

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

CHIAPPORI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

sulla stampa sono recentemente apparse notizie della Hitesys spa, azienda di Aprilia il cui pacchetto azionario è detenuto dall'Enea, dalla ex Gepi e, per la maggioranza, dalla società privata Eet;

la Hitesys spa che occupa 50 persone nel settore della ricerca, ha messo a punto la Novac 7, una macchina ad alta tecnologia utilizzabile nella chirurgia oncologica, da poco inaugurata in un ospedale romano ed ordinata da altre strutture di cura italiane;

da notizie apprese in via ufficiosa, lo sviluppo del progetto Novac 7, per il quale sono affluite alla società in questione risorse pubbliche per oltre 200 miliardi in 5 anni, non consentirà di rispettare i preventivati aumenti del fatturato (dagli attuali 5 miliardi ai 40 previsti), e il ripianamento degli ingenti debiti finora accumulati, ammontanti a circa 40 miliardi;

il mancato raggiungimento dei citati obiettivi sembra attribuibile ad una finta operatività della società in questione che, invece, risulterebbe essere un'« area di parcheggio » per persone legate, in qualche modo, a dirigenti dell'Enea —:

se siano a conoscenza di quanto esposto in premessa e se non ritengano opportuno fornire tutte le informazioni necessarie a definire puntualmente la situazione economica, finanziaria e patrimoniale della Hitesys spa. (5-06188)

REPETTO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 22 del decreto del Presidente della Repubblica n. 600 del 1973

stabilisce che le registrazioni nelle scritture cronologiche devono essere eseguite non oltre 60 giorni;

la legge n. 489 del 1994, all'articolo 7, comma 4-ter ha stabilito che: « a tutti gli effetti di legge, la tenuta di qualsiasi registro contabile con sistemi meccanografici è considerata regolare in difetto di trascrizione su supporti cartacei, nei termini di legge, dei dati relativi all'esercizio corrente allorquando anche in sede di controlli ed ispezioni gli stessi risultino aggiornati sugli appositi supporti magnetici e vengano stampati contestualmente alla richiesta avanzata dagli organi competenti ed in loro presenza »;

l'inciso che limita la disposizione ai dati relativi all'esercizio corrente ha dato luogo a due possibili interpretazioni e la circolare del ministero delle finanze 181/E del 27 ottobre 1994 ha adottato quella più rigoristica, affermando al punto 7.4 che: « deve trattarsi di scritture relative all'anno di imposta in corso alla data dell'eventuale accesso da parte degli organi di controllo » e precisando che per anno di imposta ai fini Iva s'intende sempre l'anno solare;

in seguito a tale norma il contribuente potrebbe, sino al 31 dicembre, soprassedere alla stampa relativa a tutto l'anno in corso; ma già al 2 gennaio successivo, entrando il nuovo anno d'imposta e venendo meno l'effetto della disposizione, incorrerebbe automaticamente nelle sanzioni previste del decreto legislativo n. 471 del 1997 (tra il 100 ed il 200 per cento dell'imposta relativa all'imponibile non correttamente registrato o documentato nel corso dell'esercizio), per la mancata trascrizione su supporti cartacei dei dati contabili relativi ai primi dieci mesi dell'anno precedente, equiparandola alla omessa registrazione degli stessi; con il nuovo anno d'imposta, invece, si applica il criterio della stampa del bollato nei 60 giorni;

la menzionata circolare, emessa in periodo antecedente all'entrata in vigore

del decreto legislativo n. 471 del 1997 non può risultare logicamente correlata alle nuove disposizioni in materia di sanzioni;

ne consegue l'assegnazione di un ambiguo doppio termine, con maggiore probabilità di errore per il contribuente -:

quali provvedimenti intenda assumere al fine di uniformare le scadenze, mediante un'interpretazione che consenta di far coincidere l'esercizio corrente con il termine previsto per la presentazione della dichiarazione fiscale, nella quale confluiscono i dati della contabilità, ritenendo regolare la tenuta di qualsiasi registro contabile con sistemi meccanografici, in difetto di trascrizione su supporti cartacei nei termini previsti per la presentazione della dichiarazione fiscale;

se in subordine non ritenga di promuovere iniziative dirette a prevedere la non irrogazione delle sanzioni previste dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 471 del 1997 nel caso di tenuta di qualsiasi registro contabile con sistemi meccanografici in difetto di trascrizione su supporti cartacei fino alla data prevista per la presentazione della dichiarazione fiscale, e la esclusiva applicazione della sanzione amministrativa prevista dall'articolo 9 dello stesso decreto per violazioni degli obblighi relativi alla contabilità. (5-06189)

OLIVIERI, DETOMAS, CAVERI, BRUGGER, WIDMANN, MASSA, INNOCENTI e TATTARINI. - *Al Ministro delle finanze.* - *Per sapere - premesso che:*

l'articolo 8, comma 10, lettera c, della legge 23 dicembre 1998 n. 448 ha ad oggetto la riduzione del costo del gasolio da riscaldamento, in relazione a tale norma successivamente è stato emanato il regolamento di attuazione;

tale regolamento presenta rispetto alla legge suddetta alcune « incongruenze »;

il fatto che la riduzione sia di 200 lire al litro, Iva compresa fa sì infatti che la reale riduzione di costo per tutti i soggetti Iva sia in realtà di sole 166,66 lire al litro;

questo contrasta con il provvedimento collegato alla finanziaria che aveva determinato una riduzione minima di 200 lire al litro;

nella determinazione della riduzione, inoltre, l'applicazione, della *carbon tax* ha ridotto di altre 40 lire al litro l'effettivo vantaggio rispetto alla situazione precedente alla *carbon tax*;

alla luce di quanto sopra esposto un privato cittadino avrebbe pagato antecedentemente alla *carbon tax* un prezzo di lire 1350 al litro Iva inclusa mentre *post carbon tax* egli paga 1390 lire al litro. Con la riduzione di 200 lire il costo per un privato è quindi di 1190 lire al litro per cui si desume che l'effettivo risparmio, considerato *ante carbon tax*, è di 160 lire;

per un soggetto Iva il prezzo antecedentemente alla *carbon tax* era di 1125 lire al litro Iva esclusa mentre *post carbon tax* egli paga 1158 lire al litro e sempre Iva esclusa. Con la riduzione, che è di 166 lire al litro, il prezzo finale ammonta quindi a 992 al litro per cui, anche in questo secondo caso, l'effettivo risparmio, considerato *ante carbon tax* è minore di 200 lire ed ammonta esattamente a 133 lire -:

se non ritenga necessario intervenire affinché quanto previsto dalla legge circa la riduzione del costo del gasolio da riscaldamento per le zone di montagna (precisamente minimo 200 lire al litro) corrisponda effettivamente al risparmio dei privati cittadini e dei soggetti Iva;

se non reputi indispensabile attivarsi per salvaguardare il diritto dei cittadini di ottenere esattamente un risparmio di importo pari a quello previsto dalla legge;

se non giudichi che vadano in ogni caso evitate « deludenti sorprese » come quella di non ricevere una riduzione pari all'importo, non solo promesso a parole, ma anche precisato da un articolo di legge nel suo importo minimo. (5-06190)

CENTO. - *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e per la funzione pubblica.* - Per sapere - premesso che:

il Ministro del lavoro e della previdenza sociale con bando di concorso riportato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana del 27 dicembre 1994 - 4 serie speciale - n. 102, ha indetto un concorso, per esami, a complessivi duecentotrentacinque posti di funzionario amministrativo così ripartiti: sessantasei posti nel profilo professionale di funzionario amministrativo e centosessantanove nel profilo professionale di funzionario dell'ispettorato del lavoro;

tale concorso si è reso necessario prioritariamente al fine di potenziare la vigilanza in materia di lavoro e previdenza della direzione provinciale e regionale del ministero del lavoro e della previdenza sociale;

lo stesso è stato espletato nei primi mesi del 1998 e i candidati dichiarati vincitori hanno assunto servizio in prova nel profilo professionale di qualifica per il quale avevano concorso, nel mese di settembre dello stesso anno;

il ministero del lavoro e della previdenza sociale ha comunicato alle organizzazioni sindacali negli incontri svolti nel mese di marzo 1999, la determinazione ad assumere con contratto *part-time* i centoquarantasei candidati risultati idonei al concorso menzionato, anche relativamente alla qualifica professionale di ispettori del lavoro;

tale ipotesi è stata, in particolare, respinta dalle rappresentanze sindacali di base (Rdb) che nella nota del 22 marzo 1999 trasmessa ai vertici politici del dicastero riteneva che «...considerato il particolare e delicato compito che gli ispettori del lavoro svolgono, ciò sia tecnicamente impraticabile sia per quanto riguarda l'orario di lavoro (si pensi ad un agente di Ps oppure ad un impiegato della Guardia di Finanza che ad una determinata ora deve interrompere il servizio perché in *part-time*), sia per quanto riguarda l'in-

compatibilità con altri impieghi, inoltre essendo gli ispettorati carenti di personale si ritiene che gli idonei, inquadrati nella funzione ispettiva debbano essere assunti con contratto di lavoro *full time*...;

L'articolo 39, comma 6 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (legge finanziaria) prevede l'assunzione di 300 unità da destinare al servizio ispettivo delle direzioni provinciali e regionali del lavoro e il successivo comma 16 dispone, poi, che «le assunzioni di cui ai commi precedenti sono subordinate all'indisponibilità di idonei in concorsi già espletati le cui graduatorie siano state approvate a decorrere dal 1° gennaio 1994 »;

L'articolo 8 dello stesso bando di concorso citato prevede che «la graduatoria dei vincitori rimane efficace, per un termine di diciotto mesi dalla data della sopra citata pubblicazione, per eventuali coperture di posti per il quale il concorso è stato bandito e che successivamente, entro tale data, dovessero rendersi disponibili » e tale condizione si è concretamente verificata in quanto è stato indetto nel 1997 un nuovo bando di concorso per 190 posti di funzionario dell'ispettorato del lavoro;

L'articolo 1, comma 57, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, stabilisce che «il rapporto di lavoro a tempo parziale può essere costituito relativamente a tutti i profili professionali appartenenti alle varie qualifiche o livelli dei dipendenti delle pubbliche amministrazioni, ad esclusione del personale militare di quello delle forze di polizia e del corpo nazionale dei vigili del fuoco» e conseguentemente anche degli ispettori del lavoro che, nei limiti del servizio a cui sono destinati, e secondo le attribuzioni ad essi conferite dalle singole leggi e dai regolamenti, sono ufficiali di polizia giudiziaria (articolo 8, comma 1 del decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1995, n. 520);

la attività dell'ispettore del lavoro, in concreto, non è conciliabile con il lavoro a tempo parziale in quanto qualsiasi altra attività di lavoro subordinato o autonomo che il dipendente intendesse svolgere com-

porterebbe un conflitto di interesse con la specifica attività di servizio svolta dal dipendente, inoltre, le particolari mansioni svolte non possono essere rigidamente vincolate ad orari più brevi di quelli ordinari senza recare grave pregiudizio alla funzionalità dell'amministrazione stessa;

tra i candidati dichiarati idonei vi sono, da un lato, lavoratori residenti nel Mezzogiorno d'Italia ai quali l'eventuale assunzione con contratto a tempo parziale produrrebbe di certo notevoli disagi economici tali da impedire finanche il raggiungimento e la permanenza nelle città del centro-nord sedi di prima assegnazione, dall'altro, lavoratori già dipendenti della stessa amministrazione che verrebbero a trovarsi in una situazione paradossale, in quanto pur inquadrati in una qualifica e livello superiore andrebbero a percepire uno stipendio dimezzato rispetto a quello precedente;

gli accordi tra Governo e parti in materia di emersione del « lavoro nero », di recupero dell'evasione contributiva assistenziale e previdenziale e di sicurezza sui luoghi di lavoro, possono essere concretamente rispettati solo se tra gli altri vi è un rilevante incremento degli organici relativi agli uffici di vigilanza nelle funzioni ispettive -;

se non ritengano legittima ed opportuna l'assunzione a tempo pieno dei candidati dichiarati idonei ad entrambi i concorsi espletati e menzionati in premessa.
(5-06191)

CARLESI e GRAMAZIO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

nella regione Lazio è, ancora oggi, attivo l'Ospedale psichiatrico privato Santa Maria Immacolata di Guidonia, nell'ambito dell'Azienda USL RM/G, con circa 500 malati ricoverati;

l'Ospedale psichiatrico privato Santa Maria Immacolata di Guidonia, in questi ultimi due anni, non solo non ha provveduto alla dimissione dei malati di mente,

ma ha impedito ogni tentativo volto a trasferire i pazienti in strutture residenziali psichiatriche territoriali -;

quali risulti essere il numero di degenti che nel corso degli anni 1997 e 1998 sono stati trasferiti dall'Ospedale psichiatrico di Guidonia alle strutture alternative di tipo riabilitativo;

se abbia operato, nei confronti della regione Lazio, le riduzioni del Fondo sanitario nazionale, previste dalle norme vigenti, per un importo superiore ai 50 miliardi;

se tale riduzione sia da imputare totalmente alla mancata chiusura dell'Ospedale psichiatrico di Guidonia;

quali iniziative urgenti intenda assumere perché sia posto fine alla indecente vicenda che vede ancora aperto ed operante l'Ospedale psichiatrico di Guidonia.
(5-06192)

ATTILI, BIRICOTTI, DUCA, CARBONI, DEDONI e CHERCHI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

con la liberalizzazione del cabotaggio (1° gennaio 1999) i traghetti di altri paesi comunitari possono intervenire nei collegamenti con le isole;

su tali collegamenti si potrebbe verificare l'utilizzo di naviglio obsoleto acquisito sui mercati di stati extracomunitari;

è di rilevante importanza garantire la « continuità territoriale » con naviglio tecnologicamente avanzato;

come la commissione trasporti della Camera dei deputati ha evidenziato nell'indagine svolta sul tragico episodio della *Moby Prince*, è fondamentale la piena rispondenza delle navi alle norme emanate in materia di sicurezza -;

se sia a conoscenza del fatto che è in atto una iniziativa per realizzare collegamenti, tra i porti di Marina di Carrara e Olbia utilizzando navi-traghetto costruite

negli anni sessanta, già dismesse dalla bandiera italiana a favore di quella turca da oltre venti anni, riammesse nella flotta nazionale ad opera di una nuova società di navigazione, *ad hoc* costituita, dopo sbrigativi lavori di ristrutturazione. È sintomatico che la motonave Olbia, partita il 22 aprile 1999 da Napoli, attesa il 23 a Olbia, è giunta in porto il giorno 26 aprile poiché, dopo aver percorso alcune miglia, è dovuta rientrare nel porto partenopeo per ulteriori lavori di manutenzione;

quali misure intenda assumere attraverso la vigilanza dei propri organismi centrali e periferici per verificare le condizioni di sicurezza dei vettori e la piena rispondenza delle condizioni di lavoro dei naviganti e delle maestranze portuali impegnate nelle operazioni di sbarco-imbarco alla normativa nazionale;

quali misure intenda attuare per evitare che forme di concorrenza esasperata, che pongono in esercizio naviglio di non adeguati e reali *standards* di sicurezza, determinino danno al processo di ammodernamento e sviluppo alla flotta cabotiera nazionale e mettano a rischio la sicurezza dei lavoratori. (5-06193)

MATACENA, GIANNATTASIO, PAGLIUCA, TARDITI, BERRUTI, LAVAGNINI e STAGNO d'ALCONTRES. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e della difesa.* — Per sapere — premesso che:

una nuova società armatoriale ha recentemente dichiarato l'utilizzo di una nave sullo stretto di Messina;

paradossalmente, l'attività della nuova società (che comporta, naturalmente, nuova occupazione in una città, Reggio Calabria, sempre più affamata di posti di lavoro) è osteggiata dai sindacati, la cui benevolenza nei confronti delle società private che da anni operano nello stretto di Messina sembrerebbe essere legata anche all'assunzione in esse di figli di sindacalisti;

l'attività della nuova società risulta osteggiata anche dal comandante della Capitaneria di porto di Reggio Calabria, Pace;

la nuova società ha infatti avuto i primi problemi già all'atto dell'acquisto, in quanto la Capitaneria di porto di Reggio Calabria è intervenuta presso l'Ambasciata italiana di Oslo per indicare quantità e qualità di armamento mentre, normalmente, la cosiddetta « tabella d'armamento di trasferimento » viene trasferita da quella utilizzata nell'ultimo esercizio;

arrivati in Italia, nel porto di Reggio Calabria, il 2 aprile 1999, i problemi si sono moltiplicati a dismisura: alla nave della nuova società è stato imposto il fermo in banchina, con il conseguenziale, notevole, danno economico, fino alla definizione della « tabella d'armamento » da parte della Capitaneria di Reggio Calabria mentre, fino ad ora, le navi che si mettevano in servizio hanno sempre avuto la possibilità di operare con tabella provvisoria di armamento o di trasferimento (l'interrogante ritiene di essere sufficientemente a conoscenza di norme e di fatti in quanto già comproprietario di una delle più vecchie società private operanti nello stretto di Messina);

la Capitaneria di porto di Reggio Calabria indicava alla nuova società di imbarcare un secondo equipaggio conformemente alla tabella definita dall'ambasciata di Oslo, che ricalcava in quantità, con migliore qualità, la tabella del Ccnl per navi tra 1601 tsl e 3300 tsl. Successivamente, per ordine del comandante Pace, veniva evidenziato che era necessario aspettare la tabella definitiva, che avrebbe fatto lo stesso comandante Pace al suo rientro da un periodo di ferie. Ciò provocava, è di tutta evidenza, un ulteriore grave danno economico per ritardato inizio servizio della nave;

il danno si consolida e si aggrava ulteriormente con la riunione per la definizione della tabella provvisoria d'armamento da trasmettere al competente ministero per la formulazione di quella definitiva, ma che, intanto, rende operativa la nave; infatti:

a) la riunione, convocata per le ore 10,30 del 20 aprile 1999, veniva sospesa dal comandante della Capitaneria (che mai, prima di allora, aveva partecipato a riunioni per definire tabelle d'armamento di navi operanti nello stretto di Messina) per ricevere, in separata sede e da solo, rappresentanti sindacali, non invitati e di territorialità diversa (quindi, non ammissibili alla riunione *de qua*), lasciando in splendida solitudine Armatore, Federlinea e Confitarma;

b) dopo questo « summit », nonostante l'eccezione scritta dall'armatore, il comandante della Capitaneria di porto di Reggio Calabria, ammette, ed è la prima volta, rappresentanti sindacali territorialmente non competenti, non accreditati né accreditabili, a partecipare alla riunione; inoltre, sempre per la prima volta, invece di un lavoratore, quale rappresentante sindacale del Fima-Fast-Confisal viene accreditato, ad avviso degli interroganti in modo illegittimo, e, *dulcis in fundo*, alcuni rappresentanti sindacali, come quello del Fima, dipendenti di società concorrenti già operanti da anni nello stretto di Messina: Caronte Spa e Tourist Ferry Boat Spa;

c) la Confitarma, e, quindi, il comandante Pace ammette alla riunione, in luogo del suo rappresentante locale, il dottor Antonio Repaci, ricusato dalla nuova società in quanto consigliere delegato della Caronte Spa, invia, probabilmente su pressioni delle vecchie società operanti nello stretto, un dipendente di una di queste;

d) nel corso della riunione, il comandante Pace, dopo aver fatto parlare gli intervenuti (chi legittimamente chi illegittimamente) informava di aver già definito e scritto le tabelle d'armamento della nuova nave (tabella passeggeri e carico-tabella solo carico) « il giorno prima »;

e) nella formalizzazione delle tabelle il comandante Pace, ufficializzava una tabella, che prevede: per la prima volta, su una nave assolutamente simile a quelle già operanti nello stretto di Messina, la presenza dell'ufficiale di coperta in entrambi i turni, quattro persone di mac-

china nella nave automatizzata (IAQ2) della nuova società a fronte di tre utilizzate nella nave simile in servizio con equipaggio passeggeri-carico nello stretto, anch'essa IAQ2; per il turno di carico, a questa nuova unità navale automatizzata è stata applicata la tabella del Ccnl per navi superiori a 3.000 tons, mentre la nave stazza 2.580 tons, in virtù della circolare prot. n. 40116 - Divisione Segr. 22 gennaio 1999 a firma del direttore generale lavoro marittimo e portuale, dottor Giurgola, che risulta trasferito in data 31 dicembre 1998 e, quindi, senza il potere di firma per detta circolare, sono attribuite 10 persone (che diventano 11 con il bar in servizio) mentre alla motonave « G. Franza » con caratteristiche tecniche quasi identiche, in servizio sullo stretto per conto delle concorrenti, sono attribuite 8 persone;

con turno passeggeri-carico, alla M/N « G. Franza » 12 persone mentre alla nave della nuova società 13 persone più 2 addetti al bar di bordo;

per l'atteggiamento vessatorio del comandante della Capitaneria di porto di Reggio Calabria, nonché per il gravissimo danno economico che ne è derivato e ne deriva, conseguenza diretta di tale linea di condotta, l'armatore ha evidenziato nel verbale di detta riunione del 20 aprile 1999 che agirà, a tutela dei propri interessi, contro l'Autorità marittima, sia in sede civile che penale;

il comportamento del comandante Pace nei confronti della nuova società armatoriale è originato, anche, dal tentativo di imporre ad essa un sistema esistente ed operante, da oltre 35 anni, nello stretto di Messina (non riconosciuto dal Ccnl, dal Diritto della Navigazione e dalla « deregulation ») ed applicato mediante contratti integrativi, anch'essi non previsti dal Ccnl e che, pertanto, non possono essere imposti alle nuove società ed alle nuove unità navali perché, inevitabilmente, ciò comporterebbe l'armamento di dette nuove unità navali sotto bandiera non italiana e con marittimi stranieri -:

quali valutazioni diano sul comportamento tenuto dal comandante della Ca-

pitineria di porto di Reggio Calabria, Pace, e sull'intera vicenda;

se non si ritenga necessario disporre un'immediata ispezione;

se, al fine di dare un segnale forte in ordine alla certezza ed al rispetto delle regole e del Ccnl, nonché per tentare di evitare fastidiosi contenziosi, anche in sede europea, non si ritenga opportuno ed urgente procedere all'immediato trasferimento del Comandante Pace dalla Capitaneria di Reggio Calabria;

cosa si ritenga fare, con immediatezza, affinché i nuovi operatori nello stretto di Messina:

a) vengano soddisfatti dai danni economici già subiti;

b) ottengano una « tabella d'armamento » che rispetti il Ccnl e le tecnologie della nave;

c) non debbano subire oltre l'imposizione, in violazione del Ccnl e, quindi, della legge, di turnistiche di otto ore.

(5-06194)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA SCRITTA

APOLLONI. — *Al Ministro dell'interno con incarico per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere — premesso che:

con circolare ministeriale n. 6641/26101 del 14 aprile 1992 la Direzione generale della Protezione civile, Corpo nazionale dei vigili del fuoco, ha assegnato formale incarico ad un gruppo di lavoro per accertare le reali possibilità di un potenziamento del servizio tecnico di soccorso legato alle grandi viabilità autostradali;

tale incarico richiedeva la realizzazione di nuovi distaccamenti autostradali;

nella riunione del 14 luglio 1992 il gruppo di lavoro ha preso in esame documentazione agli atti dell'Ispettorato emergenza e gli studi di ampliamento delle sedi a suo tempo condotti dall'Ispettorato per l'organizzazione centrale e periferica, rilevando una fattibile possibilità di sovrapposizione dei territori attualmente « scoperti » dal servizio con l'istituzione di nuovi distaccamenti autostradali a servizio sia interno che esterno definiti convenzionalmente « articolati »;

nel marzo 1993 la Direzione generale della Protezione civile e dei servizi antincendi ha presentato un piano generale di operatività e dislocazione del servizio di soccorso stradale da parte dei vigili del fuoco;

nel testo sono inseriti: legge istitutiva del servizio, disciplinare di convenzione tra il ministero dell'interno e le Autostrade, schede tecniche relative alle tratte, caratteristiche costruttive delle sedi autostradali, schede tecniche delle attrezzature specifiche dei mezzi autostradali e manuale di istruzione per il personale addetto ai servizi autostradali;

il gruppo di lavoro ha concluso il testo evidenziando la necessità di dare concreto avvio alle procedure di attuazione del piano;

la commissione è formata dai seguenti componenti: dottor architetto Massimo Stucchi, geometra Roberto Tentellini, caposquadra Nicola Golizia;

in Svizzera l'organizzazione della Gass (Guardia aerea svizzera di soccorso) ha una struttura tale da poter intervenire in qualsiasi punto del territorio della confederazione in 15 minuti dalla chiamata —:

come e con quali risultati si sia sviluppato il lavoro dei componenti della Commissione;

come sia possibile una tale assenza di risultati tangibili dopo ben otto anni di lavoro da parte della Commissione;

a che punto sia l'attuazione del piano;