalizzazione ha prodotto una elettrificazione universale, ma in condizioni scadenti (frequenti e lunghi *black-out*), mentre occorre attuare una elettrificazione di qualità e di potenza tali da permettere lo sviluppo alle potenzialità economiche presenti. (5-04566)

SANTANDREA. — *Ai Ministri dell'ambiente, dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante non ha ancora ricevuto risposta alla propria interrogazione del 30 gennaio 1998, n. 4-15273, circa i provvedimenti che il Ministro intende adottare affinché possa essere evitata la realizzazione di un nuovo scalo passeggeri e commerciale nel Porto Corsini, nel comune di Ravenna, che provocherebbe un irrimediabile

bile degrado della zona con gravi ripercussioni sull'ambiente e sull'economia turistica;

sin dal 1995 sono state appaltate una serie di opere, giustificate come opere di difesa dell'abitato di Porto Corsini, le quali appaiono non tanto come opere di difesa, ma piuttosto propedeutiche alla realizzazione del Terminal-Scalo passeggeri di Porto Corsini, come confermato dal successivo studio di fattibilità, del 1997, e dalla variante di piano regolatore generale del porto di Ravenna, approvata il 30 gennaio 1998, in tal modo utilizzando fondi attinenti al capitolo di spesa di opere di difesa degli abitati per le esigenze del futuro scalo, mentre altri siti costieri, limitrofi e non al porto continuano ad essere ad alto rischio di invadenza dell'acqua e soggetti al fenomeno continuo di erosione della costa e, inoltre, rimangono ancora in attesa dell'inizio dei lavori di protezione e salvaguardia già previsti per l'anno 1997;

da quanto emerso da un'analisi approfondita effettuata dal comitato di cittadini per il porto passeggeri di porto Corsini i fondi dello Stato e della Comunità europea sembrano essere stati utilizzati per la realizzazione di opere a mare che, secondo dichiarazione dell'autorità portuale, dovrebbero essere eliminate e rifatte

a distanza maggiore, in quanto le autorità competenti cominciano a rendersi conto che non c'è lo spazio sufficiente per realizzare tutto il progetto -:

se intendano controllare le caratteristiche e le dimensioni dell'opera progettata, al fine di evitare che un *terminal* che si vuole presentare come « leggero » possa prevedere strutture troppo pesanti, che comporterebbero inoltre un eccessivo esborso di pubblico denaro, non rispondente all'uso prefissato e non congruo rispetto al corretto rapporto costi-ricavi-benefici che ogni rilevante investimento pubblico dovrebbe tenere in considerazione;

quali interventi il Ministro dell'ambiente intenda porre in essere, preventivamente, per evitare danni irreparabili alle circostanti zone naturali d'interesse comunitario (Piallassa Baiona, Pineta demaniale Staggioni), provenienti dai lavori in corso e dalle previsioni del piano regolatore generale del porto di Ravenna;

se risulti che siano stati considerati i rischi di subsidenza dei terreni e le possibilità di frana delle sponde nelle aree ad alta densità abitativa, limitrofe alle zone di dragaggio del porto - canale di Ravenna, in località porto Corsini e Marina di Ravenna.

(5-04567)