

la proposta del Governo è stata consegnata alla Commissione europea a fine dicembre e gli eventuali margini per una sua modifica sono molto stretti;

impegna il Governo

a riclassificare, in un'ottica di maggior ampliamento e migliore razionalizzazione, le « zone obiettivo » ma soprattutto le « zone in deroga », cercando di ottenere la massima coincidenza possibile tra le due zone, come nel precedente periodo 1994-1999 e in linea con le indicazioni della Commissione Europea, nel rispetto dei vincoli dei regolamenti comunitari.

(7-00853) « Pezzoli, Lembo, Saonara, Scarpa Bonazza Buora ».

#### INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro della funzione pubblica, per sapere - premesso che:

in data 26 maggio 1999 e in data 3 agosto 1999 le principali organizzazioni sindacali hanno sottoscritto il contratto collettivo nazionale di lavoro relativo al quadriennio 1998-2001 ed al biennio 1998-1999 del compatto scuola e, quindi, il contratto collettivo nazionale integrativo;

l'articolo 29 del contratto collettivo nazionale di lavoro e l'articolo 38 del contratto collettivo nazionale integrativo prevedono un trattamento economico accessorio connesso allo sviluppo della professione docente, per gli insegnanti con contratto a tempo indeterminato con almeno 10 anni di effettivo servizio di ruolo e per gli educatori dei convitti e degli educandati nella medesima posizione di requisiti;

le risorse stanziare prevedono di assegnare un trattamento economico accessorio corrispondente ad una maggiorazione pari a lire 6.000.000 annui lordi,

presumibilmente per 150.000 docenti valutati positivamente dopo la procedura concorsuale selettiva;

i provvedimenti attuativi di quanto previsto dai citati articoli del contratto hanno fatto registrare, in queste settimane, numerose prese di posizione, spesso assai critiche, e motivate anche iniziative di mobilitazione e protesta da parte di non pochi docenti;

ad esempio, oltre 1000 insegnanti della scuola dell'obbligo della provincia di Padova hanno evidenziato la loro « profonda umiliazione » per le modalità di selezione e per la percentuale esigua di docenti a cui è destinato il beneficio che esclude gran parte del personale docente che, peraltro, sarà tenuto a garantire parità di lavoro e di responsabilità professionali (si veda *Il Mattino di Padova* 1° dicembre 1999);

valutazioni negative sono state proposte anche da autorevoli organi di stampa: il *Corriere della Sera* del 15 gennaio scorso ha definito le procedure proposte dal Ministero della pubblica istruzione una « avvilente lotteria », il *Sole 24 Ore* del 17 gennaio 2000 ha ospitato un parere di Giovanni Costa ove si legge - tra l'altro - che le procedure proposte, e in particolare gli strumenti di valutazione, portano ad una « vera e propria delegittimazione delle direzioni delle scuole » e si teme che le « commissioni esterne siano facilmente controllabili nella composizione e influenzabilità nei comportamenti »;

parte di tali motivi di incertezza, critica e tensione si ritrovano negli atti di sindacato ispettivo 2-02164, 2-02172, 5-07218, 5-07220, 5-07221, 5-07216 e 5-07217, presentati alla Camera dei deputati da diversi parlamentari (sia di maggioranza che di opposizione) e che hanno trovato riscontro sollecito con le risposte fornite dal Sottosegretario senatore Carla Rocchi (seduta del 20 gennaio 2000) e dal Ministro Luigi Berlinguer (alla VII Commissione, seduta del 25 gennaio 2000);

nella sua interessante risposta la senatrice Rocchi ha, tra l'altro, osservato:

« Non sembra che si possa considerare fattore demotivante per il restante personale l'attribuzione di un riconoscimento a chi abbia superato positivamente una prova selettiva comparativa che, mentre evidenzia un merito costruito con l'impegno quotidiano del singolo docente per una migliore preparazione professionale, non suona tuttavia come fatto negativo per chi, in questa tornata, non avrà modo di accedere ai compensi in questione, condizionati necessariamente ed esclusivamente alla limitatezza delle risorse »;

nell'articolata risposta il Ministro Berlinguer ha poi precisato che « il Governo non torna indietro sul principio dell'introduzione dell'istituto della differenziazione retributiva anche perché ormai forma oggetto di accordo con i sindacati e per modificare l'accordo non basta la volontà unilaterale del Ministro, né i sindacati hanno fino ad ora formalmente manifestato la volontà di tornare indietro sul punto (...). Quanto alla procedura osserva che in base al contratto collettivo, non è una procedura *una tantum*, e dalla prossima legge finanziaria è sua intenzione estendere ulteriormente la platea degli aventi diritti al trattamento retributivo differenziato. Nel corso della vita professionale di un docente vi saranno cinque o sei prove del genere, atteso che la vita professionale media è di circa venticinque anni: quindi un docente ha più opportunità per accedere al trattamento retributivo differenziato » -:

quale sia la valutazione del Ministro rispetto alle evidenti preoccupazioni di « discriminazioni » sottolineate da un numero significativo di lavoratori rispetto alla natura stessa di quanto disposto dal contratto collettivo nazionale di lavoro e dal contratto collettivo nazionale integrativo;

quale sia la valutazione del Ministro, anche in relazione al dettato degli articoli 3 e 36 della Costituzione, sulla non trascurabile obiezione che - viste le procedure poste sinora in atto in ottemperanza a quanto previsto dai contratti - si verranno a determinare elementi di distin-

zione permanenti (o comunque di medio periodo) tra lavoratori che - a pari inquadramento - dovranno comunque garantire pari grado di tempo/lavoro e responsabilità gestite, ma con livelli retributivi differenziati a seconda dell'esito della prova concorsuale.

(2-02198)

« Saonara ».

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri delle politiche agricole e forestali e dell'interno, per sapere - premesso che:

molteplici sono stati gli interventi in sede parlamentare, presentati dall'interpellante, aventi per oggetto la grave situazione degli agrumicoltori della Piana di Gioia Tauro, in provincia di Reggio Calabria;

più volte l'interpellante ha sottolineato, anzitutto, il mancato pagamento dell'integrazione comunitaria, con riferimento all'annata 1998-1999;

il mancato pagamento della somma a titolo di spettanza da parte delle industrie rappresenta un aggravio di una realtà, che rischia di produrre irreparabili danni economici ed occupazionali;

organi di stampa hanno, inoltre, resa nota l'intenzione del Governo di ritirare, giustamente, nella regione Sicilia, oltre 20 mila tonnellate di agrumi, per effetto di uno stanziamento straordinario di 10 miliardi di lire, per fronteggiare la crisi in atto nell'isola;

ripetutamente l'interpellante ha denunciato la sostanziale indifferenza con la quale vengono accolti gli appelli pressanti, rivolti da quanti operano, quotidianamente, nel settore agrumario calabrese;

al contrario, lo stesso Governo è pronto inconcepibilmente nel siglare accordi commerciali con il Marocco ed altri Paesi, con il risultato di penalizzare ulteriormente la produzione ed il commercio degli agrumi nel territorio italiano;

quanto esposto rischia di provocare, oltre al pesante disagio nelle famiglie, che hanno l'unica risorsa per il loro sostenta-

mento nella agrumicoltura, anche episodi, che potrebbero rivelarsi pericolosi per l'ordine pubblico, a causa delle crescenti insoddisfazioni ed insoddisfazione -:

se i Ministri interrogati non ritengano di dovere fornire finalmente una risposta tempestiva, seria, concreta a domande, che provengono da un territorio già varie volte pesantemente afflitto da problemi economici, sociali ed occupazionali;

se non ritengano di dover adottare, con riferimento alla situazione calabrese, le stesse misure stabilite per la regione siciliana, data la gravità della situazione prospettata;

se non ritengano che la Calabria, per questo, come per altri gravi problemi, meriti soluzioni organiche, non più frutto di avventata improvvisazione, ma basata su puntuali riferimenti ai dati statistici ed alle enormi potenzialità, che detta regione è, nonostante tutto, ancora in grado di offrire.

(2-02199)

« Aloï ».

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, e dell'ambiente, per sapere - premesso che:

il recente naufragio della petroliera Erika al largo delle coste francesi, che ha provocato gravissimi danni all'ambiente costiero e marittimo della Bretagna, ripropone con drammatica urgenza il problema della sicurezza del trasporto marittimo del petrolio;

in particolare il rischio di inquinamento risulta particolarmente elevato nel caso di mari chiusi come il Mar Mediterraneo, come d'altra parte ha dimostrato il naufragio della petroliera Haven, avvenuto nel 1991 nel mar Ligure, che ha provocato 1.200 miliardi di danni ambientali e 117 miliardi di danni economici diretti;

nel Mar Mediterraneo, che rappresenta appena lo 0,7 per cento della super-

ficie di mare del pianeta, vengono trasportati circa i due terzi della quantità mondiale di petrolio in condizioni di alto rischio d'incidente per la vetustà della flotta, per l'insufficienza dei controlli ai quali sono sottoposte le navi e per l'iniquità del sistema di risarcimento dei danni che non costituisce certo un deterrente per le compagnie che si avvalgono di petroliere vecchie e malridotte;

ogni anno vengono trasportati via mare sessanta milioni di barili di petrolio da una flotta di petroliere obsolete e prive di fondamentali misure di sicurezza come il doppio scafo e il doppio fasciame o il sistema di controllo integrato via radio, radar e satellite (Vessel Traffic Sistem), adottato invece in Canada;

in particolare su una flotta mondiale di 3.359 navi cisterna, il 60 per cento delle quali ha almeno diciassette anni di navigazione, solo 1.004, pari a meno del 30 per cento, sono dotate di doppio scafo e doppio fasciame, un dato che risulta ancora più allarmante se si considera che ne sono provviste solo 106 delle 285 che trasportano tra le 120 e le 200.000 tonnellate di petrolio ed appena 94 delle 435 superpetroliere in grado di trasportare oltre 200.000 tonnellate;

nel nostro Paese particolarmente critico è anche lo stato di rischio d'incidente dei porti, essendo pericolosi soprattutto quelli dove si concentra una buona percentuale del traffico petrolifero come Genova Miltedo, Augusta, Trieste, ma anche Livorno, Napoli e Gaeta;

da un'indagine della commissione interministeriale istituita dopo i disastri della Haven e dell'Agip Abruzzo del 1991 è emerso che venticinque dei quarantuno porti esaminati dovevano essere posti sotto osservazione per modificarne le condizioni di sicurezza;

anche se, a seguito dell'accordo italo francese, nessuna petroliera italiana o francese attraversa più l'insidiosissimo stretto di Bonifacio, centinaia di navi di tutte le nazionalità vi transitano ogni anno

con grande rischio di naufragio, ed anche una zona delicatissima dal punto di vista naturalistico ed artistico come la laguna di Venezia, è quotidianamente esposta al rischio di incidente petrolifero, perché vi vengono trasportate ogni anno, con il sistema delle bettoline, migliaia di tonnellate di nafta, benzina, gasolio, oli combustibili e vari prodotti chimici oltre a sei milioni di tonnellate di greggio;

i controlli effettuati dalle autorità marittime sulle condizioni strutturali ed operative delle navi, previsti dalle convenzioni Marpol sull'inquinamento marino e Solas sulla sicurezza della navigazione sono assolutamente inefficaci;

l'Italia, con altri 70 paesi, aderisce ad un fondo riassicurativo privatistico (Iopcf), finanziato principalmente dalle stesse compagnie petrolifere e dai singoli Stati aderenti, che dal 1992 non prevede più alcun risarcimento per i danni ambientali ragione per la quale, nel caso della Haven sono stati risarciti solo i 117 miliardi di danno economico diretto mentre nulla è stato pagato per i 1.200 miliardi di danno ambientale -:

quali provvedimenti siano stati adottati finora per fronteggiare le gravi carenze in materia di sicurezza dei porti, emerse dal rapporto della commissione interministeriale istituita dopo i disastri della Haven e dell'Agip Abruzzo;

se non considerino necessario ed improcrastinabile vietare la navigazione nelle acque costiere a petroliere prive del doppio scafo e del doppio fasciame;

se non ritengano che tale misura avrebbe un positivo effetto occupazionale nell'industria marittima mondiale, consistente nell'incremento massiccio della produzione di nuove navi e nella demolizione di navi vecchie e pericolosissime per gli esseri umani e per l'ambiente;

se non ritengano opportuno assumere iniziative affinché sia estesa pienamente la responsabilità civile e penale dell'armatore, e sia nel contempo intensificato il sistema di controlli sulla sicurezza delle petroliere;

se non ritengano urgente l'adozione di una normativa specifica simile all'Oil Pollution Act, approvata nel 1990 negli Stati Uniti d'America, che garantisce un maggiore e più equo risarcimento dei danni provocati.

(2-02200)

« Galletti, Gardiol ».

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

in occasione di recenti incontri pubblici promossi dal presidente della provincia regionale di Trapani è stato esaminato il problema della applicazione degli oneri di servizio pubblico e la richiesta di finanziamenti per gli aeroporti di Trapani, Pantelleria e Lampedusa;

tali strutture aeroportuali sono strutture di comunicazione indispensabili sia sotto il profilo sociale che economico per la natura periferica ed insulare del territorio;

la Direzione generale dei trasporti direzione C - trasporti aerei - della Commissione europea, ha manifestato disponibilità ad accogliere le richieste del Governo rispetto ad iniziative che, sotto il profilo tecnico-economico, siano volte a garantire servizi aerei efficienti e tariffe opportunamente agevolate;

a seguito del telegramma del 26 novembre 1999 indirizzato dalla provincia regionale di Trapani alla Corte dei conti - Ufficio controllo atti del ministero, riguardante osservazioni relative alla distribuzione di fondi stanziati per opere destinate al migliore funzionamento delle infrastrutture aeroportuali, effettuate con i decreti Ministeriali del 25 maggio 1999 n. 68 T e del 17 novembre 1999, il suddetto organo di controllo non ha registrato l'ultimo decreto citato, formulando un rilievo che accoglie di fatto le motivate opposizioni sollevate dalla provincia regionale di Trapani circa la non equa distribuzione dei fondi;

appare indispensabile l'imposizione dell'onere di servizio pubblico per i collegamenti da Lampedusa e Pantelleria per Palermo e Trapani e viceversa, per i collegamenti estivi diretti tra le isole minori e gli scali di Roma e Milano e per le tratte Trapani-Roma e Trapani-Milano e viceversa, con tariffe agevolate —:

se non ritenga indispensabile farsi carico della sollecita applicazione degli oneri di servizio pubblico per le rotte da e per Trapani-Pantelleria e Lampedusa modificando i decreti ministeriali del 25 maggio 1999, n. 68 T e del 17 novembre 1999, al fine di rimodulare la distribuzione dei fondi, prevista dall'articolo 5 della legge n. 135 del 1997, e dall'articolo 1 della legge n. 194 del 1998, destinati ad opere di miglioramento funzionale degli scali aeroportuali delle regioni in via di sviluppo, includendovi anche quelli di Trapani, Birgi, Pantelleria e Lampedusa.

(2-02201) « Grillo, Tassone, Volontè ».

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

GARRA. — *Al Ministro della solidarietà sociale.* — Per sapere — premesso che:

per alcuni anni i disabili ed in particolare gli invalidi del lavoro hanno fruito da parte dell'Ast (Azienda Siciliana Trasporti), dell'annuale tessera di libera circolazione che ha consentito agli invalidi medesimi siciliani di potere usufruire dei mezzi di trasporto urbani ed extraurbani;

da quest'anno, come pubblicato dal quotidiano « La Sicilia » del 19 gennaio 2000, le tessere di libera circolazione non verranno più erogate ai precedenti beneficiari;

sembra una beffa che ciò avvenga proprio in coincidenza con la nuova legge quadro, la n. 68/1994, per la tutela dei

cittadini portatori di handicap, che invece ha inteso potenziare la tutela degli invalidi in precedenza fruita —:

se i fatti suesposti siano a conoscenza del signor Ministro;

se non ritenga di intervenire affinché in Sicilia la condizione e il grado di assistenza fruita dagli invalidi e dagli invalidi del lavoro in particolare non venga modificata *in pejus* rispetto al grado di protezione che viene assicurato alla stessa categoria in altre parti del territorio nazionale. (3-04993)

GARRA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

a seguito dell'entrata in vigore della legge 12 marzo 1999 n. 68, il Ministero della giustizia ha inviato a coloro che anteriormente avevano presentato domande di assunzione quali invalidi ai sensi della precedente legge 2 aprile 1968 n. 482 lettera-tipo del seguente tenore:

« ...Le assunzioni obbligatorie da parte delle Amministrazioni pubbliche, aziende ed enti pubblici a carattere nazionale e regionale dei soggetti appartenenti alle categorie protette nel caso di disponibilità di posti, avvengono per chiamata numerica degli iscritti nelle liste di collocamento, resa pubblica mediante avviso nella *Gazzetta Ufficiale* - IV Serie Speciale... »;

con la stessa lettera-tipo nei mesi scorsi sono stati restituiti agli interessati i documenti a suo tempo allegati alle domande degli invalidi. Affinché la risposta data ai richiedenti non sia pilatesca occorrerà che il Ministero renda nota la disponibilità dei posti per tipologia di mansioni e con la indicazione delle sedi (presso quelle centrali e presso quelle periferiche) nelle quali la vacanza dei posti sussiste —:

1. Se il Ministro intenda farsi carico di rendere noto e di comunicare al Parlamento l'elenco delle sedi nelle quali vi