

se non ritengano d'intensificare i controlli su tutte le frontiere del territorio italiano sulla merce di cui trattasi;

quali siano i controlli effettuati sugli importatori di cagliata di latte di bufala, che negli ultimi anni hanno invaso il mercato italiano con prodotti pericolosi alla salute e utilizzati per frodi alimentari;

cosa si intenda porre in essere per debellare alle frontiere l'ingresso e successivamente il commercio di prodotti primi di origine animale pericolosi alla salute ed oggetto di frodi alimentari. (5-08296)

Interrogazione a risposta scritta:

MAMMOLA e CUCCU. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 1 del decreto legislativo 2 marzo 2000, n. 49 concernente il termine di opzione per il rapporto esclusivo da parte dei dirigenti medici e veterinari fissa le modalità, le procedure e termini per la presentazione da parte dei primari della domanda di essere sottoposti a verifica della propria attività professionale al fine di ottenere la proroga della durata del loro rapporto professionale con la struttura sanitaria per la durata di sette anni;

i dirigenti sanitari (primari) titolari di rapporto esclusivo che non abbiano presentato la domanda di essere sottoposti a verifica vengono, ai sensi del citato decreto, confermati nell'incarico di direzione ricoperto fino al 30 aprile 2002 mentre dal giorno successivo a tale data si vedranno attribuire un incarico professionale non comportante la direzione di una struttura complessa;

a causa dei brevissimi tempi intercorrenti fra la data di pubblicazione del decreto (3 marzo 2000) e quello del termine ultimo per la presentazione delle domande (30 aprile 2000), nonché della scarsa pubblicizzazione dei termini del decreto da parte di alcune Asl si sono verificati casi di primari che abbiano fatto pervenire alle Asl di competenza la do-

manda di verifica delle attività professionali in ritardo rispetto alla data di scadenza dei termini;

il ritardo è stato a volte causato anche dalla poco chiara formulazione dell'articolo 1 del decreto tanto che la Asl 14 di Omegna ha chiesto alla regione Piemonte se il termine del 30 aprile 2000 fosse da considerare perentorio ovvero meramente ordinatorio;

la regione Piemonte ha espresso il parere che il termine fosse da considerare perentorio e, su tale base interpretativa, la Asl 14 di Omegna ha dichiarato fuori termine domande di primari avanzate prima del 30 aprile 2000 ma registrate a protocollo il 3 maggio (un solo giorno di ritardo considerato che 30 aprile e 1° maggio erano giorni festivi) —:

se il termine di cui all'articolo 1 debba essere considerato effettivamente perentorio e non ordinario e se altre regioni abbiano al riguardo dato una interpretazione diversa da quella restrittiva adottata dalla regione Piemonte;

se non si ritenga opportuno emanare una circolare interpretativa delle norme applicative del decreto prevedendo che siano considerate ricevibili tutte le domande pervenute alle Asl da parte dei primari e dirigenti di 2° livello che abbiano fatto pervenire la richiesta di verifica dell'attività quinquennale entro la data del 30 giugno 2000 termine assegnato ai direttori generali delle Asl per far effettuare al Comitato preposto le verifiche stesse.

(4-31761)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, il Ministro dei lavori pubblici, per sapere — premesso che:

il ministero dei trasporti, unitamente al ministero dei lavori pubblici, al Presi-

dente della Giunta regionale dell'Umbria, al sindaco di Perugia, in data 23 ottobre 1999 hanno sottoscritto un « accordo di programma » per il finanziamento del progetto del Minimetrò di Perugia, il cui costo complessivo è stimato in 170 miliardi di lire, di cui 114,8 per il 1° tratto funzionale, così ripartito: 45,92 miliardi provenienti da soggetti privati; 30 miliardi dal ministero dei lavori pubblici; 38,88 miliardi dal ministero dei trasporti e della navigazione;

per la realizzazione di tale opera era stato stipulato, in data 12 dicembre 1997, un precedente « accordo di programma », che prevedeva un costo complessivo di 156 miliardi, di cui: 80,55 miliardi provenienti da soggetti privati e dal comune di Perugia; 75,45 miliardi da fondi per le aree depresse o da altre provenienze;

Perugia non è annoverabile tra le aree depresse di cui alla normativa di riferimento (il punto è già stato oggetto di una precedente interrogazione);

entrambi gli « accordi di programma » sono del tutto carenti dei fondamentali elementi valutativi circa i presunti introiti derivanti dal sistema trasportistico progettato, atti a giustificare l'economicità dell'opera, atteso anche che al primo accordo di programma era acclusa una relazione solo ed esclusivamente descrittiva del sistema di trasporto e dei relativi costi e che nel secondo accordo di programma nulla è stato variato a tal riguardo;

il progetto Minimetrò è stato presentato come un « project financing » atipico, ovvero come un'operazione di finanziamento di un'attività economica dove l'intervento pubblico doveva essere non superiore al 50 per cento e con un forte impegno da parte della componente privata;

il progetto, per sua esplicita e manifesta ammissione, prevede almeno per i primi anni, un forte deficit di bilancio di circa 3 miliardi/anno, con tempi di ritorno dell'investimento lunghi, quanto incerti;

il socio privato è costituito dalla Società Metrò Perugia, in cui sono presenti in posizione fortemente dominante (con circa

il 70 per cento del capitale sociale), due società partecipate dal comune di Perugia, quali l'Apm spa e la Sipa spa, sostenute essenzialmente da capitali pubblici;

il Consiglio d'amministrazione della Società Apm spa, in data 11 maggio 2000, all'approvazione del bilancio 1999 ha sottolineato « l'impegno per la realizzazione del Minimetrò, attivando garanzie per oltre 30 miliardi », e che la Sipa spa si impegnerà, presumibilmente, per la copertura per altri 9-10 miliardi, in rapporto alla propria quota di partecipazione;

l'impegno finanziario da parte dei privati nel progetto Minimetrò ammonta a 45,92 miliardi di lire, ma di questi solo il 10 per cento e forse anche meno sarà sostenuto dalle imprese cointeressate nella Società (Leitner-Umbria Domani) mentre oltre il 90 per cento sarà coperto comunque con capitale di derivazione pubblica —:

quali siano stati i criteri valutativi per finanziare ulteriormente il Minimetrò di Perugia passando da un costo complessivo di 156 a 170 miliardi di lire;

se siano state analizzate, a parità di costo, altre soluzioni alternative;

se sia stato valutato che quest'opera non risponde più alla logica di un « project financing », in quanto l'impegno finanziario di parte privata è di molto inferiore al 40 per cento del costo (45,9 miliardi di lire) intervenendo le due Società partecipate dal comune di Perugia, la Sipa e l'Apm per circa il 90 per cento, lasciando alle imprese private (Umbria Domani e Leitner) solo il 10 per cento.

(2-02626) « Benedetti Valentini ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, il Ministro della giustizia, per sapere — premesso che:

sono in corso i lavori per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria nel-

l'ambito del progetto di Alta Velocità sulla tratta Firenze Bologna;

dalla visita ai cantieri di una delegazione del Prc, e da altre verifiche, sono emersi vari problemi;

è stato siglato un accordo sindacale che prevede un ciclo continuo basato su sei giorni lavorativi, comprese sei notti consecutive, per 48 ore settimanali;

questo nastro lavorativo contrasta con la pesantezza e la nocività del lavoro in galleria, e mette in difficoltà i lavoratori che abitano molto lontano dai cantieri, in particolare i lavoratori provenienti dalle regioni meridionali tant'è che le mogli di questi minatori hanno scritto anche al Presidente della Repubblica;

questo nastro lavorativo appare ancora più incomprensibile per un'opera ormai finanziata interamente dal pubblico;

tale nastro non sembra trovare riscontro in altre tratte;

ad aumentare il danno c'è la particolare concezione degli alloggi dove dormono due lavoratori per stanza non dotata di servizi, non necessariamente dello stesso turno; tali alloggi sono ubicati presso la discarica con relativa strada d'accesso con un rumore continuo: notte compresa;

la beffa aumenta vedendo gli alloggi per impiegati di qualità superiore, con bagno e doccia interna, e per una sola persona, nonostante costoro non sembrano svolgere un lavoro più pesante; anche le mense sembrano separate (anacronismo o segno dei tempi?);

dell'accordo citato solo il ciclo lavorativo sembra applicato e non le parti riguardanti la composizione delle squadre ed altri elementi che riguardano la sicurezza, così come documentato da un dossier di Medicina Democratica;

pur comprendendo le difficoltà di monitorare e controllare da parte delle Asl e degli altri enti, non sembra che tali enti siano in grado di dare seguito ai loro compiti e questa situazione potrebbe com-

portare anche distorsioni o comportamenti ambigui nei compiti istituzionali stante la forza « economica e politica » di chi costruisce l'opera;

più in generale si ha l'impressione di una gestione dei magazzini del materiale, non si sa quanto trasparente cemento, carburante ecc. ecc.;

così non appare chiara la reale situazione e legalità del 40 per cento degli appalti esterni e di tutta la catena dei subappalti dove, sembra, che ditte vincitrici non svolgano i lavori, consorzi che non fanno lavorare i soci ma altre aziende, aziende che non hanno, forse, presentato la documentazione antimafia, aziende abusive, autocarri senza nome e senza documenti con probabili problematiche sulla questione della sicurezza, mancanza dell'assicurazione su autisti e merci. Problematica sembra la correttezza e trasparenza dei subentri o del legame fra aziende subentrate e altre aziende imposte a chi acquisisce i lavori;

sembra che mesi addietro siano state cambiate alcune figure di direzione senza che siano chiare le motivazioni;

sembra che siano in atto cambiamenti complessivi sulla gestione della realizzazione dell'opera;

appare già evidente che i costi dell'opera saranno sforati e verrà chiesta una revisione dell'importo complessivo;

in questo periodo è emersa la grave problematica ambientale derivante dall'abbassamento delle falde acquifere nel Mugello; abbassamento, previsto e conosciuto dai sindaci della zona —:

se non intenda intervenire affinché: vi sia un ripensamento riguardo all'accordo riguardante i cicli di lavoro;

siano verificati e, se necessario aggiornati, gli accordi inerenti la sicurezza, la domiciliazione, e le altre questioni connesse alla vita dei lavoratori in questione;

si verifichi lo stato degli enti preposti al controllo di tutti gli aspetti riguardanti questa grande opera;

si verifichi la gestione interna del Cavet e la situazione della catena degli appalti e subappalti;

venga rianalizzato l'impatto ambientale a partire dalle acque.

(2-02629)

« Boghetta ».

Interrogazione a risposta orale:

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

la nave carboniera Eurobulker IV, naufragata lo scorso 7 settembre nelle acque antistanti Portoscuso (Cagliari), si è spezzata, affondando con l'intero carico di 17 mila tonnellate di carbone;

un grave inquinamento era stato determinato dalla fuoriuscita del combustibile al momento dell'incidente, provocato (pare) da errore umano;

un nuovo grave inquinamento è ora causato dal carico disperso in mare —:

quale sia la sua valutazione sul fatto che le operazioni di recupero del carico siano state avviate tardivamente, a fronte di una situazione di gravissimo rischio (la nave incagliata, aveva riportato uno squarcio di trenta metri) purtroppo avveratosi;

di chi siano le responsabilità e quali provvedimenti intenda adottare. (3-06364)

Interrogazione a risposta in Commissione:

ROGNA MANASSERO DI COSTIGLIOLE e TESTA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la stazione ferroviaria di Castrocielo, nel frusinate, rappresenta ormai da tempo, il mezzo di trasporto più utilizzato da

lavoratori e studenti pendolari di un notevole bacino di utenza che comprende anche i comuni di Aquino e Pontecorvo nonché numerosi stabilimenti industriali situati a ridosso della ferrovia;

il 23 settembre entrerà in funzione la nuova stazione ferroviaria di Piedimonte San Germano: una mega struttura in preparazione da 27 anni costata circa 30 miliardi e che sarà dotata di 13 binari;

a seguito di tale attivazione, le ferrovie dello Stato pare abbiano deciso la chiusura della stazione di Castrocielo vanificando così i vantaggi specifici del trasporto su ferro rispetto a quelli su gomma e generando un netto malcontento nella popolazione residente che costretta a servirsi del treno quotidianamente, ha già evidenziato alle autorità competenti i gravi disagi che migliaia di passeggeri dovranno sopportare per questa decisione incongrua;

da lungo tempo i cittadini dei comuni di Castrocielo, Aquino e Pontecorvo, sono abituati a far fronte con il proprio ingegno e buona volontà alle carenze dell'attuale struttura dei trasporti pubblici. Infatti la stazione di Castrocielo non è mai stata resa pienamente funzionale mancando del tutto di sottopassaggi pedonali, ma innanzitutto di una biglietteria: la vendita dei biglietti avviene ad opera di un bar sito nelle vicinanze;

il consiglio comunale di Castrocielo ha adottato una delibera in cui chiede alle Ferrovie dello Stato di non procedere alla chiusura della stazione ferroviaria del proprio comune, ma di convertire le spese previste per le opere di chiusura in interventi strutturali che riqualifichino il servizio su rotaie;

il sindaco di Castrocielo, il sindaco di Aquino ed il Commissario prefettizio di Pontecorvo sono concordi nella difesa di tale servizio pubblico, consapevoli che dirottare tutta l'utenza verso la stazione di

Piedimonte San Germano provocherebbe ulteriori e gravi disagi a lavoratori e studenti pendolari che sarebbero costretti ad utilizzare servizi pubblici di collegamento tra i suddetti paesi e la nuova stazione;

la popolazione pendolare della zona ha organizzato una raccolta di firme per evitare la cessazione dell'attività della stazione ferroviaria di Castrocielo —:

se il ministro non ritenga di intervenire presso le ferrovie dello Stato per mantenere in attività una struttura già esistente e molto utile alla vita quotidiana di tutti coloro che vivono la disagiata condizione di pendolare;

se non condivide il parere della autorità locali di riqualificare e migliorare la situazione attuale della stazione di Castrocielo convertendo i costi di smantellamento e chiusura in interventi di sicurezza per conservarne la funzionalità;

se non consideri una decisione incongrua quella di far cessare un servizio pubblico che ben soddisfa le esigenze di spostamento della popolazione locale costringendola ad ulteriori percorsi in mezzi pubblici per raggiungere la nuova stazione ferroviaria di Piedimonte San Germano.
(5-08295)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

circa mille studenti delle aree cilentane lamentano l'insufficienza del servizio pubblico di trasporto, in particolare delle Ferrovie dello Stato, per raggiungere l'università degli studi di Salerno;

i giovani firmatari risiedono nei comuni di: Agropoli, Capaccio, Cicerale, Giungano, Laureana, Ogliastro Cilento, Prignano Cilento, Rutino, Torchiara, Trentinara, ed in altri centri a sud di Salerno;

all'interrogante risulta che l'unico servizio di trasporto pubblico che dalle zone indicate procede verso la cittadella universitaria, ubicata nel territorio di Fisciano (Salerno), è assicurato da una linea privata che non riesce a soddisfare le esigenze di un'utenza in continua crescita;

le richieste d'aiuto lanciate dai giovani studenti hanno assunto, con il tempo, i contorni di un'emergenza che meriterebbe una maggiore attenzione da parte delle istituzioni;

la carenza del servizio pubblico denunciata, rappresenta, in alcuni casi, una minaccia al diritto allo studio garantito dalla Costituzione, per il fatto che sono numerosi i giovani che non possono usufruire di un mezzo proprio per raggiungere l'università e per questa ragione, gli stessi, sono costretti ad abbandonare gli studi —:

quali utili interventi il Governo intenda adottare per assicurare ai giovani cilentani un servizio di trasporto ferroviario capace di garantire agli utenti la frequenza ai corsi universitari. (4-31765)

OLIVO, SORIERO e MAURO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.*
— Per sapere — premesso che:

una recente determinazione del Ministero dei trasporti e della navigazione, diramata tramite nota del Capo del Servizio Affari Generali e del Personale e riguardante l'individuazione delle strutture periferiche di livello dirigenziale degli Uffici Provinciali della Motorizzazione, escluderebbe la sede di Catanzaro dall'elenco delle suddette strutture;

l'esclusione dell'Ufficio di Catanzaro appare inspiegabile, considerato che l'importanza e l'operatività di questa sede sono evidenziate dalle numerose competenze che le sono state attribuite in via esclusiva sul territorio calabrese: autolinee di competenza statale, mobilitazione, Commissione Regionale di esame per l'accesso di

trasportatore con autobus, Commissione Regionale di esame per l'accertamento dei requisiti per la capacità professionale per l'autotrasporto di merci per conto terzi, Commissione Regionale relativa al rilascio di attestati di idoneità professionale all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione e dei mezzi di trasporto, istruzioni pratiche riguardanti riscatti e collocamento a riposo di tutto il personale degli uffici provinciali della Regione con l'emanazione dei relativi decreti, rilascio tessere di riconoscimento ai dipendenti e loro familiari di tutti gli uffici provinciali della regione, sezione staccata Cpa (decreto ministeriale 1250 del 13 luglio 1998), sezione staccata Ustif;

tanto più appare ingiustificata la decisione di considerare la sede di Catanzaro non dirigenziale, in quanto Uffici provinciali di minor rilievo e con minori attribuzioni, anche tenendo conto dei criteri stabiliti dal ministero, sono stati considerati a carattere regionale;

quali iniziative intenda adottare per evitare il declassamento dell'Ufficio Provinciale della Motorizzazione di Catanzaro, considerato che il Capoluogo di regione ha già subito, in passato, una grave ed immotivata sottrazione di competenze e di strutture che ne mortifica il ruolo ed il prestigio. (4-31776)

MATACENA e TASSONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno, al Ministro dell'ambiente, al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

negli anni '70, a servizio dell'area industriale dell'ex Liquilchimica, venne edificato il porto di Saline Joniche (Reggio Calabria);

la costruzione del porto, malconcepita, nell'innescare un processo erosivo con variazione degli effetti dei moti ondosi nella distribuzione dei sedimenti lungo la fascia costiera, oltre a provocare la distruzione delle coste pure nei territori dei Comuni di Melito Porto Salvo, Motta San

Giovanni (frazione Riace Capo e Lazzaro) e Reggio Calabria (frazione Pellaro), ha comportato il perenne insabbiamento dello stesso;

considerato che alla gravissima situazione ambientale (il fenomeno, a detta degli esperti, sta assumendo le dimensioni di un vero disastro ambientale marino e geomorfologico) si affianca un non meno grave aspetto economico-occupazionale, che si preannuncia devastante per la già asfittica economia della zona interessata, poiché:

a) dopo oltre vent'anni di promesse, di progetti, di cassa integrazione, di... « aria fritta », finalmente, recentemente, alla ex Liquilchimica è subentrato il consorzio Sipi che ha avviato in tempi brevi l'attività produttiva: cosa che non può essere ampliata senza la piena funzionalità del porto;

b) i pescatori della zona sono praticamente impediti a svolgere la loro attività;

la funzionalità del porto rappresenta l'unica fonte di risorsa economica per l'intera fascia del litorale Melito-Saline-Lazzaro-Bocale;

fino ad oggi per rimuovere l'insabbiamento dell'imboccatura del porto di Saline Joniche e per tentare di arginare l'erosione del litorale Melito-Lazzaro-Bocale si è proceduto con interventi parziali e sconsiderati che non hanno risolto (e non potevano!) il problema, ma hanno solo generato sperpero di pubblico danaro;

sono stanziati nel bilancio della regione Calabria 4 miliardi per il dragaggio del porto di Saline Joniche;

detto dragaggio è stato iniziato e poi interrotto per mancanza di fondi poi rideterminati con i 4 miliardi su citati —:

l'interrogante chiede di conoscere quali opportuni ed urgenti provvedimenti si intendano adottare per pervenire al de-

finitivo dragaggio del Porto di Saline Joniche (Reggio Calabria) restituendolo alla propria piena funzionalità. (4-31777)

**Apposizione di firme
ad una risoluzione.**

La risoluzione in Commissione Giacco ed altri n. 7-00918 pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 10 maggio 2000, è stata successivamente sottoscritta anche dai deputati Polenta, Battaglia, Lucchese e Caccavari.

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

L'interrogazione a risposta scritta Cangemi e De Cesaris n. 4-31753, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 3 ottobre 2000, deve intendersi sottoscritta anche dal deputato Lenti.

**Ritiro di un documento
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interpellanza Rizzi n. 2-02600 del 26 settembre 2000.