

**NOCERA.** - *Al Ministro delle politiche agricole e forestali.* - Per sapere - premesso che:

il settore conserviero, che ha il 70 per cento delle aziende ubicate nel sud, proprio nelle regioni meridionali vive un momento di grave crisi che rischia di creare nuove sacche di disoccupazione;

recenti vicende giudiziarie che hanno coinvolto l'Aima, hanno portato quest'ultima a bloccare le liquidazioni dell'integrazione comunitaria relative alla campagna di trasformazione 1999-2000;

nonostante le assicurazioni e le promesse, fatte anche dal Ministro interrogato, la situazione non si è sbloccata e per più di 150 aziende ci sono forti problemi finanziari e di cassa -:

quali urgenti iniziative intenda adottare per far chiudere rapidamente le istruttorie bloccate e liquidare i rimborsi, evitando ulteriori danni economici al settore. (3-05217)

**PALUMBO e MANCUSO.** - *Al Ministro della sanità.* - Per sapere - premesso che:

il tribunale civile di Roma ha adottato la decisione di consentire l'utilizzo dell'utero di un'altra donna per il trasferimento di un embrione di una coppia, meglio conosciuto come « utero in affitto », decisione che si ritiene grave ed impropria, soprattutto considerando che il disegno di legge che regola tale delicata materia e che tra l'altro vieta tale tecnica, dopo l'approvazione della Camera, è fermo al Senato da quasi un anno per dissensi interni all'attuale maggioranza di Governo -:

quale sia l'orientamento del Governo in materia anche in relazione ai diversi pareri espressi dai Ministri Bindi e Melandri. (3-05218)

**SINISI.** - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Per sapere - premesso che:

la Puglia si candida ad essere il cuore del Mediterraneo e non l'ultima regione

d'Europa, ed a svolgere un ruolo di cerniera tra Europa e Balcani;

per far questo ha bisogno di una rete infrastrutturale efficiente: porti, aeroporti, ferrovie, strade sono l'ossatura di questa scelta irrinunciabile, la condizione perché una situazione di difficoltà diventi un'opportunità;

da ultimo alcune vicende, come il raddoppio della Bari-Lecce, hanno messo in evidenza come si siano accumulati colposi ritardi -:

quale sia la situazione della rete infrastrutturale pugliese, in particolare della rete ferroviaria Bari-Lecce e Bari-Taranto, quali siano le ragioni dei ritardi che si sono accumulati e che cosa intenda fare il Governo per recuperare il tempo che è stato perduto da altri. (3-05219)

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

**FINO.** - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Per sapere - premesso che:

con precedenti atti ispettivi nn. 4-08400 del 13 marzo 1997 e 4-13930 del 19 novembre 1997 il sottoscritto interpellante evidenziava la necessità fortemente avvertita sul territorio di competenza di elevazione del circomare di Corigliano Calabro (Cosenza) a capitaneria di porto;

al primo atto ispettivo il Ministro *pro tempore* onorevole Claudio Burlando, con nota del 13 novembre 1997, pubblicata sull'allegato « B » ai resoconti del 19 novembre successivo, rispondeva che si concordava sulla opportunità di elevazione a rango di capitaneria di porto l'ufficio circondariale marittimo di Corigliano Calabro (Cosenza), ma che, allo stato, purtroppo non era stato avviato alcun iter procedurale, non certo per mancanza di volontà delle autorità preposte, a causa di elementi

contingenti quali l'eseguità degli organici e l'insufficienza delle risorse finanziarie disponibili;

nessuna risposta invece è stata data al successivo atto ispettivo nel quale si chiedeva di sapere di quante unità sarebbe dovuto aumentare l'organico dell'attuale ufficio circondariale marittimo ed a quanto sarebbe ammontato il costo di istituzione e di esercizio;

articoli di stampa (*Il Sole 24 Ore* del 25 febbraio 2000, pagina 19) riportano la notizia secondo la quale sarebbe allo studio da parte del comando generale della guardia costiera un disegno di legge da sottoporre al Ministro dei trasporti nel quale è contenuta la richiesta di assegnazione di circa 3.200 uomini per le esigenze connesse alla navigazione, all'ingresso dei nuovi mezzi, alla tutela pubblica, ambientale, ma anche alla gestione della rete Vts (Vessel traffic system) in corso di realizzazione, essendo l'organico, secondo quanto dichiarato dall'Ammiraglio Eugenio Sicurezza, comandante generale del corpo, inadeguato numericamente ai compiti assegnati;

tale incremento sarebbe contestuale ad un programma di nuove costruzioni pari a 143 unità, 100 delle quali verrebbero realizzate con i fondi della legge n. 413 del 1998 che, oltre ai porti, finanzia per 600 miliardi il rinnovo dei mezzi delle capitanerie -;

se non ritenga che, nel piano di ammodernamento e riordino complessivo di tutta la guardia costiera, con particolare attenzione al Mezzogiorno, possano cadere i motivi ostativi alla elevazione a rango di Capitaneria di Porto dell'attuale ufficio circondariale marittimo di Corigliano Calabro (Cosenza) e prevedere quindi alla sua concretizzazione, anche e soprattutto in considerazione delle condizioni prospettate nel citato atto ispettivo n. 4-08400, che si intendono integralmente riportate, e della dichiarata disponibilità ed opportunità di provvedere in tale direzione, con unici motivi ostativi l'esiguità dell'organico e l'in-

sufficienza delle risorse finanziarie disponibili. (3-05207)

LENTI, BOGHETTA e MANTOVANI. - *Ai Ministri della pubblica istruzione e degli affari esteri.* - Per sapere - premesso che:

da più di un secolo esiste ad Istanbul una scuola italiana che divenne statale nel 1888; la Scuola media ed il liceo italiano statali, per più di 70 anni, sono stati frequentati in grande maggioranza da allievi turchi; il liceo italiano, in particolare, ha annoverato tra i suoi allievi personalità del mondo politico, economico e culturale turco;

numerosi altri licei stranieri ad Istanbul svolgono un simile importantissimo ruolo di avvicinamento della Turchia al mondo occidentale, nel suo recente intervento al Parlamento turco il presidente americano Clinton si è compiaciuto di ricordare che l'attuale primo ministro Ecevit è un ex allievo della scuola americana;

tre anni fa il Parlamento turco ha approvato una riforma (legge n. 4306 del 16 agosto 1997) che innalza l'obbligo scolastico al compimento del ciclo elementare-medio (la « Scuola degli otto anni »);

tale riforma, per vincolo costituzionale, impone agli scolari turchi di assolvere l'obbligo presso le scuole turche, pubbliche o private, con curriculum comunque autorizzato dal ministero dell'educazione nazionale e ha comportato la progressiva chiusura delle scuole medie straniere, che si completerà nell'anno scolastico 2000/2001;

per mantenere in vita i licei stranieri è ora necessario introdurre l'insegnamento in lingua straniera nella scuola di base a fianco del curriculum turco;

il ministero degli affari esteri italiano (M.A.E.) due anni fa ha concluso un accordo, in gran parte inattuato, per la creazione di una scuola bilingue-biculturale presso un istituto privato di Istanbul il cui fondatore è un Padre salesiano; le trattative per la realizzazione integrale dell'ac-

cordo sono attualmente sospese e, a causa di ciò, quella scuola stenta ad avviarsi, il numero degli iscritti è, tra l'altro, pari ad un terzo di quello previsto;

le scuole austriache, francesi e tedesche hanno invece costituito con successo fondazioni a presidenza turca per la creazione delle nuove scuole degli otto anni;

il consolato italiano di Istanbul e la nostra ambasciata di Ankara hanno però scartato questa possibilità, per insormontabili, a loro giudizio, difficoltà burocratiche e legali e per il supposto disinteresse degli imprenditori italiani in Turchia;

le difficoltà burocratico-legali sono state superate dalle altre scuole straniere e, all'inizio della vicenda nel 1998, numerosi imprenditori italiani, in un documento da loro sottoscritto, hanno viceversa confermato il loro interesse per la presenza di una scuola italiana qualificata;

è stata anche lasciata cadere, senza alcuna spiegazione da parte dei dirigenti scolastici, l'offerta avanzata da una prestigiosa scuola privata di Istanbul che proponeva l'istituzione di una sezione italo-turca al proprio interno;

ad istituzioni private religiose vengono, però, assegnati dal M.A.E. insegnanti statali che, a causa della mancata realizzazione della scuola statale, operano in solitudine e in mancanza di applicazione degli accordi contrattuali e, secondo la Sezione sindacale CGIL-scuola di Turchia, non sono garantite le condizioni di qualità del loro intervento;

inoltre, dal M.A.E., attraverso il consolato italiano di Istanbul, vengono erogati fondi pubblici ad istituzioni private in mancanza di adeguati controlli sulle modalità del loro impiego e sulla loro funzionalità didattica —:

quali siano le ragioni, tenuto conto delle varie soluzioni possibili, del mancato adeguamento della scuola italiana di Istanbul alla riforma e quali interventi intendano adottare per mantenere in vita una istituzione così importante e prestigiosa;

se non ritengano che i fondi pubblici debbano essere erogati ad istituzioni private solo se sono garantiti gli accordi contrattuali degli insegnanti e la qualità del loro intervento. (3-05208)

FINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la lotta dello Stato al contrabbando continua a mietere vittime innocenti;

è di pochi giorni addietro l'assassinio da parte di un fuoristrada corazzato di due finanzieri alle porte di Brindisi;

si sono svolti il 25 febbraio i funerali dei due militari (vice brigadiere Alberto De Falco e finanziere scelto Antonio Sottile), che hanno quindi sacrificato la loro vita nel compimento del servizio cui erano stati chiamati, in assoluta precarietà di mezzi tecnici e sicurezza;

le esequie dei due caduti si sono svolte a Brindisi per il finanziere scelto Antonio Sottile ed a Rossano (Cosenza) per il vice brigadiere Alberto De Falco, in considerazione del fatto che le condizioni di salute del padre di quest'ultimo non consentivano la sua presenza a Brindisi;

alla cerimonia di Brindisi hanno preso parte il Ministro Visco ed alcuni sottosegretari, mentre a Rossano (Cosenza) si è registrata la completa assenza di rappresentanti del Governo centrale —:

se risponda a verità che l'automezzo utilizzato dai contrabbandieri per compiere il tragico assassinio era stato poco tempo addietro sequestrato e successivamente dissequestrato, pur in presenza di pesanti indizi sull'uso cui lo stesso era destinato;

quali valutazioni si diano della totale assenza del Governo alle esequie di Rossano, pur essendo la Calabria rappresentata da cinque sottosegretari ed un Ministro. (3-05209)

SAVARESE. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Per sapere - premesso che:

nonostante numerose assicurazioni da parte del Ministro interrogato e dei suoi predecessori e nonostante la recente conclusione di un oneroso contratto di lavoro con aumenti contrattuali di oltre un milione di lire mensili, ben al di là degli obiettivi a parole perseguiti dal Governo di aumento controllato della spesa pubblica, il settore dell'assistenza al volo - Enav - continua ad essere al centro di scioperi con grave nocimento per gli utenti e per le compagnie aeree italiane e straniere;

in particolare nella giornata del 28 febbraio 2000 l'ennesima agitazione dei controllori di volo ha provocato il collasso del trasporto aereo in particolar modo nel nord Italia, con ripercussioni pesanti su tutto il traffico e disagi notevoli;

nonostante ripetute assicurazioni da parte del Governo e, nonostante la dichiarata, dai vertici dell'Enav, riduzione di conflittualità, anche a fronte del coinvolgimento di molti sindacalisti ai vertici dell'Ente, non si riesce a garantire, pur nel rispetto dei diritti sindacali costituzionalmente garantiti, la necessaria regolarità, purtroppo in analogia con quanto avviene in altri settori del trasporto -:

quali siano le cause dell'ennesimo sciopero del 28 febbraio 2000;

come intenda agire per ristabilire un corretto clima di relazioni industriali che non penalizzi continuamente cittadini-utenti e vettori. (3-05210)

DE CESARIS, BOGHETTA e CANGEMI. - *Ai Ministri dell'ambiente, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti e della navigazione.* - Per sapere - premesso che:

l'uranio 238 è un elemento tossico e radioattivo, meglio conosciuto come « uranio impoverito » perché residuo dell'uranio naturale derivante dal processo di arricchimento finalizzato ad aumentare la per-

centuale di uranio 235 come combustibile nelle centrali nucleari o per la costruzione di armi nucleari;

la particolare pericolosità dell'uranio 238 è dovuta alla contaminazione delle persone che può avvenire per contatto superficiale, attraverso l'epidermide, per inalazione e per ingestione;

l'associazione « Medicina democratica », ha presentato un esposto presso il tribunale di Torino con il quale denuncia come diversi aeromobili commerciali, attualmente in linea di volo, contengano nella loro struttura svariati chilogrammi di uranio impoverito;

negli anzidetti aeromobili, l'uranio impoverito viene impiegato per la costruzione di contrappesi inseriti nelle parti alari mobili e nei piani di coda di alcuni aeromobili, con funzioni di bilanciamento delle masse;

secondo quanto esposto da Medicina democratica, l'uranio impoverito sarebbe stato impiegato fino al 1983 sui seguenti aeromobili: Boeing 747, Mc Donnell Douglas DC 10, Lockheed L 1011, Hercules C 130 e, presumibilmente, anche sull'aeromobile Mc Donnell Douglas MD 11. Tutti questi velivoli sono tuttora operativi;

non si può escludere che altre società del settore aeronautico abbiano utilizzato tale pericoloso elemento nella costruzione di componenti per i loro aeromobili civili e militari, nonché per elicotteri;

sono particolarmente gravi i rischi derivanti dall'uranio impoverito nel settore aeronautico. In particolare, si segnala il pericolo derivante dalla corrosione dei contrappesi per ossidazione ad opera degli agenti atmosferici che, lentamente, ma inesorabilmente, emettono polveri altamente tossiche e radiotossiche che possono essere inalate o ingerite direttamente nell'organismo. Questa situazione interessa in modo particolare i tecnici manutentori nei luoghi di sosta degli aeromobili nonché tutti coloro che lavorano negli aeroporti e più in generale i passeggeri che transitano nei medesimi;

particolarmente grave è il rischio derivante da un eventuale incidente che interessi un aeromobile. Infatti, la presenza dell'uranio impoverito, coinvolto in un incendio rappresenterebbe la peggiore condizione di inquinamento e di pericolo, a partire dai soccorritori;

come riportato dal quotidiano *il Manifesto* del 9 gennaio 2000, già diversi incidenti pericolosi sono stati segnalati. In particolare, si segnala l'incidente accaduto presso l'aeroporto di Stansted, nella regione inglese dell'Essex, quello del Boeing 747 della El Al, caduto nel 1992 alla periferia di Amsterdam, quello, infine, dell'Hercules C 130 inglese caduto vicino al campo profughi di Kukes in Albania. Secondo quanto riportato dal quotidiano *Il Manifesto*, nell'incidente del 1992, una commissione d'inchiesta olandese aveva accertato che circa 130 chilogrammi di uranio erano stati inalati dai soccorritori e dalla gente del posto e che oltre 800 persone contaminate accusarono problemi respiratori, affaticamento, dolori alle ossa e ai reni;

le strutture manutentive aeronautiche italiane non sembrano adeguatamente informate o istruite al riguardo, così come non risultano essere effettuate le indispensabili verifiche periodiche e gli interventi preventivi per non esporre gli addetti adibiti alle manutenzioni o alle sostituzioni dei contrappesi contenenti uranio impoverito;

non risulta che siano adeguatamente informati neppure i dipendenti operativi del corpo nazionale dei Vigili del fuoco che prestano servizio presso gli aeroporti come anche gli altri addetti che prestano servizio nella medesima area -:

se siano a conoscenza di tali fatti;

se risulti che sia stata fatta una ricognizione degli aeromobili che contengono uranio impoverito tra i propri componenti;

se non ritengano necessario impedire il passaggio nel nostro Paese ad aeromobili, con presenza di uranio 238, che attual-

mente sono utilizzati in linee di volo, almeno fino a quando l'uranio 238 presente non sia rimpiazzato dalla compagnia proprietaria con il tungsteno;

quali iniziative siano state assunte per informare sui rischi e formare adeguatamente le strutture manutentive aeronautiche, quelle dei reparti operativi del corpo nazionale dei Vigili del Fuoco e delle altre strutture che operano negli aeroporti;

se esistano piani per la prevenzione dei rischi derivanti da incidenti che possono comportare fuoriuscita di uranio impoverito. (3-05220)

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IN COMMISSIONE

GIOVANNI PACE. - *Ai Ministri dell'industria del commercio e dell'artigianato, del tesoro, bilancio e programmazione economica e del lavoro e della previdenza sociale.*  
- Per sapere - premesso che:

il processo di riorganizzazione in atto all'interno del gruppo Enel mette a rischio la permanenza a L'Aquila della direzione territoriale Abruzzo e Molise dell'ENEL distribuzione spa, del centro servizi di amministrazione del personale dell'intero gruppo Enel competente per le regioni Abruzzo e Molise, della società elettroimmobiliare del medesimo gruppo e dell'unità territoriale per L'Aquila -:

quali iniziative intendano assumere al fine di assicurare il mantenimento delle suddette strutture e conservare i livelli occupazionali esistenti. (5-07450)

GIOVANNI PACE. - *Al Ministro dell'interno.* - Per sapere - premesso che:

è in atto un riassetto strutturale dei compartimenti interregionali della polstrada e, tenuto conto che, nei giorni scorsi, i sindacati autonomi Sap e Siulp de L'Aquila hanno diffuso la notizia circa l'eventuale diversa collocazione della sede