

appare chiaro che le sole risorse degli enti locali non potranno risolvere la complessa e delicata situazione che promette in futuro un degrado dell'ecosistema gardesano, riconosciuto patrimonio dell'Europa intera;

in data 21 maggio 1998 presso la procura di Verona nel procedimento n. 1797 del 1998 Rgnr Proc. Rep. Trib. Verona e con successivo esposto-denuncia del 22 ottobre 1999, l'azienda gardesana servizi ha depositato memoria sull'intera vicenda, in particolare sulla figura e l'opera dell'ingegner Luciano Mascellani e sui rapporti con la regione Veneto, in particolare con l'ingegner Casarin -:

se non ritengano di intervenire con urgenza costituendosi parte civile nei provvedimenti in corso;

se non ritengono di intervenire con la nomina di un commissario straordinario, nel tentativo di porre rimedio al danno ambientale incombente che gli sversamenti a lago del collettore hanno già procurato e procureranno all'ecosistema gardesano, tenendo anche conto della costruzione della diga di Salionze che ha mutato portate e livelli del fiume Mincio e quindi del lago di Garda stesso;

se non ritengano necessario predisporre adeguati stanziamenti economici per non lasciare alle sole risorse degli enti locali il compito di sostenere e tutelare l'intero ecosistema gardesano. (3-04952)

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IN COMMISSIONE

PITTINO. - *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* - Per sapere - premesso che:

l'istituto dell'apprendistato è disciplinato, in via principale, da norme di carattere legislativo contenenti precise disposi-

zioni in merito alla durata ed alla procedura per l'instaurazione di questo tipico rapporto di lavoro;

nel recente contratto collettivo nazionale del settore commercio, le parti firmatarie hanno stabilito che a fronte dell'iscrizione agli enti bilaterali, il datore di lavoro, previa autorizzazione del competente ufficio dell'ex Ispettorato del lavoro, può assumere in apprendistato lavoratori per un numero maggiore di qualifiche finali e con una maggiore durata del periodo di addestramento;

le disposizioni contenute nel citato contratto nazionale, inoltre, prevedono particolari procedure per l'adesione dei datori di lavoro agli enti bilaterali e la relativa contribuzione, per la richiesta del parere di conformità alla specifica commissione costituita all'interno degli enti, nonché per l'autorizzazione alla direzione provinciale del lavoro;

tali procedure contengono significative novità per i rapporti che andranno ad instaurarsi dopo il 1° gennaio dell'anno in corso e, al tempo stesso, pongono importanti questioni circa la efficacia e l'operatività di quelli avviati secondo le disposizioni di legge;

la disciplina generale dell'apprendistato non ha subito modifiche di carattere legislativo e quindi, un Ccnl è da considerarsi fonte secondaria rispetto alla legge -:

se le autorizzazioni rilasciate in precedenza dalla competente direzione provinciale del lavoro siano valide per l'assunzione di apprendisti, prevista dalle norme contenute nel recente contratto collettivo nazionale del settore commercio;

se non reputino che la disciplina dell'istituto dell'apprendistato contenuta nel citato Ccnl rappresenti una disposizione « speciale », che istituisce una disparità nei confronti di quei datori di lavoro che non intendano aderire agli enti in questione, dato che essi potranno instaurare rapporti di apprendistato con notevoli penalizza-

zioni, relativamente alla durata del tirocinio ed alle qualifiche per le quali vengono ammessi i rapporti stessi;

se non ritengano opportuno adottare adeguate ed urgenti misure affinché dagli uffici periferici non vengano applicate, in quanto *contra legem*, le previsioni normative del citato Ccnl, che determinano una palese discriminazione tra iscritti e non iscritti agli enti bilaterali. (5-07210)

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

con decreto in data 30 dicembre 1999, a firma del capo dipartimento dei trasporti terrestri il ministero dei trasporti e della navigazione ha prorogato l'affidamento alle Ferrovie dello Stato della gestione e ristrutturazione delle aziende in regime di gestione commissariale governativa, disciplinando tale affidamento ai sensi dell'articolo 2, commi da 1 a 10, della legge n. 662 del 1996, e del decreto ministeriale 91 T del 30 dicembre 1996, espressamente citati nelle premesse;

il predetto decreto non fissa alcun termine temporale all'affidamento che viene prorogato « sino al momento dell'effettivo esercizio della delega da parte della regione competente dei compiti e delle funzioni di amministrazione e programmazione di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 422 del 1997;

il comma 6 della legge n. 662 del 1996, aveva a suo tempo previsto che le competenze sulla sicurezza dell'esercizio dei trasporti fossero affidate alle Ferrovie dello Stato;

l'articolo 2 comma 1 della legge n. 662 del 1996, prevede testualmente « Al fine di accelerare il coordinamento funzionale e operativo delle gestioni governative nei sistemi regionali di trasporto, nonché l'attuazione delle deleghe alle regioni delle funzioni in materia di servizi ferroviari di interesse locale e regionale, il Ministro dei trasporti e della navigazione

affida a decorrere dal 1° gennaio 1997, con proprio decreto alle Ferrovie dello Stato Spa la ristrutturazione delle aziende in gestione commissariale governativa e la gestione, per un massimo di tre anni, dei servizi di trasporto da esse esercitati »;

con nota del 6 giugno 1997, l'avvocatura generale dello Stato ha definito le Ferrovie dello Stato « persona giuridica privata » mentre dal canto suo la Corte dei conti ha più volte ribadito che la medesima società ferroviaria, la cui natura è a carattere privatistico, è sottoposta alla sorveglianza del ministero dei trasporti e della navigazione, si dovrebbe pertanto escludere che le Ferrovie dello Stato possano continuare ad avere il mandato di eseguire i controlli della sicurezza dei trasporti esercitando funzioni su una materia inderogabilmente attribuita allo Stato, divenendo di fatto un soggetto privato, che riveste nello stesso momento il ruolo di controllato e di controllore —:

se non ritenga illegittima la suddetta proroga, di affidamento alle Ferrovie dello Stato oltre il termine massimo fissato in tre anni dalla legge n. 662 del 1997;

quali siano i limiti all'azione delle regioni, cui ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1996, dovrà essere affidata la competenza del trasporto pubblico locale, vengano di fatto posti con il decreto del 30 dicembre 1999;

se non si ritenga in ogni caso opportuno modificare il decreto del 30 dicembre 1999, al fine di escludere in modo tassativo la possibilità che le Ferrovie dello Stato possano continuare ad operare i controlli di sicurezza di cui all'articolo 2 della legge n. 662 del 1996, considerato che la sicurezza del trasporto ferroviario è materia non delegabile dallo Stato ad un soggetto di carattere privato;

se non si ritenga in conclusione, considerato ormai scaduto il termine triennale fissato dalla legge n. 662, ristabilire la legittimità dei controlli sulla sicurezza delle ferrovie in gestione commissariale governativa *ex* decreto del Presidente della Re-

pubblica n. 753 del 1990, e norme correlate, affidandoli allo Stato in osservanza dell'articolo 4, comma 1, lettera b) del decreto legislativo n. 422 del 1997.

(5-07211)

REBECCHI e DEL BONO. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il tribunale di Brescia, pur essendo uno dei primi in Italia già pronto per l'attuazione integrale della riforma del giudice unico, non potrà conseguire i risultati sperati, quanto all'accelerazione dei tempi dei processi;

è stato aumentato notevolmente il numero delle udienze penali, ma queste vengono in gran parte rinviate per insufficienza del personale per l'assistenza alle udienze, cioè quello non superiore al sesto livello (assistente giudiziario);

è paradossale che venga aumentato il numero delle sentenze se queste rimangono poi negli armadi ineseguite, sempre per insufficienza del personale, come sta avvenendo;

in queste condizioni, la riforma non sta raggiungendo gli effetti voluti e rischia di fallire. Ciò per il motivo banale che, il ministero interrogato non ha voluto ancora assumere poche centinaia di assistenti giudiziari in più;

quello di Brescia potrebbe diventare un tribunale modello, in grado di dimostrare la validità della riforma, se potesse solo disporre dei diciotto assistenti giudiziari più volte richiesti;

il ministero interrogato ha risposto contraddittoriamente riducendo l'organico amministrativo del tribunale di Brescia di ben diciassette unità —:

con quale razionalità sia stata deliberata una così grande riduzione del personale per un tribunale come quello di Brescia, che con la riforma è cresciuto tanto da divenire il quinto tribunale d'Italia, in rapporto alla popolazione, di oltre

un milione di abitanti, superiore a quella dei tribunali di Firenze e di Bologna;

con quale razionalità il ministero abbia, invece, aumentato gli organici del tribunale di Catania, che pure ha una popolazione di gran lunga inferiore;

se sia possibile conoscere le ragioni per le quali il tribunale di Brescia è stato messo in ginocchio con la drastica privazione di ben diciassette unità, che sono andate ad irrobustire il già pletorico personale del Tribunale di Catania;

se non ritenga il Ministro che l'organico del personale amministrativo del tribunale di Brescia, se non potrà essere rafforzato, debba quanto meno essere ripristinato nelle sue dimensioni antiriforma e quindi se non ritenga di mettere finalmente il tribunale di Brescia nelle condizioni di poter funzionare ai livelli eccellenti a cui è uso. (5-07212)

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

la cooperativa «Progresso e lavoro» srl di Brindisi effettua dal 1974 lavori di riparazione e manutenzione di carrozze ferroviarie per conto delle Ferrovie dello Stato con piena soddisfazione del committente, tanto che in data 15 febbraio 1999 alla stessa cooperativa è stata rilasciata «qualificazione come riparatori carri ferroviari»;

con lettera in data 26 aprile 1999 le Ferrovie dello Stato hanno annullato l'efficacia della predetta qualificazione, motivando tale provvedimento «per violazione della norma che vieta l'affidamento a terzi dell'esecuzione totale o parziale della fornitura senza la preventiva autorizzazione della Asa materiale rotabile e trazione, in tal modo è venuto meno il rapporto di fiducia con le Ferrovie dello Stato spa»;

tale violazione sarebbe consistita in un affidamento da parte della stessa cooperativa alla ditta Sa.Co. di Trepuzzi (Lecce), nell'ambito di un contratto di circa 12

miliardi, di una subfornitura di lire 38 milioni per lavori di modifica su piastre di reazione rivenienti dai carri ferroviari in lavorazione; la violazione e la conseguente esclusione è stata attribuita inoltre alla circostanza che la ditta Sa.Co. era sconosciuta alle Ferrovie, circostanza questa inesatta in quanto la medesima ditta effettua da anni lavori per conto di tutte le aziende iscritte nell'albo dei fornitori delle Ferrovie dello Stato riparatori di carri ed inoltre è sovente sede di collaudo da parte di personale specializzato all'uopo delle Ferrovie —:

se risulti che la cooperativa « Progresso e lavoro » sia stata anche di recente sottoposta da parte degli organi tecnici ed amministrativi delle Ferrovie dello Stato a verifiche e controlli miranti ad accertare il corretto funzionamento dell'azienda e l'integrale rispondenza qualitativa fra i capitolati tecnici degli appalti e se queste verifiche abbiano dato esito favorevole alla cooperativa stessa;

se siano stati valutati preventivamente i riflessi occupazionali derivanti dalla cessazione dei rapporti contrattuali fra la cooperativa e le Ferrovie in un'area del Salento in cui il tasso di disoccupazione è elevatissimo;

se provvedimenti drastici dello stesso tipo siano stati adottati nei confronti di qualcuna delle altre ditte riparatrici di carri ferroviari che si siano rese « responsabili » di violazione del medesimo tipo;

se siano state attuate nei confronti delle altre ditte analoghe verifiche tecnico-amministrative sulla qualità dei lavori effettuati e la loro rispondenza ai requisiti richiesti dai capitolati;

se sulle aziende riparatrici di carri ferroviari, che continuano ad avere rapporti contrattuali con le Ferrovie dello Stato ed ad operare nel settore, siano state effettuate verifiche sulla sussistenza o meno di rapporti con ditte subappaltatrici o subfornitrici ed in particolare sulla Omfesa di Trepuzzi (Lecce) che risulterebbe avere effettuato lavori di verniciatura utilizzando il lavoro di altre ditte.

(5-07213)

REBECCHI e DEL BONO. — *Al Ministro dell'industria.* — Per sapere — premesso che:

i processi di riorganizzazione in atto nel settore energetico, le fasi avanzate di privatizzazione del comparto, i lineamenti organizzativi predisposti dalla società Enel Produzione spa ridisegnano complessivamente i rapporti tra i soggetti di produzione, distribuzione e vendita di energia elettrica e i territori sui quali insistono le strutture e i mezzi tecnici quali dighe, nuclei direzionali, reparti operativi Enel;

la Valle Camonica è direttamente interessata da questo generale processo riorganizzativo, alla luce dell'importante ruolo assunto nelle fasi di elettrificazione del paese, e grazie alla presenza massiccia e capillare di impianti di captazione idrica e di produzione di energia elettrica;

il nucleo direzionale di Cedegolo, in particolare, già dispone, oltre che di una sede modernamente attrezzata, anche di uno *staff* completo e qualificato, con presenza dirigenziale, e controlla i reparti operativi di Cedegolo e Edolo, entrambi di maggiori dimensioni;

purtroppo le previsioni contenute nel documento dal titolo « Lineamenti organizzativi della Società Enel produzione spa » aprono spazi di dubbio ed incertezza sul futuro del nucleo di Cedegolo quale unità di *business*, con competenza sugli impianti di Enel produzione spa della Valle Camonica, dell'area di Bergamo e del Garda bresciano, sottacendo l'importanza tecnica primaria di tale nucleo nonché la presenza irrinunciabile di risorse umane e strutturali fondamentali;

di fronte a queste preoccupazioni cosa intenda fare il Governo per garantire una presenza adeguata di strutture e di personale dell'Enel in Valle Camonica, realtà già ampiamente penalizzata da pre-

cedenti scelte dell'azienda quali ad esempio il superamento della direzione zonale della distribuzione e la chiusura del centro di controllo di San Fiorano. (5-07214)

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

il presidente dell'Enav prevede di assumere, senza un vero concorso pubblico, ma tramite selezioni direttive durante l'anno 2000, ben 611 nuovi dipendenti, tutti ai massimi livelli stipendiali, si tratta di assunzioni in tutte le categorie aziendali per un numero pari a circa il 20 per cento dell'organico attuale, che oggi è di circa 3.200 dipendenti;

dopo le nomine selvagge dei dirigenti varate nel 1998 e la successiva proliferazione di nuovi uffici, coordinamenti, controcoordinamenti, eccetera, tenuti da dirigenti nominati dal sindacato (fatto segnalato dalla Corte dei conti) si passa al settore dipendenti, proprio per dotare di personale questi uffici « di coordinamento » e giustificarne l'esigenza nella struttura dell'ente. Come già fatto in passato per i dirigenti, anche questa volta ci si è mossi senza trasparenze e buon senso; le nuove assunzioni in oggetto vengono infatti avviate:

senza che esista la microstruttura aziendale ipotetica o reale;

senza che ci sia un piano organico di gestione e allocazione del personale, o una strategia trasparente in merito alle sorti dell'Ente e del personale in servizio;

senza che sia stata accertata in modo trasparente (non esistendo la microstruttura), l'effettiva necessità di integrare la struttura esistente dell'Enav con tutto questo nuovo personale, anche tramite confronto con le organizzazioni sindacali;

senza tener conto che il vigente ordinamento professionale non prevede l'assunzione e l'accesso diretto dei laureati tecnici e amministrativi al parametro trecento come invece previsto dalla delibera;

senza tener conto che la carenza di organico cui si fa riferimento nella delibera a giustificazione delle assunzioni (delibera n. 300 del 18 settembre 1996) deriva da precedenti operazioni avviate in risposta alla legge finanziaria Amato del 1994 in cui si è cercato di « gonfiare » gli organi degli enti pubblici in modo da giustificare strutture aziendali faraoniche già esistenti;

senza tenere conto che con il personale già in servizio si è potuto comunque assolvere correttamente alla mole di lavoro di questi ultimi anni, garantendo la sicurezza dei cieli italiani;

senza tenere conto delle logiche aspettative di tanti dipendenti già in servizio all'Enav (entrati tramite concorso pubblico e rallentati nella carriera dal blocco delle promozioni avviato con le ultime leggi finanziarie), che dopo tanti anni di lavoro serio e professionale si ritroveranno irrimediabilmente scavalcati da questi nuovi assunti che entrano adesso senza concorso, ai massimi livelli di carriera grazie ai concorsi autorizzati dal presidente Mancini;

senza equilibrare il numero dei posti messi a selezione tra personale destinato a ruoli direttivi e operatori destinati a svolgere effettivamente il carico di lavoro (67 collaboratori tecnici a par. 300 e 240 contro soli 38 operatori tecnici a par. 180-50 collaboratore/operatore amministrativo a par. 300 e 240 contro 57 operatori amministrativi a par. 210 e 180); questo vale naturalmente solo per il settore tecnico amministrativo perché, ovviamente, per il settore operativo, considerata la forza sindacale di cui dispone, non sono state previste scomode assunzioni al vertice, ma solo nei livelli più bassi della categoria;

senza una logica di gradualità di inserimento del personale necessaria a verificare se effettivamente l'ente ha necessità di assorbire questo personale oppure può ritrovare le professionalità di cui necessita tra il personale qualificato già in servizio nell'ente;

le nuove assunzioni verranno fatte senza tener conto di tutti quei presupposti che regolano la buona gestione di un'ente pubblico, assunzioni senza concorso, senza regole certe, senza alcun riferimento a procedure in uso di altre amministrazioni o enti pubblici per garantire trasparenza e correttezza, a totale discrezione della classe dirigente dell'ente (un ente che, giova ricordarlo, svolge un servizio essenziale per il paese e per la sicurezza del volo, e che, per di più, dovrebbe essere ancora vigilato dal ministero dei trasporti e della navigazione e dalla Corte dei conti);

questa volta, anche le attività di selezione verranno affidate all'esterno (a pagamento) pur esistendo all'interno dell'Enav una apposita struttura per la gestione delle risorse umane (area risorse umane, con ovviamente a capo un ex sindacalista). L'affidamento della selezione a ditta esterna all'Ente, pur se su direttiva della direzione generale e dell'area risorse umane, è un modo veloce e sicuro per operare senza subire proteste, ricorsi, contestazioni sulle modalità di selezione, eccetera;

è possibile che nella bagarre delle nuove assunzioni facili all'Enav rientrano nuovamente « 16 » operatori a tempo determinato recentemente licenziati dal presidente, che hanno determinato la campagna stampa negativa sulla gestione dell'ente nei mesi scorsi —:

se ritenga che la gestione dell'Enav sia corretta, trasparente, efficiente;

se non ritenga di dar corso, finalmente, all'ordine del giorno della Camera e rimuovere il Cda dell'ente. (5-07215)

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

in data 11 gennaio 2000, è stato bandito il concorso per l'attribuzione del trattamento economico connesso allo sviluppo della professione docente;

il bando del concorso sta determinando sconcerto e demotivazione nei docenti della scuola per le modalità di selezione e di valutazione previste;

la determinazione burocratica del 20 per cento di capaci e meritevoli in ogni provincia, in ogni ordine e grado di scuola è inaccettabile come criterio per riconoscere il merito;

la procedura concorsuale individuata contrasta nel metodo e nel merito con il processo autonomistico delle istituzioni recentemente avviato e ripristina forme di centralismo esasperato nella gestione del personale decisamente inconciliabili con quello;

l'assenza di finalizzazione di tale concorso interno, se si esclude il puro aumento del trattamento economico per pochi docenti, influirà debolmente sulla qualità del servizio scolastico;

molti dei partecipanti sono vicini all'età pensionabile e quindi sfuggiranno a successive valutazioni;

dal punto di vista dell'utenza, non si capisce perché alcuni studenti e, in alcune discipline, avranno docenti ritenuti meritevoli ed altri, invece, docenti ritenuti meno professionalizzati o meno preparati;

l'emanazione del bando con espletamento delle procedure in tempi ristretti e durante lo svolgimento delle lezioni avrà delle ripercussioni negative sulla regolarità delle stesse e sull'organizzazione scolastica, già provata dall'espletamento dei concorsi ordinari e dei corsi abilitanti per la sessione riservata, nonché dei corsi di riqualificazione dei dirigenti;

i criteri individuati per la valutazione della professionalità docente pongono questioni di legittimità costituzionale, in quanto introdurrebbero disparità di trattamento a parità di risultato (con uno stesso punteggio si potrà aver diritto all'incentivo in una provincia, ma non in un'altra);

le prove previste sono discutibili da più punti di vista, soprattutto per quanto

riguarda la « lezione » che i partecipanti dovrebbero svolgere davanti alla Commissione: si tratta di docenti professionalmente maturi (almeno 10 anni di insegnamento) e tale competenza dovrebbe essere considerata acquisita e non già un elemento di « eccellenza »; in altri Paesi i docenti vengono sottoposti a questa prova didattica all'inizio della carriera;

la valutazione del *curriculum* dei candidati è soggetta all'arbitrarietà delle Commissioni, perché non è stata stabilita alcuna tabella oggettiva di valutazione dei titoli stessi;

la prova dei cosiddetti « quiz a risposta chiusa », atti a valutare la capacità metodologica didattica dei docenti, rischia di introdurre un pericoloso concetto di unicità metodologica di insegnamento, ledendo gravemente il principio costituzionale di libertà di insegnamento;

l'elargizione burocratico-sindacale di incentivi economici, oltre a non introdurre prospettive di carriera per i docenti, rischia di demotivare definitivamente i docenti della scuola italiana;

alcuni sindacati scolastici hanno già predisposto costose attività di sostegno alla preparazione delle prove concorsuali —:

se non intenda sospendere la procedura concorsuale avviata e rivedere conseguentemente la materia degli incentivi economici e della progressione di carriera dei docenti, interpretandola come articolazione di funzioni differenziate.

(5-07216)

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA SCRITTA

GASPARRI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

Issam Irakiene, marocchino di religione islamica, ha chiesto alle autorità italiane che l'assistenza sociale erogata nel

nostro Paese coprisse la sua intera famiglia composta da due mogli e quattro figli;

i giudici del tribunale amministrativo dell'Emilia Romagna hanno stabilito che questa pretesa doveva trovare accoglienza —:

quali decisioni in concreto abbia assunto l'Inps in materia di diritti previdenziali e soprattutto di assegni familiari;

se tale innovazione non contrasti con il diritto italiano che non ammette la poligamia;

se tale decisione del Tar dell'Emilia Romagna non costituisca un grave precedente che superi in maniera illegale potestà normative dello Stato e che comporti di fatto una modifica non solo delle norme ma dei costumi sociali;

se il Governo sia a conoscenza di questa vicenda e quali notizie urgenti intenda fornire in merito, visto che questo precedente potrebbe avere conseguenze catastrofiche anche sulle finanze pubbliche, e di quelle dell'Inps in particolare.

(4-27949)

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

l'Ente Ferrovie spa ha deciso la soppressione dal 29 gennaio 2000 delle corse pomeridiane delle 17,30 e delle 18,20 della linea Pergola-Fabriano, corse che coincidono proprio con il loro utilizzo da parte dei lavoratori pendolari;

tale soppressione incide peraltro nella vita, economica e sociale, delle popolazioni che abitano nei paesi toccati dalla linea Pergola-Fabriano —:

se intenda e voglia considerare la questione e intervenire presso l'ente Ferrovie perché receda dalle proprie decisioni.

(4-27950)