

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

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

con comunicato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 17 settembre 1998 il ministero dei trasporti e della navigazione ha determinato le modalità ed il termine (15 ottobre 1998) di presentazione della documentazione necessaria alle organizzazioni rappresentative di categoria per la partecipazione ai comitati centrali o provinciali dell'Albo nazionale degli autotrasportatori in conto terzi;

il termine fissato dal ministero (meno di trenta giorni dalla data di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*), concedendo alle associazioni un tempo insufficiente alla predisposizione della documentazione, non soltanto ha comprovato gravi difficoltà operative alla maggioranza di esse ma ha di fatto favorito le associazioni che in un modo o nell'altro avevano ottenuto in anticipo informazioni sul contenuto del comunicato ministeriale;

negli ambienti dell'autotrasporto circola insistente la voce che in particolare un'associazione vicina alle posizioni politiche del titolare *pro tempore* del ministero dei trasporti sarebbe stata preventivamente informata sulla documentazione che sarebbe stata richiesta dal ministero per la partecipazione ai comitati; tale circostanza è del resto avvalorata e confermata dalla diffusione ai propri associati da parte della Fita in data anteriore alla pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* di fax e circolari nei quali venivano anticipati i contenuti del documento ministeriale —:

se corrisponda al vero quanto affermato da alcune associazioni circa la diffusione di anticipazioni ad associazioni politicamente vicine e la contemporanea fissazione di termini molto stretti per la

raccolta e la presentazione della documentazione occorrente e, in tal caso, se non si ritenga necessario verificare la possibile esistenza di conflitti di interesse;

se non si ritenga opportuno adottare provvedimenti volti a porre nelle medesime condizioni tutte le associazioni;

se il ministero dei trasporti e della navigazione sia al corrente di una iniziativa di alcune associazioni che si ritengono discriminate dalla situazione descritta di presentare un esposto alla procura della Repubblica. (5-05268)

BONO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

se sia a conoscenza della singolare quanto ingiustificabile vicenda legata alla prescrizione del farmaco *Androcur* da parte dei medici di base appartenenti all'Ausl 8 di Siracusa;

se sia a conoscenza dell'insolita richiesta di rimborso del costo intero del farmaco inoltrata dall'Ausl a centinaia di medici, a causa di un'impropria prescrizione dell'*Androcur* a pazienti di sesso femminile;

se sia a conoscenza del fatto che il farmaco viene universalmente riconosciuto dalla ricerca medica internazionale quale efficace rimedio non solo contro l'acne e l'irsutismo, ma soprattutto contro la sterilità femminile, tanto da essere utilizzato dai maggiori centri specializzati nei casi di gravidanza assistita;

se sia a conoscenza del fatto che il prontuario farmacologico nazionale contempla ancora l'*Androcur* quale farmaco di elezione e quindi a carico del Servizio sanitario nazionale, solo per casi di ipersessualità maschile, mentre lo esclude, quale grave esempio di una incomprensibile arretratezza e cinica inconcludenza degli organi preposti all'aggiornamento dell'importante testo, dalle importanti applicazioni da tempo universalmente riconosciutegli che invece si ritrovano in fascia C a totale carico degli assistiti;

se sia a conoscenza del grave danno che tale ottuso atteggiamento sta provocando, non solo in ordine ai pesanti ed immotivati rimborsi richiesti ai medici di base, che hanno applicato la scienza e non l'incoscienza burocratica, ma soprattutto di migliaia di donne che debbono sostenere dei costi esorbitanti per l'acquisto del farmaco;

quali urgenti iniziative intenda assumere per porre rimedio all'incredibile vicenda che oltre a avvilire la professionalità degli operatori sanitari, ha creato pesanti disagi economici tra i pazienti, soprattutto tra quelli che stavano utilizzando il farmaco per portare avanti con sacrificio difficili gravidanze e che di colpo si sono visti opporre l'impossibilità delle ulteriori prescrizioni a carico del Servizio sanitario nazionale. (5-05269)

SCIACCA. — Ai Ministri dell'industria del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale, dell'università e ricerca scientifica e della sanità. — Per sapere — premesso che:

la società Serono, multinazionale farmaceutica con sede in Svizzera, in data 24 settembre 1998 comunicava alle organizzazioni sindacali la volontà di avviare le procedure di licenziamento per 284 lavoratori occupati principalmente negli stabilimenti del Lazio;

nell'annunciare i licenziamenti la suddetta azienda illustrava un piano industriale teso non al rilancio della stessa azienda, ma presumibilmente alla sua volontà di progressivo abbandono del territorio nazionale;

il piano prevede in tempi rapidi la totale soppressione dello stabilimento sito in via Casilina a Roma, e il progressivo abbandono del settore ricerca, con sede ad Ardea;

tale società ha finora utilizzato tutti quegli strumenti pubblici volti a sostenere i livelli occupazionali, cassa integrazione eccetera;

gran parte del fatturato della Serono viene dal mercato italiano, e vari suoi prodotti rientrano in « fascia A », e quindi a totale carico della comunità —:

quali iniziative intendano assumere al fine di scongiurare questa grave situazione, che andrebbe a peggiorare ulteriormente la situazione occupazionale del Lazio ed in particolare a Roma;

se non ritengano opportuno sollecitare l'avvio di un tavolo di trattativa presso il ministero dell'industria, al fine di sollecitare la proprietà dall'azienda ad un confronto reale con le organizzazioni sindacali unitarie. (5-05270)

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

la ferrovia Brescia-Edolo è ben nota per aver provocato la morte di 31 persone negli ultimi nove anni;

i motivi di un così alto numero di vittime è da ricercarsi principalmente nella mancanza di barriere ai passaggi a livello e nella mancanza di automatizzazione nei servizi di sicurezza della linea;

in occasione di una tavola rotonda sul trasporto innovativo tenutasi a Brescia il 17 ottobre 1996, era stato promesso, tramite anche la regione Lombardia un celere intervento per risolvere il problema dei passaggi a livello e della sicurezza in generale, utilizzando i fondi della legge n. 910 del 1986 (47 miliardi disponibili), della n. 297 del 1978 (6 miliardi) e della n. 102 del 1990 (17 miliardi);

l'interrogante aveva già presentato due interrogazioni sull'argomento, n. 4-14571 dell'11 ottobre 1995 e n. 5-01757 del 5 marzo 1997;

in data 15 aprile 1997 in sede di risposta in commissione a quest'ultima interrogazione, era stata elencata una serie di interventi previsti;

le ferrovie nord, in ottemperanza a quanto sopra, hanno finalmente installato

nel luglio scorso 11 impianti di sicurezza Acei-Ascv per l'automatizzazione del tratto Brescia-Iseo;

tali impianti comporterebbero un notevole miglioramento della linea in termini di sicurezza, ma prima di poter entrare in funzione necessitano dell'omologazione da parte del ministero, omologazione che manca da oltre tre mesi —:

per quale motivo non sia tempestivamente intervenuto, vista la gravità della situazione e l'estremo pericolo esistente;

se esistano responsabilità specifiche al riguardo;

quali siano i tempi previsti per l'omologazione richiesta. (5-05271)

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

nella provincia di Pesaro e Urbino, nelle scuole di ogni ordine e grado, in seguito ad alcuni provvedimenti (il decreto ministeriale del 24 luglio 1998 e la circolare ministeriale n. 384 del 10 settembre 1998) si è creata una grave situazione per gli alunni portatori di *handicap*;

i provvedimenti citati non tengono in alcuna considerazione la legge n. 104 del 1992: hanno infatti introdotto una modalità di calcolo dei posti di sostegno che non considera l'alunno portatore di *handicap* nella sua individualità, né tiene conto della necessità della scuola di programmare attività educative e didattiche finalizzate a sostenere percorsi educativi individualizzati;

i nuovi provvedimenti aumentano di fatto i « tagli », in una situazione già di grave sofferenza, conseguente alle forti riduzioni di sostegno operate dal Provveditore di Pesaro e Urbino negli ultimi anni;

la modalità introdotta per l'assegnazione di insegnanti di sostegno e la non considerazione della legge n. 104 del 1992 può portare lentamente all'esclusione dalla scuola degli alunni portatori di *handicap* annullando le conquiste sociali del passato

ed impoverendo di fatto la scuola e le giovani generazioni di un valore educativo molto importante quale quello dell'educazione alla diversità;

l'impegno economicamente gravoso degli enti locali interessati per favorire l'inserimento scolastico e sociale e l'autonomia degli alunni portatori di *handicap* non devono né possono supplire l'assenza del Ministero della pubblica istruzione —:

come intenda intervenire per ristabilire una situazione ottimale nella provincia di Pesaro e Urbino dotando le istituzioni scolastiche del numero necessario di insegnanti. (5-05272)

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

il decreto legislativo n. 29 del 1993, ha previsto l'istituzione nelle pubbliche amministrazioni degli Uffici Relazioni con il Pubblico (Urp), al fine di garantire la piena attuazione della legge 7 agosto 1990, n. 241;

con direttiva dell'11 ottobre 1994 della Presidenza del Consiglio dei ministri sono state indicate alle amministrazioni pubbliche le modalità per l'istituzione, l'organizzazione ed il funzionamento degli Urp, prevedendo anche sanzioni per la mancata osservanza della direttiva stessa;

nella citata direttiva inoltre è stato previsto che agli Urp sia assicurato un adeguato livello di rappresentatività ed autonomia, nonché una concreta capacità di dialogo e di collaborazione con le strutture dell'amministrazione di appartenenza;

il ministero della difesa invece, nella ristrutturazione in atto, ha declassato gli Urp da uffici a livello dirigenziale a strutture a livello di sezione nell'ambito dell'ufficio del direttore generale;

tale declassamento ha comportato il venire meno di un adeguato livello di rappresentatività nonché di autonomia di questi uffici, impedendo ad essi di poter svol-

gere in modo appropriato e professionale le funzioni per cui sono stati istituiti —:

quali sono i motivi per cui gli Urp hanno perso la loro autonomia e la loro professionalità con il declassamento da Ufficio autonomo a sezione;

quali misure intenda adottare affinché la direttiva emanata l'11 ottobre 1994 venga osservata. (5-05273)

ATTILI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la VI Comunità montana della regione autonoma Sardegna ha realizzato, su delega della regione, un tratto della strada di collegamento Sassari-Olbia (strada statale n. 597) più precisamente denominato Monti Oschiri;

dopo l'ultimazione dei lavori questa arteria è stata aperta al traffico dalla comunità montana e successivamente trasferita all'Anas in via provvisoria in attesa della definizione delle procedure di statizzazione;

in questo lasso di tempo la manutenzione della strada è stata assicurata dalle imprese esecutrici del lavoro nel rispetto del contratto di appalto;

il passaggio definitivo della strada all'Anas presuppone il collaudo dei lavori, affidato dall'assessorato regionale dei lavori pubblici ad una apposita commissione di collaudo;

a tutt'oggi la commissione non ha emesso certificato di collaudo finale in quanto, secondo le sue valutazioni, parte dei lavori sono stati eseguiti in modo difforme rispetto al contratto di appalto;

fino ad ora l'impresa concessionaria non ha dato riscontro a quanto richiesto dalla commissione di collaudo;

non è quantificabile, al momento, il tempo necessario alla emissione del certificato di collaudo finale;

la concessionaria dei lavori ha comunicato alla comunità montana di ritenere

scaduti i tre anni di manutenzione della strada previsti dal contratto ed ha sospeso, di fatto, la manutenzione;

la comunità montana non dispone né di risorse finanziarie né di professionalità per effettuare in proprio la manutenzione; inoltre ritiene che la concessionaria sia ancora responsabile della manutenzione dell'arteria;

la strada è aperta al traffico da oltre tre anni e mezzo con benefici enormi per la circolazione di merci e persone della provincia di Sassari e di tutto il centro nord della Sardegna. L'arteria collega i principali porti ed aeroporti nonché i centri più importanti della provincia di Sassari sia per numero di abitanti che per attività produttive e commerciali;

il compimento dell'opera fu molto travagliato perché il finanziamento iniziale risultò insufficiente e fu integrato da un intervento regionale di circa 6 miliardi, concesso dopo una forte pressione delle istituzioni del nord Sardegna, delle forze politiche e delle organizzazioni sindacali;

già da allora destò sorpresa l'incongruità del finanziamento iniziale rispetto ai lavori eseguiti e si registrò l'anomalia del direttore dei lavori nominato dalla concessionaria—:

se non intenda accertare: *a)* le eventuali irregolarità verificatesi nella fase di concessione e di esecuzione dei lavori; *b)* la validità dei motivi per i quali la commissione regionale considera non collaudabile la strada;

se non intenda intervenire: *a)* per quali motivi l'impresa concessionaria si impegni per dare riscontro a quanto richiesto dalla commissione di collaudo, consentendo in tal modo la soluzione del problema; e *b)*, per quali motivi l'Anas prenda in carico, comunque, la strada, garantendo la manutenzione, al fine di scongiurarne la chiusura, fatto che provocherebbe danni rilevanti ad una realtà fortemente provata dalla crisi economica. (5-05274)

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

sul quotidiano « la Provincia » di Sondrio di venerdì 16 ottobre 1998, l'articolo a firma Sabrina Ghelfi informava sul ritardo subito dal treno diretto delle 12,15 Milano-Tirano proveniente dalla capitale lombarda;

il treno si era bloccato all'altezza di Regoledo di Cosio a causa, di un guasto al locomotore ed in seguito alla rottura il convoglio è stato condotto alla vicina stazione ferroviaria di Cosio Valtellino;

sempre in conseguenza a quest'avaria, si legge nell'articolo, « tutti i passeggeri del treno sono stati fatti scendere per precauzione dai controllori in servizio, fortunatamente non si sono verificati danni ai passeggeri » —:

se l'incidente descritto nel citato articolo corrisponde a verità e se sì, quali siano le cause di questa grave avaria e quali effettivamente i danni temuti;

vista la completa evacuazione del treno fatta effettuare dai controllori in servizio se esistessero vari pericoli per l'incolumità dei passeggeri del convoglio e quali fossero quelli temuti;

se non si ritenga necessaria una completa verifica del servizio pubblico ferroviario sull'intera tratta Valtellinese stante il degrado delle linee, delle stazioni, e del materiale rotabile prima che avvengano gravi incidenti mortali, considerato che per la maggior parte del tratto provinciale la linea ferroviaria scorre parallela all'unica quanto sottodimensionata strada statale esistente e che essa attraversa numerosi centri abitati. (5-05275)

MICHIELON. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la questura di Treviso lamenta una grave carenza di personale della polizia di Stato;

se si esamina la forza organica degli uffici alla luce del decreto ministeriale 16 marzo 1989 (con il quale si è proceduto alla pianificazione dell'organizzazione delle questure), se ne trae che il numero degli agenti ed assistenti, nonché dei sovrintendenti, è inferiore a quello previsto dal citato decreto ministeriale, (rispettivamente 107 e 38 contro 134 e 46) mentre il personale appartenente ai ruoli degli ispettori è più del doppio di quello previsto (72 contro 29);

ciò va a discapito degli ispettori medesimi che si trovano a svolgere funzioni e ruoli propri di gradi subordinati;

gli uffici maggiormente penalizzati dalla carenza di personale risultano essere l'Ufficio polaria, l'Ufficio stranieri e le Sezioni volanti. All'Ufficio stranieri, ad esempio, sono addetti n. 14 operatori che gestiscono circa 18.000 stranieri censiti, in confronto all'Ufficio stranieri della questura di Venezia dove sono assegnati n. 34 operatori per circa 15.000 stranieri registrati;

tale situazione di sottorganico è stata fino ad oggi compensata da eccessive prestazioni di lavoro straordinario, in violazione alle vigenti disposizioni (v. circolare ministeriale n. 333-G/2.1.84.P.S. del 21 agosto 1997), in base alle quali il limite massimo mensile di ore straordinarie per ciascun dipendente dei ruoli ispettori, sovrintendente, assistenti ed agenti è fissato, a far data dal 1° agosto 1997, in 55 ore;

la questura di Treviso dispone di un monte ore mensile di lavoro straordinario di 3045 che, nel corso di questo anno, è stato ampiamente superato;

con riguardo alla sezione volanti, si sta verificando che, ad esempio, al personale della squadra mobile è tuttora impedito di superare le 17 ore straordinarie mensili *pro capite*, il che, a dire del personale, ha conseguenze negative sull'attività di polizia giudiziaria —:

per quale motivo, nonostante le numerose segnalazioni, non abbia proceduto ad assegnare agli uffici della questura di

Treviso nuove unità e se non ritenga opportuno procedere in tal senso al più presto;

se l'aumento degli organici non debba essere rapportato anche all'aumento della criminalità, atteso che — come riferito dal ministero dell'interno nella risposta all'interrogazione n. 5-04022 — il numero delle rapine, in provincia di Treviso, è passato dalle 72 del primo semestre del 1997 alle 139 del primo semestre del 1998 e, nel complesso, sono state deferite all'autorità giudiziaria, nel periodo gennaio-giugno 1998, 2.465 persone, di cui 385 in stato di arresto, con un incremento, per quel che riguarda il numero di arresti, di oltre il 12,5 per cento rispetto al corrispondente periodo del 1997;

come si giustifichi la presenza di un numero di ispettori doppio rispetto a quello previsto dal citato decreto ministeriale 16 marzo 1989;

quali misure intenda adottare per remunerare le prestazioni di lavoro straordinario, comunque effettuate, eccedenti il monte ore previsto;

se ritenga che il personale della questura di Treviso, sottoposto come è ad orari e turni di lavoro massacranti, possa garantire la massima efficienza nell'espletamento delle proprie funzioni. (5-05276)

MICHIELON. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per sapere — premesso che:

è stato bandito un concorso pubblico per esami a 184 posti di vigile del fuoco, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 24 del 27 marzo 1998;

la domanda di partecipazione è stata presentata da un rilevantissimo numero di candidati distribuiti su tutte le regioni d'Italia;

il diario della prova preselettiva di cui all'articolo 7 del bando di concorso, nell'individuare i giorni e le sedi di svolgimento della prova, indica altresì la suddivisione di candidati a seconda della loro regione di residenza, che risulta essere così

ripartita: residenti nelle regioni Puglia, Calabria, Basilicata, Abruzzo e Molise, nella sede di Bari — Fiera del Levante; residenti nella regione Sicilia, nella sede di Palermo — Congregazione religiosa « Divine Vocazioni »; residenti nelle regioni Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Toscana, Marche, Lazio, Sardegna, Umbria e Campania nella sede di Castelnuovo di Porto (Roma) — Centro polifunzionale della protezione civile;

tale suddivisione va a discapito dei candidati del nord, dal momento che la sede loro indicata è raggiungibile con notevole disagio ed è ubicata in una zona scarsamente attrezzata di strutture ricettive presso le quali i candidati potrebbero trovare ristoro nei giorni della prova;

solo qualche mese fa la « Commissione Merloni » ha elaborato un progetto, per conto del Ministro della funzione pubblica, che prevedeva la soppressione del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco e la sua sostituzione con dei Corpi regionali —:

quale sia stato il principio di tale suddivisione che favorisce i candidati del Centro-Sud e penalizza fortemente quelli del Nord;

se si ritenga che talune strutture ubicate nel Nord d'Italia, quali ad esempio i padiglioni della Fiera di Milano, Bologna, Verona o di Pordenone, siano meno adatte di quelle indicate per la sede di Bari e di Palermo;

se dietro la scelta della sede di Castelnuovo di Porto (Roma) si celi la volontà di sottoporre i candidati a prove « attitudinali » e di « resistenza », volte a decimare il numero degli stessi;

se non convenga sull'opportunità di rettificare, in maniera più equa, i luoghi di esame, eventualmente mediante avviso da pubblicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale* del 24 novembre 1998. (5-05277)

FOTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'organico del commissariato di pubblica sicurezza di Sassuolo (Modena) ri-

sulta del tutto carente: i ventisette agenti in forza allo stesso devono, infatti, far fronte sia alle normali incombenze di ordine amministrativo sia al servizio di ordine pubblico, in un comprensorio con popolazione che si aggira intorno alle 100.000 unità;

al di là dello spirito di sacrificio e di abnegazione del personale in servizio vi è il concreto pericolo che nel comprensorio di Sassuolo la criminalità organizzata possa trovare terreno fertile ove sviluppare ogni tipo di illecita attività —:

se e quali iniziative intenda assumere affinché il commissariato di pubblica sicurezza di Sassuolo (Modena) sia posto nelle condizioni di far fronte alle reali esigenze di prevenzione e controllo — oltre che all'espletamento dell'attività amministrativa di *routine* — che il comprensorio richiede. (5-05278)

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

in data 23 luglio 1997 l'Associazione utenti del trasporto pubblico ha inoltrato un esposto alla procura della Repubblica presso il tribunale di Roma, trasmesso per conoscenza al Ministro interrogato e all'amministratore delegato dell'ente Ferrovie dello Stato, in ordine ai gravissimi danni arrecati alle carrozze ferroviarie dai cosiddetti graffiti;

nell'esposto in questione si chiedeva di svolgere accurate indagini e di esercitare una maggiore vigilanza all'interno degli scali ferroviari ove le carrozze restano in sosta;

a tutt'oggi non è pervenuta all'Associazione utenti trasporto pubblico alcuna risposta in merito da parte delle Ferrovie dello Stato, né dal Ministro interrogato;

il fenomeno dei graffiti riguarda anche i nuovi elettrotreni Etr 500;

quali urgenti provvedimenti intenda assumere, anche d'intesa con i vertici dell'ente Ferrovie dello Stato, per arginare e debellare detto fenomeno. (5-05279)

RIZZA. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il presidente della Regione Siciliana, con decreto n. 35 del 6 marzo 1989 ha approvato il piano regionale di organizzazione dei servizi di smaltimento dei rifiuti solidi urbani in attuazione del disposto dell'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica n. 195 del 1982;

l'attività di pianificazione è stata articolata in due distinte fasi: la prima relativa agli interventi, a breve-medio termine finalizzata al riordino, alla razionalizzazione ed ottimizzazione delle attività di smaltimento già in atto; la seconda fase relativa agli interventi da porre in essere a lungo termine, finalizzata al perseguimento degli obiettivi di piano nel rispetto dei principi informativi del decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982, così come fissati dall'articolo 1 dello stesso decreto del Presidente della Repubblica;

con la pianificazione a breve-medio termine è stato previsto, tra l'altro, l'adeguamento dell'impianto di incenerimento del comune di Messina (comprensorio n. 18 Messina-Italia-Villafranca Tirrenica-Saponare-Scaletta Zanclea);

successivamente, l'assessore regionale del territorio e dell'ambiente, con decreto n. 227/1991, ha autorizzato, per la fase breve-medio termine, il comune di Messina ad eseguire l'adeguamento e l'ampliamento della discarica di 1^a categoria, sita in località « Portella Arena », ad esclusivo servizio del comune di Messina (del sub-comprensorio soltanto nel periodo di manutenzione degli inceneritori);

la situazione dello smaltimento dei rifiuti nella discarica di « Portella Arena », sita nel comune di Messina, si è recentemente aggravata sotto il profilo della tutela della salute pubblica e dell'ambiente, anche in considerazione del funzionamento parziale del solo inceneritore di Pace;

l'amministrazione comunale di Messina, con deliberazione di giunta comunale n. 603/1998, avvalendosi dell'articolo 42-

ter della legge regionale n. 21/1985, ha affidato direttamente (trattativa privata) ad un soggetto privato (Atilimoter ed altri) la costruzione e la gestione degli interventi integrati necessari alla messa in sicurezza, il recupero ambientale e l'adeguamento del decreto legislativo n. 22/97, dell'esistente discarica per rifiuti solidi urbani ed assimilabili, sita in località « Portella Arena », nonché la realizzazione, in una porzione di detta area di una discarica (ex categoria 2 B - decreto del Presidente della Repubblica n. 915/1982) per rifiuti speciali;

la giunta comunale, contestualmente, ha affidato, direttamente, alla stessa Ati la gestione provvisoria della discarica per un complessivo importo di lire 1.443.750.000;

il comune e la provincia regionale di Messina in data 30 settembre 1997, successivamente alla scadenza dei trenta giorni di pubblicazione dell'offerta presentata dall'Atilimoter ed altri, hanno sottoscritto un cosiddetto « accordo di programma », con il quale il Sindaco *pro tempore* del « comune di Messina », in deroga al citato decreto n. 227/1991, ha messo a disposizione della provincia di Messina e, quindi, dei comuni ricadenti nell'area metropolitana, la discarica di « Portella Arena »;

su richiesta della procura della Repubblica di Messina, essendo stata avviata un'indagine in seguito alla recente alluvione in cui hanno perso la vita 4 persone, è stato disposto il sequestro giudiziario della discarica;

quasi tutti gli enti locali della Sicilia, stante la mancata attuazione del piano regionale, hanno sempre provveduto allo smaltimento dei rifiuti in via provvisoria (articolo 12 della legge n. 915/82);

l'interrogante ritiene quanto meno discutibile che il comune di Messina, mentre ha costituito la società mista « Messinambiente », a prevalente capitale pubblico, « ... per la gestione dell'intero settore dell'igiene ambientale cittadina... », abbia poi voluto servirsi dell'istituto della concessione ai privati;

occorre disporre un'inchiesta per l'accertamento delle responsabilità eventualmente emergenti sulle procedure adottate per l'affidamento dalla concessione di costruzione e gestione, nonché della gestione temporanea della discarica;

ad avviso dell'interrogante un simile procedimento, privo di qualunque elemento di trasparenza sia il più esposto ad inquinamenti da parte di forze affaristiche ed illegali;

la commissione istituita con legge 97 del 1997 dovrebbe svolgere urgentemente un sopralluogo nella regione Sicilia, ed in particolare nella città di Messina, al fine di verificare: a) l'attuazione delle normative vigenti; b) i comportamenti della pubblica amministrazione e le eventuali inadempienze; c) le modalità di gestione dei servizi di smaltimento dei rifiuti e i relativi sistemi di affidamento;

ad avviso dell'interrogante la menzionata commissione dovrebbe acquisire, per quanto è possibile, tutti gli atti relativi all'inchiesta in corso presso la procura della Repubblica di Messina che, recentemente, ha disposto il sequestro giudiziario della discarica di « Portella Arena » -:

quali controlli siano stati attivati al fine di accertare il corretto uso della discarica di « Portella Arena », sita nel comune di Messina;

se non ritengano che sia necessario mettere definitivamente in sicurezza la discarica di « Portella Arena », ed impedire l'ulteriore conferimento e smaltimento di rifiuti di ogni genere, tenuto conto anche degli insediamenti abitativi già esistenti (oltre mille nuclei familiari) ad una distanza inferiore a mille metri, così come dispone la legge 366/1941;

se, alla luce di quanto esposto in premessa e delle norme della legge n. 142 del 1990 non si ravvisino gravi comportamenti omissivi da parte dell'amministrazione comunale e provinciale di Messina nella « gestione » della discarica di « Por-

tella Arena » e da parte della regione siciliana per quanto attiene alle iniziative di sua competenza;

quali urgentissime iniziative intendano assumere per scongiurare l'ulteriore degrado del territorio del comune di Mesina ed in particolare dell'area in cui insiste la discarica di « Portella Arena »;

se non ritengano assolutamente necessario intervenire di intesa con la Regione siciliana affinché siano rimosse al più presto le disfunzioni accertate.

(5-05280)

TERZI. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Lovere (Bergamo) è proprietario di un palazzo che è stato dichiarato, con decreto ministeriale 27 marzo 1980, bene di interesse artistico e storico ai sensi della legge n. 1089 del 1939;

successivamente alla sua acquisizione si è appurato che l'edificio in oggetto, per esser utilizzato come sede di pubblici uffici (scopo questo per il quale lo stesso fu acquistato), richiede investimenti superiori alle capacità finanziarie dell'ente proprietario e, soprattutto, presenta una situazione statica e manutentiva notevolmente compromessa;

il comune di Lovere ha deciso pertanto di procedere alla modifica della destinazione d'uso dell'edificio, con apposita variante al piano regolatore generale vigente, che è stata regolarmente approvata dalla regione Lombardia nel maggio 1998;

con tale variante al piano e mediante una perizia che accerta il valore dell'immobile, l'amministrazione comunale si appresta ad attivare la procedura per l'alienazione dello stesso;

il regime giuridico dei beni di interesse artistico e storico è stato recentemente modificato e, precisamente, la legge n. 127 del 1997, modificando la disciplina basata sull'articolo 822 del codice civile, ha permesso l'alienabilità di tali beni, previa

autorizzazione della soprintendenza, ex articolo 24 della legge 1089 del 1939 e previa approvazione di un regolamento che assicuri trasparenza ed imparzialità delle procedure. Tuttavia, la legge 16 giugno 1998, n. 191, all'articolo 2, comma 24, prevede l'abrogazione dei commi 3 e 4 dell'articolo 12 della succitata legge n. 127 del 1997;

sulla base della legge n. 127 del 1997 l'amministrazione comunale aveva già presentato, in data 9 gennaio 1998, istanza di autorizzazione al ministero dei beni culturali e ambientali —:

se, avendo il comune di Lovere presentato l'istanza di autorizzazione prima dell'entrata in vigore della legge n. 191 del 1998, ritenga applicabile, nel caso di specie, la disciplina preesistente la suddetta legge;

se con l'abrogazione del regime autorizzatorio previsto dalla legge n. 127 del 1997, si intenda riproporre l'inalienabilità dei beni di interesse artistico e storico prevista dal codice civile, oppure semplificare ulteriormente l'alienabilità di tali beni, coerentemente con gli stessi principi ispiratori delle « leggi Bassanini », rimuovendo anche l'ostacolo della previa autorizzazione da parte del ministero dei beni culturali e ambientali. (5-05281)

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

l'applicazione del decreto Burlando-bis per l'apertura dell'aeroporto Malpensa 2000, rischia di provocare, con la restrizione dei voli da Linate alla sola linea Milano-Roma, un disagio insopportabile ed una notevole penalizzazione per l'utenza e per le attività produttive delle regioni meridionali del Paese;

tale scelta risulta ispirata dalla volontà di salvaguardare gli interessi e la posizione della maggiore compagnia di trasporto aereo italiana, l'Alitalia, al fine di sostenerla nella competizione con le compagnie di bandiera di altri paesi;

ad oggi, tuttavia, l'Alitalia è ancora una azienda a prevalente capitale pubblico che opera in un sistema ancora non pienamente liberalizzato e come tale la sua azione non può essere ispirata a esclusive logiche di profitto, ma deve inserirsi in un quadro di azione economica più vasta, che guarda all'esigenze economiche e di servizio del Paese nella sua totalità;

sia da parte dell'Anci, sia da parte di associazioni di categoria, come quella dell'associazione degli industriali di Napoli, si sono levate allarmate proteste per evidenziare il disagio che rischia di prodursi per il Mezzogiorno del paese con l'azzerramento dei collegamenti da Linate con le città meridionali;

qualora anche l'Alitalia fosse un'azienda prevalentemente a capitale privato dovrebbe essere comunque cura del Governo creare le condizioni, all'interno dei processi di privatizzazione e liberalizzazione in atto, per salvaguardare prima ancora che le esigenze e gli interessi delle singole aziende di trasporto quelle dei cittadini che usufruiscono dei relativi servizi —:

se e quali iniziative il Governo intenda assumere per correggere gli effetti distorsivi, prodotti da tale decreto, ristabilendo condizioni di maggiore agibilità per l'utenza e per le realtà produttive del Mezzogiorno che subirebbero, diversamente, un'altra inaccettabile forma di penalizzazione. (5-05282)

VIALE, ARMOSINO, BERRUTI e CONTE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'istituzione dell'Irap, in attuazione delle disposizioni di cui alla legge n. 662 del 1996 (collegata alla manovra di finanza pubblica per il 1997), ha comportato modifiche consistenti al sistema tributario, suscitando discussioni accese e giudizi contrastanti, in primo luogo riguardo alle sue ricadute sulle imprese produttive;

al di là del merito delle singole questioni oggetto di polemica, va segnalato che in sede di attuazione delle disposizioni di delega, dapprima con il decreto legislativo n. 446 del 1997, e successivamente con il decreto legislativo n. 137 del 1998, in alcuni casi il Governo non sembra essersi attenuto ai principi e ai criteri direttivi indicati, adottando orientamenti che, oltre tutto, comportano evidenti penalizzazioni ai danni dei contribuenti interessati;

appaiono esemplari, a questo proposito, le disposizioni di cui all'articolo 7 del citato decreto legislativo n. 137, che ha parzialmente modificato il testo dell'articolo 11 del decreto legislativo n. 446 stabilendo, tra le altre cose, che tra i componenti negativi assumere ai fini della determinazione del valore della produzione netta, che costituisce la base imponibile dell'imposta, « sono escluse le perdite su crediti », in aperta violazione del dettato delle norma di delega, e in particolare della lettera c) del comma 144 dell'articolo 3 della citata legge n. 662, che afferma che per la determinazione della base imponibile si debbano sottrarre dal valore della produzione di cui alla lettera a) del primo comma dell'articolo 2425 del codice civile, alcuni costi della produzione, tra i quali vengono esplicitamente indicati quelli di cui alla lettera b) del numero 14) dello stesso articolo, che al punto 14) concerne specificamente le perdite su crediti non coperte da apposito fondo. Si può peraltro rilevare che la relazione illustrativa del testo del decreto legislativo n. 137, trasmessa al Parlamento per l'espressione del parere da parte della competente Commissione, non forniva alcun elemento utile per comprendere le ragioni che giustificerebbero la modifica richiamata;

non meno grave appare la mancata corrispondenza al dettato delle disposizioni di delega, del contenuto della circolare 4 giugno 1998, n. 141/E del Ministero delle finanze, per quanto concerne le spese per trasferte, e in particolare i costi sostenuti per le indennità chilometriche relative al personale dipendente ovvero ai soggetti titolari di rapporti di collabora-

zione coordinata e continuativa, a proposito dei quali si afferma che « in ogni caso non rilevano per la determinazione della base imponibile (per cui sono indeducibili) ». Occorre infatti considerare che, al contrario, tali costi sono inclusi tra quelli della produzione, e in particolare tra i costi per i servizi, di cui al numero 7) della lettera b) dell'articolo 2425 del codice civile che vengono esplicitamente contemplati, dal citato numero 1) della lettera c) del comma 144 dell'articolo 3 della legge n. 662, tra quelli da sottrarre al valore della produzione per la determinazione della base imponibile —:

quali siano le ragioni che hanno indotto ad assumere, in particolare sulle questioni precedentemente richiamate, orientamenti difforni dagli indirizzi del legislatore delegante, e se intenda provvedere, mediante l'adozione di specifici atti, al fine di porre rimedio ai problemi segnalati, sanando il vizio derivante dalla mancata corrispondenza dei provvedimenti cui si è fatto riferimento alle norme di delega. (5-05283)

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

l'energia elettrica prodotta dai produttori indipendenti, in attesa delle regole del nuovo mercato dell'energia, oggi può essere ceduta soltanto all'Enel, in forza di due tipologie di contratto:

a) cessione « destinata »: tutta l'energia prodotta viene ceduta all'Enel, che è obbligata a ritirarla alle tariffe previste dalla delibera del Cip. 6/92 per le fonti rinnovabili, tariffe che per il settore idroelettrico sono oggi pari a 102.8 lire/chilovattora, per le piccole derivazioni (minore a 3 megawatt); questi contratti hanno una durata pluriennale (cinque-otto anni), che è facoltà del produttore stabilire;

b) cessione « dell'eccedenza »: parte dell'energia prodotta viene autoconsumata dal produttore, che mette a disposizione dell'Enel solo le eccedenze di produzione;

le tariffe di cessione, anch'esse regolate dalla delibera del Cip. 6/92, sono oggi pari a circa 60 lire/chilovattora per le piccole derivazioni, ma destinate a diminuire nel prossimo biennio, fino ad attestarsi nell'anno 2000 intorno alle 50 lire/chilovattora, come da delibere emanate dall'Autorità per l'energia nel 1997;

la normativa attuale prevede che alla scadenza dei contratti, il produttore possa scegliere la tipologia di cessione per il rinnovo degli stessi. L'Enel ha invece deciso unilateralmente, a partire dal 1° gennaio 1998, di considerare, alla scadenza dei contratti in essere, tutta l'energia a lei fornita come « eccedenza », anche se ceduta totalmente dal produttore e quindi propone accordi di durata annuale, nei quali trova applicazione esclusivamente il trattamento economico previsto per le eccedenze di energia termica. Ciò significa ridurre le prospettive di ricavo di circa il 50 per cento con un evidente ed enorme danno economico finanziario, soprattutto per le piccole e piccolissime aziende che gestiscono impianti idroelettrici, ovvero alimenti da una fonte rinnovabile pura;

con la fine del 1998 saranno oltre trenta le convenzioni di cessione destinata in scadenza sul territorio nazionale, tutte riguardanti la produzione idroelettrica e tra queste ve ne saranno in Valle d'Aosta due che riguardano la Compagnia Valdostana delle acque (centrali di Verres e Issime, a cui si aggiungerà a giugno 1999 la centrale di Champagne). Se questa situazione dovesse essere applicata, Cva nei prossimi anni vedrebbe ridurre i propri ricavi di circa il 50 per cento e l'utile lordo di oltre il 60 per cento. È evidente che una situazione del genere nuocerebbe grandemente ai piani di sviluppo della società e di sicuro non sarebbe sostenibile per il complesso dei piccoli produttori, che potrebbero veder messa a rischio la loro stessa esistenza;

il fatto segnalato è estremamente grave poiché colpisce soltanto la produzione di energia da fonte rinnovabile (idroelettrico), che invece dovrebbe avere

uno spazio sempre più ampio nel panorama energetico per la sua valenza ambientale ed inoltre colpisce i piccoli produttori che non avranno la possibilità di rivolgersi al mercato libero proprio a causa della loro ridotta dimensione; l'apertura del mercato libero sarà infatti appannaggio esclusivo dei grandi produttori e addirittura nelle prime fasi, ovvero dopo il 19 febbraio 1999, sarà nelle mani esclusive dell'Enel;

l'Autorità in materia di fronte a questo problema ha sostenuto che per il momento non è di loro competenza, poiché prima deve essere presa una decisione da parte del legislatore circa le nuove regole e solo allora l'Autorità esaminerà una eventuale revisione delle tariffe di cessione dell'energia —:

quale valutazione complessiva dia il Governo, comprensiva sia degli aspetti economici e finanziari delle singole aziende coinvolte in questa unilaterale violazione delle regole, sia per il più generale aspetto energetico ambientale, con una enorme penalizzazione del settore delle energie rinnovabili pure, che dovrebbero invece

trovare continua espansione come peraltro auspicato dai piani dell'Unione europea e dalle varie conferenze mondiali circa la riduzione degli inquinamenti ambientali.

(5-05284)

BERSELLI. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per sapere — premesso che:

nonostante il nuovo Ministro della difesa avesse già giurato nelle mani del Capo dello Stato, nella giornata del 22 ottobre 1998 continuava a sostare davanti all'abitazione bolognese dell'ex Ministro della difesa, Beniamino Andreatta, la medesima Fiat « Tipo » di colore *bordeaux* con agenti in borghese che da mesi vi staziona con continuità —:

se il servizio di scorta e vigilanza venga assicurato a tutti gli ex Ministri del Governo Prodi o se, invece, il Ministro interrogato abbia fatto una eccezione per il solo ex ministro Andreatta, avendo questi la sua stessa appartenenza politica;

se e quando ritenga di far cessare tale situazione. (5-05285)