

nel centro storico e, quindi, attenuare una impostazione confusionaria, illogica e soprattutto deleteria per l'immagine del nostro Paese che rischia, se mantenuta, di arrecare un danno gravissimo a tutto il comparto turistico. (5-07351)

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**CHINCARINI.** - *Ai Ministri dei lavori pubblici e per i beni e le attività culturali.*  
- Per sapere - premesso che:

l'articolo 30 della legge 472 del 1999 « Interventi nel settore dei trasporti », pubblicata sul supplemento ordinario della *Gazzetta Ufficiale* del 16 dicembre 1999, modificando l'articolo 23 del decreto legislativo 285/1992 (Nuovo Codice della strada), vieta la collocazione di cartelli, insegne di esercizio o altri mezzi pubblicitari nelle zone tutelate dalle leggi 1089 del 1939, 1497 del 1939, dal decreto legge 312 del 1985 convertito con modifiche dalla legge 8 agosto 1985 n. 431 e dalla legge 6 dicembre 1981 n. 394 (in pratica nelle zone di particolare interesse artistico, storico e paesaggistico);

sul supplemento ordinario della *Gazzetta Ufficiale* del 27 dicembre 1999 è stato pubblicato il decreto legislativo 29 ottobre 1999 n. 490 recante « Il testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali » (in pratica sostituisce, abrogandole, le leggi sopracitate). In particolare all'articolo 50 si vieta la collocazione o l'affissione di cartelli o altri mezzi di pubblicità sugli edifici di interesse storico ed artistico o in prossimità di essi, se non dopo autorizzazione della competente Soprintendenza. All'articolo 157 si vieta invece di collocare cartelli e mezzi pubblicitari nell'ambito e in prossimità dei beni ambientali, se non previa autorizzazione della regione;

tali disposizioni stanno creando non pochi problemi di comprensione e di ap-

plicazione alle amministrazioni locali di quei comuni interessati dai vincoli ambientali, che non sono in grado di autorizzare nuove installazioni -:

se non ritengano opportuno intervenire con apposita urgente circolare per chiarire quale debba essere la normativa che gli amministratori locali sono tenuti ad applicare, sia in riferimento alle nuove domande per il collocamento o l'affissione di cartelli, insegne di esercizio o altri mezzi pubblicitari, sia in riferimento a quelli già esistenti;

se invece dimostrino, vietandoli, di non tener conto, da un lato, che le entrate derivanti dal collocamento dei mezzi pubblicitari incidono in maniera rilevante sui bilanci di quei comuni i cui centri storici ricadono nei vincoli artistici e storici istituiti a partire dal 1939 e, dall'altro, dell'indubbio danno che ne deriverebbe alle attività economiche in località a prevalente vocazione turistica. (4-28396)

**GIACALONE, GIOVANNI BIANCHI, CARLI, CIANI, FERRARI, GAMBALE, GIACCO, MANCA, NIEDDA, PALMA, PICCOLO, REPETTO, RISARI, RIZZA, SAONARA, SERVODIO, BOCCIA, CASILLI, DELBONO, FRIGATO, GATTO, DOMENICO IZZO, MOLINARI, OLIVO, MARIO PEPE, PISCITELLO, RICCI, RIVA, RUGGERI e SCANTAMBURLO.** - *Al Ministro degli affari esteri.* - Per sapere - premesso che:

in data 16 novembre 1999, a 60 miglia sud sud-ovest dall'isola di Lampedusa, in acque internazionali del canale di Sicilia, motovedette militare tunisine hanno operato il sequestro di due motopesca di Mazara del Vallo;

nel corso dell'inseguimento del mp « Vischio » e del mp « Tritone » le unità navali militari tunisine hanno fatto uso, a scopo intimidatorio, delle armi da fuoco provocando il ferimento del comandante signor Vittorio Raspanti;

i 19 marittimi dei due equipaggi, il comandante ferito e i due mp sono stati tradotti nel porto di Sfax dove già si trovano i pescherecci « Iride Primo » e « Lidia Prima » sequestrati rispettivamente il 31 ottobre e il 7 novembre 1999, e ancora oggi in attesa di sentenza da parte della magistratura magrebina;

la recidiva dell'uso delle armi da fuoco da parte della gendarmeria marittima nord africana nel canale di Sicilia, sconsiderato ed illegittimo se rapportato alla non dimostrata ipotesi del reato imputata ai nostri pescherecci, contrasta con le assicurazioni fornite in precedenti simili occasioni dal ministero interrogato secondo le quali lo sviluppo di un protocollo di intesa bilaterale sui rispettivi codici di comportamento in mare nonché l'avvio di più intense relazioni commerciali, di cui la recente costituzione di numerose società miste da pesca ne è l'espressione, avrebbe reso più serene le condizioni di pesca nei pressi del « Mammellone », e lascia ipotizzare, confortati in ciò anche dalle indiscrezioni degli operatori locali della pesca, che da parte delle autorità della gendarmeria marittima tunisina il sequestro e l'uso delle armi rappresentano l'esito finale di attività estorsiva, non corrisposta, tentata ai danni delle nostre imbarcazioni da pesca -:

quali urgenti iniziative intenda attuare affinché le gendarmerie del mare nord africane assumano comportamenti adeguati allo stato delle attuali relazioni diplomatiche e commerciali tra i due paesi e non già caratterizzati da comportamenti corsari finalizzati al fraudolento e illegale arricchimento personale, e assicurare altresì l'immediato rimpatrio degli equipaggi e del comandante Raspanti per la loro adeguata assistenza sanitaria nonché il rientro di tutti i mp che attualmente ormeggiano nel porto di Sfax in attesa di sentenza da parte della locale magistratura. (4-28397)

MARINACCI, LEONE, BERTUCCI, ANTONIO PEPE, MARENGO, SESTINI, TARELLA, GUIDI, GASPARRI, SAVELLI,

NERI, GARRA, ROSSO, RUSSO, LUCHESE, GAZZILLI, GIOVANNI PACE, MATRANGA, AMORUSO, APREA, PEZZOLI, MANZONI, MAROTTA, DIVELLA, NOCERA, COLA, PORCU, MANCUSO, FILOCAMO, PAROLI, MARTUSCIELLO, PERRETTI, LORUSSO, MUSSOLINI e ZACCHEO. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'Onlus P.I.A.R. (Pronto intervento assistenza radio-protezione civile-volontariato) con sede a Torino, tramite lettera inviata al ministero dei trasporti, ha fatto richiesta in merito all'installazione su un proprio autoveicolo Fiat Fiorino ad uso promiscuo, del dispositivo di segnalazione luminosa a luce gialla per consentire l'immediata individuazione dello stesso quando impiegato in operazioni di soccorso;

la risposta data dal dipartimento dei trasporti terrestri, U. di G. motorizzazione e sicurezza del trasporto terrestre (prot. n. 0613/4300/CG2) è stata negativa sulla base delle norme del codice della strada. Una successiva risposta circostanziata data da questo stesso ufficio (prot. n. 0831/4300/CG3) indica che l'uso della luce lampeggiante gialla è concesso solo ai veicoli « per uso speciale » caratterizzati da uno speciale allestimento della carrozzeria;

a parere degli interpellanti la normativa vigente, o quanto meno l'interpretazione data, appare inadeguata in ragione di due considerazioni: la forte crescita delle organizzazioni di volontariato ed il loro indispensabile ruolo, fattori non prevedibili al momento dell'emanazione delle norme sull'utilizzo dei dispositivi in questione; il concetto di « uso speciale » andrebbe riferito oltre che ad un particolare allestimento del veicolo anche alle condizioni di circolazione stradale in cui questo opera. Non è un caso che della luce lampeggiante gialla ne siano muniti anche veicoli ad uso promiscuo senza allestimenti speciali appartenenti alla società Autostrade e all'Azienda municipalizzata ambiente del Comune di Roma, per fare due

casi, in cui « l'uso speciale » è riferibile proprio ed esclusivamente alle condizioni in cui il veicolo si trova ad operare, quali: la fermata sulle corsie di emergenza, in curva, l'arresto frequente del mezzo e così via, in cui è necessario per la sicurezza degli operatori e per quella degli utenti della strada aumentare la visibilità del veicolo fermo. L'esigenza di assicurare la visibilità del veicolo fermo è dimostrata anche dai nuovi autoveicoli « Marea » in dotazione alla polizia di Stato in cui, oltre al regolamentare lampeggiante blu, sono state installate anche due luci lampeggianti gialle retro riflettenti utili per meglio individuare, per chi sopraggiunga, il veicolo in caso di fermata irregolare sulla carreggiata stradale;

la luce lampeggiante gialla costituisce, quindi, un indispensabile strumento per garantire la sicurezza in termini di circolazione stradale non solo per gli equipaggi ma anche per gli altri utenti della strada. Conseguentemente, a parere degli interpellanti, è del tutto illogico ed irresponsabile negare identica utilità nei confronti di coloro che corrono gli stessi rischi in operazioni di soccorso di protezione civile in cui i propri veicoli per esigenze operative possono occupare in modo irregolare la sede stradale. Il caso più frequente è quello in cui si debbano spegnere incendi sui margini delle strade. Diversamente l'unica possibilità per segnalare il veicolo fermo sarebbe quella di posizionare il triangolo, e tale ipotesi non può non apparire ridicola e avulsa dal comune buonsenso —:

quali iniziative, se necessario anche di carattere legislativo, intendano assumere per consentire a tutti i mezzi di soccorso appartenenti alle associazioni di volontariato regolarmente riconosciute, quando impegnati in interventi di protezione civile, la possibilità, a veicolo fermo, di poter utilizzare i dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla;

in conformità a quali disposizioni si deroga ad una interpretazione così restrittiva della normativa in materia, come quella fornita dagli uffici del Ministero dei

trasporti, nei confronti di quei autoveicoli della Società autostrade, dell'Azienda municipalizzata ambiente (AMA) del comune di Roma e di altri enti, forniti di luce lampeggiante gialla benché non siano classificabili « per uso speciale » in quanto non caratterizzati da speciali allestimenti della carrozzeria e, in caso positivo, se intendano estendere tale deroga anche agli autoveicoli di soccorso appartenenti alle associazioni di volontariato. (4-28398)

**FRAGALÀ.** — *Al Ministro dell'ambiente e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

l'amministrazione comunale di Palermo persiste nel negare ai residenti e ai commercianti della centralissima via Maqueda di trasformare la strada in isola pedonale con arredi urbani e a verde, allo scopo di tutelare la salute dei cittadini, promuovere il commercio e adeguare il centro storico di Palermo agli *standard* di vivibilità acquistati da tutte le città europee;

la giunta comunale di Palermo impedisce la realizzazione del progetto di pedonalizzazione di via Maqueda al solo intento di farvi transitare gli autobus urbani e le auto pubbliche con grave pericolo per l'incolumità dei cittadini e con la conseguenza di lasciare intatto l'insopportabile inquinamento atmosferico e acustico che ha torturato per anni questa antica arteria —:

quali iniziative e quali provvedimenti di propria competenza intenda assumere il Governo per far rispettare all'amministrazione comunale di Palermo i criteri di salvaguardia della salute dei cittadini, criteri che sono assolutamente incompatibili col traffico urbano all'interno dei centri storici, che possono essere garantiti soltanto dalla completa pedonalizzazione di queste aree. (4-28399)

**CIAPUSCI e ANGHINONI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Mi-*

*nistri delle politiche agricole e forestali e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il territorio delle province montane è in situazione di totale degrado e questo è dovuto oltre che allo sfruttamento irrazionale delle risorse locali, tra le quali principalmente quelle idriche e forestali, all'abbandono del presidio umano in alta quota;

in tutte le regioni italiane vigono delle leggi che, legiferate a tutela del territorio stesso, hanno ottenuto nei decenni l'effetto contrario al desiderato, impedendo di fatto ogni minimo intervento da parte del privato anche quando migliorativo, rendendo questi ultimi attuabili solo conseguentemente a richieste motivate da disegni tecnici supportati da perizie geologiche, prassi queste, burocratiche e costose che disincentivano gli interventi anche minimi sul territorio. Lo stato di assoluto abbandono nel quale viene a trovarsi il territorio è, come si è visto negli ultimi anni, concausa di frane, smottamenti, alluvioni ed altri disastri ambientali che pretendono sempre più elevati interventi a carattere pubblico con relativi contributi e finanziamenti sempre più importanti;

l'insediamento umano in queste zone, che spesso sono impervie e raggiungibili soltanto a piedi, è garantito con notevole difficoltà dalla presenza di aziende agricole dedite alla pastorizia e alla produzione di burri, formaggi e salumi di elevata qualità (vedi Bitto);

per questioni meteorologiche questo tipo di agricoltura esercitata ad alta quota diventa anche stagionale e relativa soltanto ai mesi estivi ed i grandi imprenditori agricoli, considerati gli enormi sacrifici da sopportare e considerata la bassa redditività dell'attività stessa, disertano quasi completamente gli alpeggi e maggenghi: negli ultimi anni questa attività viene portata avanti dalle piccole o piccolissime aziende e da persone che lavorano più per passione che per redditività;

le leggi quadro che disciplinano la categoria attualmente consentono l'iscrizione presso le rispettive Camere di com-

mercio per l'industria agricoltura e artigianato in apposito albo compreso nel REC, registro sezioni speciali divisi in due sole categorie:

1) imprenditori agricoli che devono obbligatoriamente avere i seguenti requisiti;

a) produrre almeno i 2/3 del reddito di provenienza agricola;

b) impiegare almeno i 2/3 di tempo lavorativo annuo nel settore agricolo;

c) essere iscritti in apposito registro contributivo presso l'Istituto nazionale previdenza sociale (*ex* contributi Scau);

2) coltivatori diretti i quali seguono un regime fiscale agevolato:

a) se con reddito non superiore ai 5.000.000 di lire non soggetto a tenuta di registri contabili;

b) in subordine anche l'iscrizione facoltativa ai contributi agricoli *ex* Scau;

le normative nazionali ed europee considerano come aziende finanziabili o agevolabili anche dal punto di vista urbanistico, giustamente, le sole aziende degli imprenditori agricoli iscritti a tutti gli effetti, mentre non tengono in considerazione alcuna queste altre aziende;

considerato questo, si evidenzia che questa categoria di piccoli — piccolissimi allevatori e agricoltori che svolgono questa importante funzione di caricamento degli alpeggi con notevoli sacrifici e con reddito basso, deve essere messa nella condizione di non subire particolari aggravii contributivi o fiscali e di integrare il reddito onde permettere loro di seguire a presidiare il territorio montano ed in collaterale apportare quei significativi miglioramenti alla montagna stessa che mantengono la stabilità e sicurezza senza alterare l'ambiente;

proprio in conseguenza della bassa resa di questa attività svolta per attacco alle origini, il piccolo agricoltore differenzia la produzione e ne utilizza anche gli « scarti », spesso con produzione di

formaggi magri, di ricotte e di mascarponi che provengono dal riutilizzo della sottoproduzione del burro e dei formaggi grassi, l'ultimo siero viene poi utilizzato per l'ingrasso dei suini. Spesso la produzione viene integrata dal latte di ovocaprini. L'attività è determinata anche dalla produzione di insaccati e salumi derivanti dalla macellazione dei suini, dei caprini e dei bovini con produzioni di prodotti particolari e di elevatissimo pregio tra le quali la bresaola, ed il « viulin » di capra -:

che iniziative intendano anche in vista del recepimento delle normative Ue, onde arrivare a legiferare con norme *ad hoc* per questa categoria che da sempre, nel rispetto delle caratteristiche dei luoghi, con indescrivibili sacrifici svolge una importantissima funzione ambientale di protezione e di prevenzione sul territorio montano;

quali iniziative intendano adottare per sostenere la pregiata produzione di questi prodotti caratteristici, che per la loro peculiarità non possono che essere considerati prodotti Doc, Dop e Icg ma, considerato l'esiguo incremento economico derivante, i loro produttori sono impossibilitati a promuoverne ed incrementarne il « marchio » e, sottostando alle norme igienico-sanitario dettate dalle normative in vigore, si trovano nelle condizioni di scomparire eliminando con loro anche la cultura propria di produzione e determinando un impoverimento storico-culturale delle zone di alta montagna;

quali variazioni intendano apportare alle attuali leggi in vigore per permettere a queste particolari aziende agricole di agire nel rispetto delle norme senza essere ulteriormente penalizzati economicamente con obblighi di carattere fiscale che metterebbero nell'impossibilità di adempiere questa particolare utenza;

se non si intenda promuovere una norma che permetta a queste piccole realtà di potersi orientare quale integrazione del reddito anche verso l'agriturismo rispettando norme dalle quali non derivino aggravii fiscali e contributivi tali da impedirne

la fattibilità pratica e se non intenda tenere in considerazione, questo Consiglio dei Ministri, la fattibilità di defiscalizzazione totale, valutati i benefici sociali salvaguardati dalla particolare categoria in oggetto, fermo restando le attuali norme obbligatorie agli imprenditori agricoli. (4-28400)

CIAPUSCI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 119 del Codice della Strada disciplina il conseguimento della patente di guida di coloro i quali non hanno requisiti fisici o psichici o abbiano delle deficienze organiche o menomazioni anatomiche o funzionali tali da impedire di condurre normalmente i veicoli a motore definendone i requisiti fisici o psichici necessari al rilascio della patente stessa;

lo stesso articolo al comma 10 recita che con decreto del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro della sanità è istituito un apposito comitato tecnico che ha il compito di fornire alle commissioni mediche locali informazioni sul progresso tecnico — scientifico che ha riflessi sulla guida dei veicoli a motore da parte dei mutilati e minorati fisici;

tale comitato solitamente non entra nei casi particolari, se non per casi gravissimi ma si limita a fornire il supporto alle apposite commissioni locali che su *input* del comitato rilasciano la patente;

la motorizzazione di Sondrio due anni orsono chiese al suddetto comitato di esprimersi su un caso molto grave di un signore residente nella provincia che a seguito di un infortunio sul lavoro perse 3 arti e al quale vennero applicate le relative protesi che gli consentivano dei movimenti tali da considerare di richiedere la possibilità di ritorno alla guida;

risulta all'interrogante che il comitato tecnico previsto dall'articolo 119 del codice della strada, ha una durata illimitata, purtroppo, però, esso non è operativo a causa dell'esodo della maggior parte dei suoi

membri, alcuni dei quali emigrati ad altro istituto, altri allontanati per pensionamento altri dimessisi;

risulta anche all'interrogante che la sostituzione di questi membri, che spetta come su detto al ministero dei trasporti di concerto con il ministero della sanità, non è stata ancora effettuata perché manca la nomina da parte del ministero della Solidarietà sociale dei due rappresentanti di categoria in base alla legge sugli *handicap*;

a distanza di due anni l'interrogato sottolinea il sacrosanto diritto da parte della persona che ha prodotto l'istanza ad avere una risposta, ancorché negativa, che comunque non crei inutili aspettative nella famiglia che si rivolse alle istituzioni -:

se non intenda intervenire sui Ministri di competenza per accelerare l'*iter* di tali nomine onde non gravare di ulteriori complicazioni burocratiche le famiglie già provate dalle conseguenze dei gravissimi infortuni e che si sono rivolte alle istituzioni con la convinzione di poter riprendere una vita quasi normale, ma che da queste vengono disattese per un incaglio burocratico determinato dalla latitanza del Governo e dal lassismo dei competenti ministeri; (4-28401)

GAGLIARDI, NAN e SCAJOLA. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Per sapere - premesso che:

notizie di stampa e di fonte sindacale informano che, con l'entrata in vigore dell'orario estivo delle ferrovie dello Stato, il 29 maggio 1999, è prevista la soppressione dell'Intercity Genova-Roma delle 6.45 e l'orario dell'Eurostar ETR 450 in partenza da Savona alle 5.50 e da Genova alle 6.25 verrà totalmente modificato;

i passeggeri e gli utenti di Genova e della Liguria - dove la rete ferroviaria è tuttora gravemente insufficiente tanto che appare sempre più necessario dare immediato impulso alle ferrovie affinché si impegnino in un potenziamento della linea esistente - non potranno più contare su

alcun servizio ferroviario per raggiungere Roma in tempo utile da poter svolgere impegni politici, amministrativi, di lavoro, di studio ed altri durante il mattino;

anche l'Alitalia persistendo nella attuazione di una politica poco attenta alle esigenze della città e penalizzante nei confronti dell'aeroporto Cristoforo Colombo non aumenta i voli Genova-Roma;

la soppressione dell'Intercity ed il radicale cambiamento dell'orario dell'Eurostar rappresentano una ulteriore grave penalizzazione per la città di Genova e per la Liguria poiché ne accentuano la marginalità con grave pregiudizio per il trasporto dei viaggiatori, dei turisti, dei croceristi e, quindi, più in generale della propria economia -:

se non intenda intervenire presso i vertici delle ferrovie dello Stato in modo che possano, nel riassetto organizzativo della Società e nella predisposizione degli orari, eliminare gli incredibili disagi per gli utenti e realizzare un servizio davvero idoneo alle esigenze economiche e sociali della città e della regione;

se non ritenga doveroso intervenire con urgenza per impedire la soppressione del treno in premessa, nonché per assicurare un miglioramento complessivo del servizio ferroviario in modo da renderlo adeguato alle esigenze di un sistema di trasporti moderno ed efficiente. (4-28402)

MALAVENDA. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Per sapere - premesso che:

nello stabilimento della Fiat Avio spa (all'epoca dei fatti Alfa Romeo Avio) di Pomigliano d'Arco dalla fine del novembre 1998 si viene a trovare anche una delegazione di una società committente della Fiat Avio e cioè la Pratt e Whitney;

a capo di tale delegazione vi è tale Yoshio Oba, di nazionalità giapponese, il quale, al fine di verificare l'andamento produttivo dei reparti di Pomigliano che avrebbero dovuto effettuare lavorazioni

per conto della committente americana e soprattutto verificare la realizzazione dell'incremento dei ritmi di lavoro disposti dalla Fiat Avio, si portava frequentemente nei reparti dello stabilimento caratterizzandosi da subito, non appena entrato in contatto con le maestranze italiane, per una concezione dei rapporti e delle relazioni umane molto lontana da quella soglia minima di educazione e civiltà che, nonostante tutto, in Italia ancora sopravvive;

nessun rapporto contrattuale è esistente tra i dipendenti dell'Alfa Romeo Avio, poi Fiat Avio e detto signore;

la stessa interprete addetta al signor Yoshio Oba per la traduzione dei colloqui di lavoro ha abbandonato l'incarico dopo il primo giorno, giudicando « inurbano » il comportamento dello stesso;

il signor Yoshio Oba, inoltre, riteneva di poter apostrofare malamente i lavoratori dell'Alfa Romeo Avio che resistevano (adottando forme legittime di protesta sindacale) ai nuovi ritmi e alla nuova organizzazione produttiva introdotta dalla dirigenza della società a seguito del noto trasferimento della proprietà aziendale dalla Finmeccanica alla Fiat;

per vari giorni il signor Oba si è aggirato per i reparti redarguendo i lavoratori, insultandoli, dichiarando di conoscere metodi efficaci per indurre i lavoratori scioperanti a tornare al lavoro e con ciò arrivando persino a spintonare i lavoratori, insultandoli e inveendo platealmente contro di essi, il tutto alla presenza (ammiccante) di funzionari aziendali;

tale inqualificabile condotta del giapponese ebbe a provocare, del tutto giustificatamente, reazioni molto forti (comunque limitate alle proteste verbali) da parte di numerosissimi lavoratori;

il clima in azienda si era fortemente surriscaldato e ciò senza che la dirigenza aziendale abbia ritenuto di intervenire per moderare gli arroganti, volgari ed aggressivi comportamenti del suo illustre quanto ad avviso dell'interrogante « maleducato » ospite;

in data 2 dicembre 1998 un corteo interno di oltre cento lavoratori in sciopero percorreva un viale interno dello stabilimento aziendale. Per non smentirsi il signor Oba invece di evitare contatti con i manifestanti si dirige provocatoriamente verso di essi e taglia il corteo, il quale si divide in due tronconi e lascia passare il signor Oba ed i suoi accompagnatori, dimostrando con ciò una maturità e pacatezza di comportamento ben superiore a quella evidenziata dallo stesso Oba;

gli attriti che vi erano stati nei giorni precedenti nei reparti, causati dall'inqualificabile condotta del dirigente giapponese, hanno provocato commenti frizzanti e/o fischi da parte di alcuni degli scioperanti, ma niente di più di quanto accade normalmente in qualsiasi corteo sindacale;

gli addetti alla sorveglianza presenti non intervennero in nessun modo, perché non c'era niente da rilevare;

i funzionari aziendali presenti non formularono alcunché nell'occasione;

i due gruppi di persone e cioè il corteo degli scioperanti da una parte, e i quattro dirigenti dall'altra, proseguirono ognuno nel proprio percorso;

con lettera datata 3 dicembre 1998, l'Alfa Romeo Avio contestava al signor Monda Raffaele, partecipante al corteo ed attivo sindacalmente all'interno dell'Azienda, di aver sputato addosso al dirigente giapponese, dopo essersi staccato dal gruppo e veniva sospeso cautelativamente dal lavoro ai sensi dell'articolo 26, Disciplina generale, sezione terza Ccnl;

la società, nel tentativo di dividere le maestranze in agitazione sindacale, lo stesso 3 dicembre diffondeva in fabbrica un comunicato che, mendacemente, riproponeva la medesima ricostruzione dei fatti contestata al signor Monda, e concludeva minacciando « ...conseguenze inimmaginabili » sui rapporti con la committenza;

sulla vicenda è in corso un procedimento giudiziario presso il tribunale di Nola —:

quali iniziative intenda intraprendere per evitare che tali situazioni di vessazione a cui sono sottoposti i lavoratori non si verifichino più;

quali iniziative intenda intraprendere nei confronti delle società italiane che permettono a dirigenti di società committenti estere di calpestare i diritti dei lavoratori, conquistati con anni di lotte, in violazione di leggi dello Stato e dei Ccnl;

quali iniziative intenda intraprendere per salvaguardare i diritti sindacali e civili dei lavoratori ed impedire che come nel caso del signor Monda, per motivi politici e di relazioni industriali internazionali, nonché per compiacere le bizzarrie di un dirigente della Pratt e Whitney, i lavoratori possano essere usati da «capi espiatori». (4-28403)

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

i motivi per cui venga ancora «tenuto nascosto» l'importo che l'Enel (di proprietà del Tesoro) ha pagato per acquisire l'acquedotto pugliese;

i motivi per cui non sia stata indetta una gara pubblica, come avviene nei Paesi civili e democratici, ed invece tutto si sia svolto in gran silenzio ed a trattativa privata, tutto ciò contro gli elementari principi di trasparenza, oltre che violando le ancora vigenti norme di legge. (4-28404)

LUCCHESI. — *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'interno.* — Per sapere:

i motivi per cui nei treni non vi sia più la polizia ferroviaria, che una volta girava in continuazione, ostacolando il verificarsi di fatti delinquenti;

quanto accaduto sul treno Roma-Reggio Calabria nei giorni scorsi è veramente raccapricciante, i viaggiatori depredati, rapinati, feriti, insultati, terrorizzati, pestati da due delinquenti, che hanno potuto compiere la loro criminale azione in assenza della polizia ferroviaria;

se non si ritenga di ripristinare una seria vigilanza sui treni, o con la polizia dello Stato o privata, tutto ciò per garantire i viaggiatori e non lasciarli in balia della criminalità che ormai ha superato ogni limite, vista la impunità vigente nel nostro paese;

se non si ritenga di eliminare le scorte degli «uomini di regime», che possono ricorrere alla polizia privata e pagarsela, ed utilizzare gli uomini della polizia di stato per tutelare la incolumità e la tranquillità dei cittadini italiani che pagano le tasse e le supertasse imposte dal regime. (4-28405)

SCALTRITTI. — *Ai Ministri delle finanze, della giustizia, del lavoro, dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la ditta Consult Project, di cui sarebbe titolare Camillo Di Monte, con sede in piazza Fazzini 8, a San Benedetto del Tronto, partita Iva n. 01508360441, come si evince dalla risposta del comune di Grottammare all'interrogazione del consigliere comunale Vittorio Santori del 23 novembre 1999 (protocollo n. 26433 del 25 novembre 1999), gestisce il *Progetto G.O.A.L.* (giovani orientati al lavoro) promosso dai comuni di Grottammare e Ripatransone, con il sostegno della provincia di Ascoli Piceno;

la ditta Consult Project non risulta iscritta alla camera di commercio di Ascoli Piceno, essendo la stessa soltanto una denominazione usata da una ditta individuale (partita Iva n. 01508360441) il cui titolare è Camillo Di Monte, che risulta avere come attività la promozione e l'accoglienza turistica, e non certo quella di consulenza aziendale e formazione che, invece, la Consult Project, annovera tra le sue attività, peraltro sottoscrivendo incarichi e contratti in tal senso, soprattutto con Enti pubblici;

risulta, quindi, che Camillo Di Monte è titolare di una ditta individuale finalizzata alla promozione ed all'accoglienza turistica, ma esercita invece l'attività di consulenza aziendale usufruendo della partita Iva della ditta individuale di cui è titolare, usando la denominazione di Consult Project;

risulta inoltre, da una visura della camera di commercio di Ascoli Piceno redatta il 4 gennaio 2000, che la ditta individuale di cui è titolare Camillo Di Monte ha cessato ogni attività il 31 dicembre 1998, per essere poi definitivamente cancellata dall'albo in data 11 marzo 1999;

il provvedimento sindacale del comune di Grottammare n. 34 del 25 giugno 1999, nonché il successivo incarico conferito al Di Monte in data 6 luglio 1999 (rep. n. 2323) in convenzione di consulenza aziendale sarebbero, quindi, incarichi conferiti mediante atto pubblico a una ditta individuale inesistente, perché definitivamente cancellata alcuni mesi prima e che, peraltro, esercitava attività diversa da quella per cui ha ricevuto l'incarico dal comune;

l'incarico di « consulenza aziendale », conferito dal comune di Grottammare, infatti, si riferisce a una ditta individuale avente la partita Iva e praticante l'attività di « promozione ed accoglienza turistica », che peraltro ha cessato la propria attività qualche mese prima del conferimento dell'incarico stesso;

il compenso previsto per detti incarichi risulta essere comprensivo di Iva - lire 35 milioni più Iva - e, quindi, trattasi di incarico conferito alla ditta individuale Di Monte, non avendo lo stesso altra partita Iva per attività professionale;

risulta altresì che nell'attribuzione di detto incarico, e quindi di pubblico denaro, il comune di Grottammare e la provincia di Ascoli Piceno non abbiano effettuato i dovuti controlli sulle persone e sulle attività svolte dagli stessi;

la ditta individuale Camillo Di Monte risulta inoltre aver collaborato con i co-

muni di San Benedetto del Tronto, Porto Sant'Elpidio, Morrovalle, nonché con la regione Marche;

il signor Camillo Di Monte, da altra visura commerciale, risulta essere presidente del consiglio d'amministrazione dell'impresa « Consorzio Centro Evoluzione Turismo », iscritta alla Camera di commercio di Ascoli Piceno dal 29 marzo 1999, con codice fiscale n. 01599990445 e con sede, come la Consult Project, sempre in piazza Fazzini 8 a San Benedetto del Tronto;

in analogo periodo a quello dell'incarico conferito al Di Monte, lo stesso risulta essere stato anche direttore tecnico di un altro consorzio, il Consorzio turistico Riviera delle Palme;

da una pubblicità sui mass media locali risulta che nell'estate 1999 il comune di San Benedetto del Tronto, con il patrocinio della provincia di Ascoli Piceno, della regione Marche e dell'Assoturismo Confesercenti, in concomitanza con il Consorzio Centro Evoluzione Turismo, in cui Camillo Di Monte è presidente del consiglio d'amministrazione, abbia promosso un progetto di accoglienza turistica denominato « Villaggio Globale » affidandone la direzione e il coordinamento a quella stessa Consult Project che, come visto, altro non è se non la denominazione attribuita alla ditta individuale Camillo Di Monte;

risulta, quindi, che il Di Monte ha promosso un progetto nella sua veste di presidente del consiglio di amministrazione di un certo Consorzio, affidandone poi la direzione e il coordinamento ad una ditta individuale - apparentemente inesistente - di cui lo stesso è titolare;

per concludere, risulta altresì che Camillo Di Monte è titolare dell'incarico di segretario provinciale della Confesercenti di Ascoli Piceno;

ad avviso dell'interrogante è alquanto discutibile ed illegittimo il provvedimento assunto dal Comune di Grottammare che ha affidato un incarico per l'importo di 35 milioni più iva ad una persona-ditta di fatto inesistente e non iscritta alla Camera di commercio e quindi senza partita Iva;

sarebbe opportuna pertanto, una verifica ed un controllo sull'attività del signor Camillo Di Monte, che una volta come ditta individuale, altre volte come presidente di un consorzio, appare sulla scena come committente di incarichi pubblici di « consulenza aziendale » e di gestione di attività promosse da enti pubblici;

sarebbe il caso, ad avviso dell'interrogante, di verificare la legittimità e competenza delle precedenti collaborazioni con i comuni di San Benedetto del Tronto, Porto San Elpidio e Morrovalle, con la provincia di Ascoli Piceno, con la regione Marche ed altri enti e istituzioni pubbliche e private che il Di Monte ha svolto in passato —:

se il Ministro delle finanze non ritenga doverosa una ispezione fiscale nei confronti della ditta Consult Project. (4-28406)

#### **Apposizione di firma ad una interrogazione.**

L'interrogazione a risposta orale Delmastro delle Vedove n. 3-04676, pubblicata nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta del 23 novembre 1999, è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato Gramazio.

#### **Trasformazione di documenti del sindacato ispettivo.**

I seguenti documenti sono stati così trasformati su richiesta dei presentatori:

interrogazione con risposta in Commissione Butti n. 5-00207 del 9 luglio 1996 in interrogazione con risposta orale n. 3-05109.

interrogazione con risposta in Commissione Gardiol n. 5-05692 del 29 gennaio 1999 in interrogazione con risposta orale n. 3-05105.

interrogazione con risposta orale Gagliardi n. 3-03735 del 20 aprile 1999 in interrogazione con risposta scritta n. 4-28402.

interrogazione con risposta scritta Armaroli n. 4-23567 del 20 aprile 1999 in interrogazione con risposta orale n. 3-05107.

interrogazione con risposta scritta Filocamo n. 4-24397 del 15 giugno 1999 in interrogazione con risposta orale n. 3-05106.

interrogazione con risposta scritta Vendola n. 4-24478 del 16 giugno 1999 in interrogazione con risposta orale n. 3-05108.

interpellanza Marinacci n. 2-01999 del 13 ottobre 1999 in interrogazione con risposta scritta n. 4-28398.

interrogazione con risposta scritta Galletti n. 4-26303 del 20 ottobre 1999 in interrogazione con risposta orale n. 3-05104.

interpellanza Giacalone n. 2-02083 del 17 novembre 1999 in interrogazione con risposta scritta n. 4-28397.

#### **ERRATA CORRIGE**

Nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta del 10 settembre 1999, a pagina 26027, seconda colonna, dalla ventottesima alla trentasettesima riga (interrogazione Cola n. 3-04181) sostituire il capoverso che inizia con « ai garbati e rassicuranti chiarimenti (...) » e termina con « (...) particolare stato » con il seguente: « ai garbati e rassicuranti chiarimenti del dottor Meo, il quale rappresentava che la locale autorità amministrativa sanitaria aveva autorizzato l'intervento che era previsto si svolgesse in quel giorno e a quell'ora, il primario replicava con arroganza, dando disposizione di spostare la signora De Luca dal tavolo operatorio sulla barella: ciò nonostante la stessa implorasse per il suo particolare stato; ».