

MENIA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il signor Giorgio Ghemitz, nato a Trieste l'11 giugno 1946, ivi residente in via San Bortolo 16, già riconosciuto invalido per servizio (di leva) con la spettanza di trattamento di ottava categoria tabella a, come da decreto registrato dalla Corte dei Conti in data 15 ottobre 1998, in data 12 gennaio 1999 chiedeva al direttore dell'Area Risorse Umane ed Organizzazione del comune di Trieste (essendo un dipendente dello stesso) che gli venisse concesso l'equo indennizzo;

in data 4 marzo 1999 il comune di Trieste dava parere favorevole inviando comunicazione al comitato per le pensioni privilegiate ordinarie;

in data 24 febbraio 2000 la Presidenza del Consiglio dei ministri trasmetteva l'istanza al ministero della difesa-13^a divisione, IV reparto, in quanto in precedenza erroneamente inviata dal comune di Trieste al suddetto comitato;

in data 3 maggio 2000 il ministero della difesa invitava il distretto militare di Udine ad istruire la pratica;

in data 31 gennaio 2001 il distretto militare di Udine inviava al ministero della difesa la pratica richiesta;

in data 28 febbraio 2002 (dopo 13 mesi!!!) il ministero della difesa richiedeva al distretto militare di Udine quanto richiesto con sua precedente nota datata 20 maggio 2002;

in data 25 marzo 2002 il distretto militare di Udine comunicava di aver già espletato la pratica in data 31 gennaio 2001 e, ad ogni buon conto, ritrasmetteva la stessa in copia;

ad oggi la pratica non risulta ancora conclusa —:

quali motivi abbiano rallentato fino ad oggi la definizione della pratica stessa e se si vogliano impartire disposizioni affinché sia garantito, dopo quasi tre anni,

il riconoscimento all'interessato dei diritti allo stesso spettanti. (4-04026)

* * *

ECONOMIA E FINANZE

Interrogazione a risposta scritta:

ROTUNDO. — *Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 19 luglio 2002 sono state definite le modalità di alienazione della partecipazione nell'ETI (Ente Tabacchi Italiani) rappresentante il 100 per cento del capitale sociale, interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze;

l'alienazione della manifattura italiana di sigarette a società multinazionali (che già monopolizzano gran parte del mercato mondiale) esclude la possibilità di controllare la qualità dei prodotti da fumo nazionali e la loro incidenza sulla salute pubblica;

i tabacchicoltori sono gli unici a poter garantire la qualità del tabacco sia come caratteristiche intrinseche delle produzioni, sia come controllo sui residui di pesticidi a garanzia dei fumatori e dell'impatto sull'ambiente;

le produzioni nazionali danno delle garanzie etiche garantendo una manodopera regolare bandendo lo sfruttamento dei minori e fenomeni di deforestazione che ritroviamo spesso nelle produzioni tabacchicole *extra* europee;

l'ETI ha intrapreso diverse azioni per la salvaguardia dei fumatori (ad esempio l'incentivazione di produzioni eco-compatibili);

l'ETI detiene il marchio, del sigaro Toscano simbolo di tradizione e cultura dell'Italia nel mondo;

è necessario tutelare la produzione dei tabacchi orientali, prodotti in provincia di Lecce, che attraversano una crisi di mercato molto acuta a causa del blocco delle esportazioni e delle manifatture italiane —:

se non ritenga di intraprendere le opportune iniziative affinché siano stabiliti dei vincoli alla privatizzazione dell'ETI (così come stabilito in Francia, Spagna e Portogallo) attraverso clausole che impegnino futuri acquirenti dell'ETI a mantenere per un ragionevole periodo di tempo acquisti diretti dai trasformatori italiani di tabacco greggio lavorato nazionale delle diverse varietà. (4-04030)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la sezione della Corte d'appello di Bologna, nonostante l'enorme carico di procedimenti di cui è gravata è costituita soltanto da tre magistrati;

nonostante le reiterate richieste non si è mai provveduto a rinforzare l'organico della sezione stessa, i cui componenti non sono più in grado di soddisfare le richieste delle parti relative a documentate e giustificate anticipazioni di udienze —:

quali iniziative urgenti intenda porre in essere affinché sia assicurato un procedimento di organico dei magistrati assegnati alla sezione lavoro della Corte d'appello di Bologna. (5-01281)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

VIGNI, GASPERONI, ABBONDANZIERI, AGOSTINI, LUSETTI, FRANCI, DUCA, CHITI, FILIPPESCHI, NANNICINI, ARMANDO COSSUTTA, BINDI, CALZOLAIO e FANFANI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

gli interroganti hanno già presentato, in data 22 luglio 2002, una interrogazione al medesimo ministro sulla questione dell'esclusione della strada di grande comunicazione Grosseto Fano (E78) dalle priorità strategiche per il Paese, attraverso il mancato inserimento della stessa tra le priorità infrastrutturali connesse alla legge obiettivo e indicate nel documento di programmazione economico-finanziaria (Dpef),

a tutt'oggi rimangono ignote le ragioni dell'esclusione e pressante la necessità di avere una risposta precisa ed esauritiva —:

come si giustifichi la decisione di escludere la Grosseto-Fano dalle priorità strategiche per il Paese e se non ritenga necessario reinserirla tra le priorità infrastrutturali connesse alla legge obiettivo, fianco delle 21 già indicato nel Dpef. (4-04025)

FASANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la stazione ferroviaria di Pontecagnano-Faiano (Salerno), per la sua locazione geografica assume particolare rilievo nel settore dei trasporti su rete ferroviaria, in quanto prolungamento della città di Salerno e vicinissima a Battipaglia;

è pertanto un rilevante nodo commerciale, oltre che centro di raccolta e di passaggio dei pendolari (lavoratori e studenti) delle zone limitrofe;

la inadeguatezza della struttura, i frequenti e continui ritardi dei convogli, la