SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

n. 54

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 24 gennaio al 5 febbraio 1989)

INDICE

AGNELLI Arduino: sulle iniziative che si intende assumere in relazione alle carenze funzionali riscontrate nella gestione dell'ente Ferrovie dello Stato (4-01353) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 1419

CARTA: sulle disfunzioni degli uffici periferici del Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno in Sardegna (4-02654) (risp. GASPARI, *ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 1420

CITARISTI: sui film che hanno ottenuto sovvenzioni statali negli ultimi due anni, sui criteri adottati per l'erogazione di tali sovvenzioni e sui componenti della commissione giudicante (4-00694) (risp. ROSSI di MONTELERA, *sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo*) 1421

EMO CAPODILISTA: per la salvaguardia dei posti di lavoro delle officine San Giorgio a San Giorgio delle Pertiche (Padova), minacciati dai nuovi criteri deliberati dalle Ferrovie dello Stato, per l'assegnazione di commesse industriali relative al materiale ferroviario (4-01538) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1422

FERRARA Pietro: sui motivi che ostano alla concessione della autorizzazione ad effettuare trapianti cardiaci al centro cardiochirurgico di Catania (4-02392) (risp. GARAVAGLIA, *sottosegretario di Stato per la sanità*) 1423

FLORINO: sulle cause che ritardano la pubblicazione della graduatoria dei disoccupati di Napoli che hanno compilato e consegnato il questionario ai vari uffici circoscrizionali per l'attivazione concreta della legge 28 febbraio 1987, n. 56, e per invitare il prefetto, il sindaco e i presidenti della giunta regionale e provinciale di Napoli a negare incontri con le delegazioni di disoccupati al fine di non compromettere gli equilibri ristabiliti dalla legge medesima in materia di avviamento al lavoro (4-01822) (risp. FORMICA, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) *Pag.* 1424

GAROFALO: per la liquidazione dell'indennità assicurativa dovuta dall'INAIL all'avvocato Mariano Leonetti e per l'accoglimento della richiesta di distacco presso la sede di Cosenza presentata dallo stesso (4-01700) (risp. FORMICA, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 1426

LIBERTINI ed altri: sulla sostituzione dei voli Alitalia da Roma a New York, cancellati per uno sciopero dei piloti, con voli della compagnia *charter* Tower Air non affiliata alla IATA, e sul costo delle operazioni antisciopero dell'Alitalia (4-01792) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1427

LONGO: sulle iniziative da assumere per ovviare alle gravi conseguenze derivanti alle industrie che operano nel settore della ripartizione e costruzione di materiale ferroviario dalla decisione delle Ferrovie dello Stato di ridurre del 50 per cento le commesse esterne (4-01630) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1429

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

MACIS, FOGU: per il ripristino del servizio ferroviario tra Carbonia e Villamassargia (Cagliari) (4-01846) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 1430

MACIS, PINNA: per un intervento presso la RAI volto a garantire la ricezione dei canali delle tre reti televisive nella frazione di San Benedetto di Iglesias (Cagliari) e sulla opportunità di sospendere la riscossione dei canoni di abbonamento 1988 per gli abitanti della zona (4-00912) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 1431

MARIOTTI: per il ripristino dei collegamenti ferroviari tra La Spezia, l'entroterra padano e l'Emilia (4-00083) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1432

PECCHIOLI, LIBERTINI: sull'interruzione dell'erogazione dell'energia elettrica il 7 luglio 1988 nell'aeroporto di Fiumicino (Roma) (4-01907) (risp. SANTUZ, *ministro dei trasporti*) 1434

PETRARA, LOPS: sui motivi dell'ingiustificata esclusione dell'azienda Midì di Bari dall'intervento straordinario della GEPI (4-00991) (risp. BATTAGLIA, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*) 1435

PINNA ed altri: per un intervento presso la SIP al fine di evitare la disattivazione dei servizi telefonici delle amministrazioni locali gravate da difficoltà finanziarie, con particolare riferimento alla situazione del comune di Lanusei (Nuoro) (4-01318) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) *Pag.* 1435

sulla decisione della capitaneria di porto di Olbia (Sassari) di assegnare ad una nave passeggeri della società Navarma la banchina finora utilizzata dalla Sardegna navigazione per il trasporto delle merci (4-01739) (risp. PRANDINI, *ministro della marina mercantile*) 1436

POLLICE: per la predisposizione di adeguati controlli sanitari sui lavoratori dell'ufficio Poste ferrovia di Ancona, anche in relazione alla recente chiusura del centro meccanizzato a causa dell'utilizzo di materiali da costruzione altamente tossici (4-00914) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 1437

POLLICE ed altri: per l'indizione, entro il mese di maggio 1988, delle elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale in seno agli organi centrali e periferici delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (4-01251) (risp. MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 1439

TRIPODI ed altri: per la rapida approvazione ed il finanziamento della perizia suppletiva relativa alla costruzione della diga di Castagnara, presso Galatro (Reggio Calabria) (4-02398) (risp. GASPARI, *ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno*) 1441

AGNELLI Arduino. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che, ad oltre un anno dall'entrata in vigore della legge n. 210, istitutiva dell'ente Ferrovie dello Stato, in virtù della quale si doveva realizzare un'adeguata svolta gestionale, per mezzo di una riorganizzazione strutturale, contabile e amministrativa, capace di consentire il rilancio del trasporto ferroviario e di innescare la dinamicità essenziale per aggredire il mercato dei trasporti, all'interno della nuova struttura sempre più vengono denunciate carenze funzionali, difetti di strategia, nonchè provvedimenti che non sembrano rivolti alle finalità e agli indirizzi del piano generale dei trasporti;

che, in particolare, sono state sostenute spese procrastinabili, a scapito di altre, primarie ed essenziali;

che non si è provveduto alla riqualificazione del personale, specie di quello amministrativo, pur se finanziata da fondi CEE;

che non si sta provvedendo ad incentivare le nuove figure professionali emergenti (quadri) e a stimolare la produttività ed è molto dubbia la politica di relazioni industriali, giacchè i ferrovieri non vengono consultati,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro dei trasporti non ritenga opportuno che vengano indicati gli obiettivi da raggiungere nel breve, medio e lungo termine (per ora non si è andati oltre il programma settoriale dell'alta velocità) ed in particolare gli interventi mirati al soddisfacimento immediato delle esigenze degli utenti.

(4-01353)

(6 aprile 1988)

RISPOSTA. – Si dichiara preliminarmente che questo Dicastero concorda pienamente sull'opportunità di indicare, in modo univoco e definitivo, gli obiettivi da raggiungere nel trasporto ferroviario, ma ritiene, nel contempo, logico e necessario subordinare tale fatto alla piena e chiara cognizione delle disponibilità finanziarie: ciò al fine di enucleare tra gli obiettivi già individuati da tempo quelli da perseguire prioritariamente nell'ambito dei fondi stabiliti ed assegnati alle Ferrovie dello Stato.

Circa, poi, alcuni rilievi contenuti nell'interrogazione cui si risponde, l'ente Ferrovie dello Stato osserva quanto segue.

Per quanto riguarda gli aspetti di riorganizzazione strutturale, l'ente fa presente che tale processo è stato ultimato. Sia in sede centrale che periferica, a parte i perfezionamenti sempre necessari in fasi di cambiamento così radicale, l'aspetto strutturale-amministrativo-contabile è stato modellato secondo le direttive espresse nella legge di riforma. Hanno visto pratica attuazione, sia pure in via sperimentale, alcuni «impianti di produzione», strumenti gestionali profondamente innovativi, considerati decisivi per il rilancio del trasporto ferroviario e per la realizzazione di quelle connotazioni di «aggressiva dinamicità» ricordate nell'interrogazione cui si risponde. L'ente Ferrovie dello Stato precisa che il programma di istituzione di tali

«impianti» in tutta la rete sta procedendo a ritmi sostenuti e con le cadenze stabilite, per cui sotto l'aspetto organizzativo-strutturale le attese e le istanze della legge n. 210 del 1985 hanno ricevuto concrete e positive risposte.

Per quanto concerne la riqualificazione del personale ferroviario, l'ente ricorda che tale personale, ai diversi livelli, è stato, da sempre, destinatario di consistenti interventi di formazione ed istruzione professionale, in relazione alla complessità delle prestazioni richieste ed alle conseguenti connesse responsabilità. Con riferimento, invece, al presumibile finanziamento, da parte della CEE, delle attività formative e di riqualificazione, l'ente Ferrovie dello Stato evidenzia che, attualmente, le disposizioni vigenti che ne disciplinano l'erogazione, tramite il Ministero del lavoro e della previdenza sociale a carico del fondo sociale europeo, non prevedono «rimborsi» per attività di riqualificazione del personale già in servizio.

Per quanto riguarda l'attività di incentivazione delle nuove figure professionali emergenti, l'ente osserva che sta perseguendo una strategia tesa a valorizzare al massimo le risorse umane a propria disposizione. Si sta, perciò, operando nel senso di individuare ed attuare un nuovo sistema organizzativo di cui punto nodale è l'adozione coordinata di idonei strumenti imprenditoriali.

Nell'ottica di tale strategia, l'ente Ferrovie dello Stato sta dedicando una particolare attenzione ai quadri ed al personale dirigenziale, al fine di pervenire ad una gestione improntata a criteri di efficienza ed al recupero della produzione e della produttività del servizio, anche attraverso l'adozione di un idoneo sistema premiante.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(30 dicembre 1988)

CARTA. - *Al Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* - Per sapere se sia a conoscenza del grave stato di disagio in Sardegna per il notevole e insopportabile ritardo nella trattazione e nella definizione delle pratiche affidate alle unità periferiche dell'amministrazione dello Stato.

Osservato che detto stato di crisi è, secondo le motivate conclusioni della Commissione parlamentare Medici (1970), causa non ultima di un profondo malessere dell'Isola, del fenomeno di progressiva degradazione sociale e della seria protesta, espressa molto spesso in forme di violenza, si chiede inoltre di conoscere:

se le disfunzionalità rilevate siano da riscontrarsi a mancata copertura di esse;

nell'uno e nell'altro caso, se non si intenda precisare quale sia la situazione degli uffici del Ministero in Sardegna al 31 dicembre 1988.

(4-02654)

(21 dicembre 1988)

RISPOSTA. - In risposta alla interrogazione in oggetto, si significa preliminarmente che il Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno non dispone di una struttura burocratica

periferica nè in Sardegna, nè in alcuna altra regione meridionale. Lo stesso Ministro ha peraltro poteri di direttiva e di vigilanza nei confronti degli organismi dell'intervento straordinario (Agenzia per il Mezzogiorno ed enti di promozione) e, nell'esercizio di tali funzioni, non ha mancato di segnalare agli organismi medesimi la necessità di far fronte ai loro compiti istituzionali con la necessaria correttezza e con intenti di piena collaborazione con le regioni, gli enti locali e l'utenza.

In particolare, si segnala che il Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ha impartito, in data 13 gennaio 1989, specifiche direttive alla Agenzia per il Mezzogiorno per la costituzione, il potenziamento e la qualificazione nel senso anzidetto di uffici periferici a livello regionale dell'Agenzia medesima, individuando le funzioni primarie che essi dovranno svolgere per assicurare una azione coordinata di informazione, stimolo e supporto ai soggetti locali.

Il Ministro senza portafoglio
per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno
GASPARI

(25 gennaio 1989)

CITARISTI. – *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* – Per conoscere:

i criteri adottati dall'apposita commissione per stabilire i film culturalmente validi e quindi degni di contributi statali;

se risponda a verità che, per esempio, il film «La chiave», di fronte ad un incasso di oltre 11 miliardi, stia ricevendo dallo Stato un contributo di 1.430 milioni in rate bimestrali;

l'elenco completo dei film che nell'anno 1986 e 1987 hanno ottenuto sovvenzioni dallo Stato in base alla normativa vigente, l'ammontare di tali contributi per ogni film, la motivazione adottata dalla commissione per ammettere tali film ai contributi statali, i nomi dei componenti la commissione e la loro specifica qualifica.

(4-00694)

(30 novembre 1987)

RISPOSTA. – In ordine all'interrogazione in oggetto, riguardante essenzialmente la contribuzione ministeriale ai film di qualità, si fa presente quanto segue.

I lungometraggi nazionali hanno diritto, in base alla legge sul cinema n. 1213 del 1965, ad una contribuzione percentuale sugli incassi ed alla programmazione obbligatoria.

Vi sono, poi, lungometraggi che ottengono, in relazione alle proprie qualità culturali e spettacolari, il cosiddetto «premio di qualità»; essi sono in numero assai limitato – 20 all'anno – ed occorre un giudizio di un'apposita commissione di esperti.

I contributi, cui accenna l'onorevole interrogante per quanto riguarda in particolare il film «La chiave», sono quelli percentuali sugli incassi ed hanno carattere automatico sulla base dei criteri fissati nell'articolo 5 della legge n. 1213.

La commissione suaccennata che esamina e apprezza i film dal punto di vista del valore culturale è composta da soggetti di grande esperienza nel settore dello spettacolo cinematografico e di diversa estrazione e provenienza culturale e categoriale.

Per quanto concerne i premi di qualità riguardanti gli anni 1986-1987, cui pure l'onorevole interrogante si riferisce, si fa presente che:

1) per il primo semestre 1986 sono stati «premiati» i seguenti film:

a) «Un complicato intrigo di donne, vicoli e delitti» (Italian international film srl): lire 200.000.000;

b) «Ehrengard» (RAI - Radiotelevisione italiana spa - Antea cinematografica srl; premio di lire 200.000.000, con la detrazione della quota parte spettante all'autore del commento musicale, non utilizzato): lire 196.000.000;

c) «Ginger e Fred» (PEA - Produzioni europee associate srl): lire 200.000.000;

d) «Giovanni senzapensieri»; (RAI - Radiotelevisione italiana spa - Istituto Luce spa - Italnoleggio cinematografico - ASA Film srl): lire 200.000.000;

e) «Speriamo che sia femmina» (Clemi cinematografica srl): lire 200.000.000;

2) per il secondo semestre 1986 e per i primi due semestri 1987 il procedimento per la concessione dei premi è tuttora in corso; restano da erogare altri quindici premi da 200 milioni l'uno per il 1986 e tutti i venti premi per il 1987, il cui importo è salito a 250 milioni ciascuno.

Per completezza si comunica, altresì, in ordine ai contributi percentuali sugli incassi, aventi, si ribadisce, carattere automatico, che questa amministrazione ha effettuato negli anni 1986 e 1987, rispettivamente, 1473 operazioni (per un importo complessivo di 21 miliardi, 435 milioni e 630 mila lire) e 1539 operazioni (per un importo complessivo di 15 miliardi, 189 milioni e 692 mila lire).

Il Sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo
ROSSI DI MONTELERA

(11 gennaio 1989)

EMO CAPODILISTA. - *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali.* - Premesso:

che, con delibera del consiglio d'amministrazione, la direzione nazionale delle Ferrovie dello Stato ha deciso di ridurre del 50 per cento le commesse di riparazioni ferroviarie in appalto e di favorire nell'assegnazione le aziende ubicate nel Mezzogiorno;

che a San Giorgio delle Pertiche, piccolo comune del padovano, operano da 25 anni le officine San Giorgio spa, specializzate in riparazioni di materiale mobile ferroviario;

che tale azienda, considerata la più piccola del settore nel Veneto, dà lavoro a 150 persone, prevalentemente capifamiglia a monoreddito;

considerato che la decisione delle Ferrovie dello Stato ha già determinato per le officine San Giorgio, nonchè in altre importanti imprese del padovano, un drastico taglio occupazionale,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative si intenda adottare per

la necessaria salvaguardia di questa come delle altre aziende del settore, le cui sorti dipendono dalle commesse affidate dalle Ferrovie dello Stato, e per evitare che il progetto di risanamento economico dell'ente statale metta in serio pericolo tanti posti di lavoro e, conseguentemente, le economie locali di cui le industrie del comparto costituiscono spesso il volano.

(4-01538)

(10 maggio 1988)

RISPOSTA. - Si risponde per delega del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, anche a nome del Ministro delle partecipazioni statali.

In seguito all'approvazione della legge finanziaria per l'anno 1988, che ha ridotto l'entità dei finanziamenti destinabili all'ente Ferrovie dello Stato, ed ai nuovi adempimenti di bilancio imposti dalla mutata natura giuridica determinata dalla legge n. 210 del 1985, l'ente Ferrovie dello Stato rende noto di aver dovuto apportare una consistente riduzione degli stanziamenti relativi alla riparazione del materiale rotabile presso l'industria privata, con conseguente riduzione degli affidamenti.

L'ente precisa che tale strategia ha riguardato anche l'attività delle officine San Giorgio spa di San Giorgio delle Pertiche, cui si è dovuta applicare una riduzione di circa il 50 per cento delle commesse di lavoro, analogamente a quanto fatto per tutte le altre ditte operanti nel settore.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(30 dicembre 1988)

FERRARA Pietro. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della sanità.* - Premesso che sull'argomento «trapianti in Sicilia» l'interrogante ha già presentato altre due interrogazioni;

considerato:

che in data 2 luglio 1988 la commissione ministeriale composta dall'ingegner Macellari e dalla professoressa Callotti si è recata a Catania per valutare la capacità tecnico-organizzativa del centro del trapianto cardiaco e poter esprimere un giudizio di idoneità delle strutture e del personale, al fine di consentire la realizzazione di un adeguato programma di trapianti;

che la relazione scritta è favorevole all'autorizzazione al trapianto di cuore;

che il responsabile della direzione generale degli ospedali, professor Polizzi, ha preparato la relazione tecnica esprimendo parere favorevole all'autorizzazione al trapianto di cuore a Catania;

che presso il Consiglio superiore della sanità, presieduto dal professor Zannini, da qualche mese è posto all'ordine del giorno per la trattazione tale argomento, senza però alcun esito;

che il Governo regionale siciliano, su proposta dell'assessore alla sanità, ha nominato recentemente una commissione regionale per i trapianti di organo;

che assieme auspicano che il riconoscimento ministeriale prescritto possa essere accelerato il più possibile, al fine di conseguire una uniformità di interventi oltre che nel nostro paese anche in tutta la Sicilia,

l'interrogante chiede di conoscere i motivi del ritardo della autorizzazione ministeriale relativamente ai trapianti di cuore per il centro di Catania, nonostante la esistenza, unanimemente riconosciuta dalla commissione, di tutte le condizioni favorevoli, che forniscono ampie garanzie sia in ordine all'adeguamento delle strutture sia in ordine alla presenza delle necessarie capacità professionali.

Infine l'interrogante, nel ritenere che questo costituisca un atto di giustizia per tutti i siciliani sofferenti, si domanda quando potrà essere donato un cuore siciliano e poi trapiantato ad un siciliano nella sua terra.

(4-02392)

(9 novembre 1988)

RISPOSTA. - Risponde al vero che, in base alle risultanze dei sopralluoghi conoscitivi effettuati da due propri esperti presso la cattedra di chirurgia cardiaca dell'università di Catania in data 20 maggio e 19 luglio 1988, l'Istituto superiore di sanità con relazione del 5 agosto 1988 - a norma dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 409 del 1977 - ha espresso parere favorevole sull'idoneità tecnica di tale cattedra, previo potenziamento del personale laureato addetto al relativo laboratorio di tipizzazione tissutale ai fini dell'autorizzazione all'espletamento delle operazioni di prelievo e di trapianto di cuore da cadavere a scopo terapeutico.

Investito conseguentemente del problema con relazione tecnico-illustrativa della competente direzione generale di questo Ministero, il Consiglio superiore di sanità in data 16 novembre 1988 ha espresso, al riguardo, parere favorevole al rilascio di detta autorizzazione.

Si è, quindi, in grado di assicurare che da parte di questo Ministero è ora in corso il rilascio di tale autorizzazione a favore della cattedra di chirurgia cardiaca dell'università di Catania, con apposito decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

È appena il caso di ricordare, peraltro, che - in prospettiva - un disegno di legge-stralcio in un articolo unico presentato nel giugno 1988 da questo Ministero, di concerto con il Ministro di grazia e giustizia, già approvato dal Senato con ridotte modifiche il 19 ottobre 1988 e trasmesso alla Presidenza della Camera dei deputati il 24 ottobre successivo (atto Camera n. 3285) prevede una netta semplificazione delle attuali, complesse procedure per le attività di prelievo di organi da cadavere e di trapianto a scopo terapeutico.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
GARAVAGLIA

(11 gennaio 1989)

FLORINO. - *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che gli ultimi dati statistici hanno rilevato un forte incremento della disoccupazione nelle regioni del Sud;

che tale fenomeno è destinato ad aumentare in mancanza di un'adeguata politica occupazionale tesa a risolvere i bisogni sempre più impellenti dei giovani in cerca della prima occupazione;

che il perdurare di tale fenomeno alimenta e fomenta gruppi sempre più numerosi di associati a liste di lotta per il lavoro;

che la città di Napoli ha vissuto nel passato l'esperienza non troppo felice di liste di lotta per l'occupazione;

che le variopinte amministrazioni che si sono alternate dal 1973 al 1986 hanno privilegiato con provvedimenti l'avviamento al lavoro di migliaia di disoccupati consociati in liste;

che nel 1986 i vari enti e la stessa prefettura, dopo l'ulteriore avviamento al lavoro di 700 unità nel comune di Napoli, stabilirono di porre fine a tale sistema, diventato consuetudine, che penalizzava le migliaia di disoccupati iscritti al collocamento;

che tale principio doveva porre fine all'ulteriore proliferare di liste, anche nell'attesa che i numerosi disegni di legge all'esame del Parlamento potessero disciplinare tutte quelle norme in materia di avviamento al lavoro che nel passato avevano generato dubbi e perplessità, consentendo l'anomala procedura della lottizzazione di liste per il lavoro;

constatato:

che la recrudescenza del terrorismo trova terreno fertile nel malcontento e nelle manifestazioni di protesta, alimentate, come in questo caso, da infiltrazioni di brigatisti rossi e di loro fiancheggiatori;

che la questura e la prefettura di Napoli «osservano» il pericoloso fenomeno, non provvedendo con un adeguato spiegamento di uomini e mezzi a sciogliere i vari cortei che imperversano nella città (si veda l'attacco alle sedi sindacali, eccetera);

considerato che la legge n. 56 del 1987 disciplina, regolamenta e fonda sul principio delle graduatorie tutte le chiamate al lavoro per bassi profili professionali che pervengono agli uffici circoscrizionali del lavoro da parte di enti ed altri organi,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano le cause dei ritardi nella pubblicazione della graduatoria dei disoccupati che hanno compilato e consegnato il questionario ai vari uffici circoscrizionali del lavoro per l'attivazione concreta della legge n. 56 del 1987;

se non si intenda invitare il prefetto, il sindaco e i presidenti della giunta regionale e provinciale di Napoli ad ottemperare a quanto concordato nel passato con le forze politiche e a negare incontri e riunioni con le varie delegazioni di disoccupati, quasi sempre invece accordati, che generano ed alimentano speranze e il più delle volte concorrono ad abbattere quegli equilibri ristabiliti dalle leggi che, se operanti, possono dare una concreta risposta alle aspettative dei giovani disoccupati napoletani.

(4-01822)

(29 giugno 1988)

RISPOSTA. – Il ritardo nella pubblicazione della graduatoria dei disoccupati della città di Napoli che hanno presentato la domanda di iscrizione nelle liste di collocamento, secondo le modalità previste dalla legge n. 56 del 1987, recante norme sull'organizzazione del mercato del lavoro, è stato causato essenzialmente dall'elevato numero di richieste pervenute e, conseguentemente, dalle difficoltà obiettive scaturenti dall'ingente lavoro necessario per compilare, sia pure con sistemi automatizzati, le graduatorie predette.

Nello scorso mese di ottobre, peraltro, le stesse sono state approvate dalla competente commissione circoscrizionale per l'impiego di Napoli e,

pertanto, esaurita la fase procedurale, si è posto il problema della disponibilità di ambienti idonei per la loro affissione a causa dell'inadeguatezza di quelli attualmente disponibili.

Solo recentemente, a seguito della messa a disposizione dei locali della Fiera d'Oltremare da parte del comune di Napoli, si è potuto ovviare a tale inconveniente con conseguente affissione al pubblico delle graduatorie in parola.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
FORMICA

(23 gennaio 1989)

GAROFALO. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Per sapere:

quali siano i motivi per cui l'INAIL non ha ancora liquidato le indennità assicurative dovute in forza del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, all'avvocato Mariano Leonetti, dipendente dell'INAIL e residente a Cosenza, in contrada Triglio 6, al quale è stata accertata una percentuale del 56 per cento di inabilità permanente a seguito di un infortunio sul lavoro avvenuto il 26 gennaio 1987;

quali siano le ragioni per cui non è stato dato riscontro alla domanda di distacco in servizio presso la sede di Cosenza, inoltrata in data 14 ottobre 1987 dall'avvocato Leonetti per motivi del tutto evidenti e conseguenti alla inabilità determinata dall'incidente di cui sopra, e reiterata con successive lettere del 22 novembre 1987, del 2 gennaio 1988 e del 16 marzo 1988;

se non si ravvisi nella vicenda un comportamento scorretto degli organismi competenti a decidere;

se non si ritenga opportuno intervenire affinchè siano sollecitamente riconosciuti i diritti spettanti a un lavoratore che, oltre a subire una seria menomazione fisica, non riesce ad avere una qualsiasi risposta alle sue giuste richieste.

(4-01700)

(7 giugno 1988)

RISPOSTA. – In ordine all'interrogazione in oggetto, l'INAIL ha comunicato che l'infortunio occorso all'avvocato Mariano Leonetti, dipendente dell'isitituto presso l'ispettorato regionale per la Calabria, è stato ritenuto non indennizzabile ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124.

Risulta, infatti, dalla documentazione agli atti che l'interessato, residente a Cosenza, si è infortunato nel mese di gennaio 1987 mentre, per motivi di servizio, da tale città si recava presso il tribunale di Crotone, con l'autovettura di sua proprietà, all'uso della quale era stato per l'incombenza autorizzato dalla direzione dell'ispettorato regionale per la Calabria.

Tale circostanza ha evidenziato il carattere di eccezionalità della prestazione alla guida dell'autovettura dell'avvocato Leonetti e, quindi carenza dei presupposti per il riconoscimento della tutela assicurativa, secondo un ormai consolidato indirizzo giurisprudenziale della Suprema corte di cassazione che ha riconosciuto sufficiente, per la ricorrenza

dell'obbligo assicurativo, che l'attività manuale e pericolosa, sebbene accessoria e strumentale o qualitativamente marginale rispetto all'attività intellettuale sia, tuttavia, svolta professionalmente e cioè in modo sistematico ed abituale, anche se non continuativo, purchè non in via occasionale o eccezionale.

L'INAIL ha precisato, inoltre, che l'interessato, assunto presso l'istituto nel mese di agosto del 1974 e trasferito, a domanda, dall'ispettorato regionale per il Friuli-Venezia Giulia all'ispettorato regionale per la Calabria nel giugno del 1978, dal mese di dicembre del 1985 ha avanzato diverse istanze di distacco per la sede di Cosenza, unità il cui organico non prevede posti nel ruolo professionale legale, istanze che non hanno potuto avere riscontro positivo per mancaza delle condizioni previste dai criteri vigenti in materia.

Si fa presente, peraltro, che l'infortunato, qualora non riconosca fondati i motivi per i quali l'ente non ritiene indennizzabile l'infortunio, può fare opposizione all'istituto assicuratore e, successivamente, adire l'autorità giudiziaria, ai sensi dell'articolo 104 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 124.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
FORMICA

(23 gennaio 1989)

LIBERTINI, VISCONTI, SENESI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per conoscere:

se sia vero – in caso affermativo, per quale motivo – che sono state concesse autorizzazioni di traffico alla compagnia *charter* Tower Air che ha sostituito i voli Alitalia da Roma per New York, cancellati a causa di uno sciopero dei piloti;

se il Ministro in indirizzo intenda fornire una precisa risposta in merito ai seguenti punti:

1) quali garanzie di sicurezza abbia una compagnia come la Tower Air, non affiliata alla IATA e sotto accusa negli Stati Uniti per carenze nella manutenzione, soprattutto alla luce del grido di allarme sulla sicurezza lanciato dallo stesso presidente dell'Alitalia Nordio;

2) come debba essere giudicato il comportamento di una compagnia che esercita le autorizzazioni di servizio con un rapporto ormai costante di conflittualità con i dipendenti e che ricorre a forme di crumiraggio, anche quando le agitazioni rispettano il codice di autoregolamentazione degli scioperi;

3) quale ragione vi sia stata di ricorrere alla Tower Air, dal momento che sulla rotta Roma - New York le esigenze dell'utenza possono essere soddisfatte da compagnie che offrono ogni garanzia di regolare servizio, come Pan-Am o TWA;

4) quale rapporto vi sia tra il prezzo dei biglietti aerei ed i costi straordinari sopportati dall'Alitalia per le sue operazioni antisciopero.

(4-01792)

(28 giugno 1988)

RISPOSTA. - La direzione generale dell'Aviazione civile ha autorizzato, nell'esclusivo interesse dell'utenza, la compagnia statunitense Tower Air ad effettuare, con aeromobile B.747, servizi aerei non di linea da New York a Roma e viceversa, noleggiati dall'Alitalia (dal 16 al 21 giugno 1988 con frequenza giornaliera ed il 23 giugno successivo) per «riproteggere» i passeggeri prenotati sui corrispondenti servizi pubblici di linea cancellati per problemi operativi connessi alla situazione di sciopero della compagnia di bandiera nazionale.

Si è proceduto a tale autorizzazione in considerazione sia della legittimità dell'attività proposta, sia della situazione eccezionale venutasi a determinare, in cui, stante il periodo di alta stagione, non esisteva altra possibilità di «riproteggere» per intero circa 9.000 passeggeri, che avevano fatto affidamento da tempo sui servizi gestiti dall'Alitalia sulle citate tratte di lungo raggio.

In ordine alla qualificazione della compagnia Tower Air, si rileva che quest'ultima risulta effettuare, in aggiunta ad una consistente attività *charter* da e per gli Stati Uniti d'America sull'Europa, Italia compresa, anche servizi aerei di linea da New York per la Scandinavia ed Israele. Il fatto che la compagnia in questione non sia membro dell'Associazione mondiale delle aerolinee (IATA) non è sintomo di alcuna anomalia, esprimendo tale associazione un mero fatto organizzativo senza alcuna influenza sulla materia della sicurezza, che resta di pertinenza delle autorità governative dei paesi cui i singoli vettori aerei appartengono.

Del resto molte altre compagnie statunitensi non fanno parte della IATA, per effetto della contestazione che il Governo americano ha fatto della IATA negli anni scorsi, in nome delle leggi anti-*trust*. Non aderiscono all'organizzazione neanche vettori altamente reputati quali Singapore Airlines, Thai, eccetera.

In ordine alle garanzie di sicurezza della Tower Air, si fa presente che il vettore americano risulta regolarmente accreditato dalle competenti autorità di Washington ad effettuare attività di trasporto passeggeri su scala mondiale. L'accreditamento attesta il possesso da parte della compagnia delle abilitazioni tecniche e dell'affidabilità operativa che, come noto, sono valide all'estero in forza del reciproco riconoscimento dei titoli e delle licenze aeronautiche sancito dalle norme di diritto pubblico internazionale.

Il Governo statunitense ha del resto confermato, in occasione del servizio aereo di cui trattasi, effettuato dalla Tower Air, la piena rispondenza di tale compagnia agli *standard* di sicurezza.

La Federazione internazionale delle associazioni dei piloti di linea (IFALPA) ha successivamente comunicato che ulteriori accertamenti avevano dimostrato che la compagnia statunitense risponde ai requisiti di sicurezza.

Si ricorda infine che la riprotezione dell'utenza Alitalia nella settimana di metà giugno 1988 non avrebbe potuto essere assicurata, per mancanza di posti, dalle altre due compagnie di linea statunitensi Pan American e TWA, presenti sulla medesima direttrice e a cui favore, tuttavia, non esiste alcun titolo di prelazione rispetto ad imprese della stessa bandiera.

In ordine al problema del rapporto tra tariffe pagate dai passeggeri all'Alitalia ed i costi straordinari da questa affrontati per i voli Tower Air, si fa presente che in sede ministeriale tale questione non è stata affrontata. È stata infatti valutata in via prioritaria l'esigenza di riprotezione certa ed immediata

dell'utenza, su una linea di lungo raggio e in periodo di picco, rimanendo la valutazione dell'economicità dei singoli voli un fatto di mera gestione aziendale.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(30 dicembre 1988)

LONGO. – *Ai Ministri dei trasporti e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* – Premesso:

che, in tutte le industrie che operano nel settore della riparazione e costruzione del materiale rotabile, la decisione dell'ente Ferrovie dello Stato di ridurre del 50 per cento le commesse esterne di riparazione ferroviaria sta producendo gravi situazioni di precarietà (ricorso alla cassa integrazione guadagni, previsione di riduzioni occupazionali, eccetera);

che la decisione dell'ente Ferrovie dello Stato viene motivata con la riduzione, effettuata dalla legge finanziaria per il 1988, di 2.000 miliardi di finanziamenti alle spese ordinarie delle Ferrovie dello Stato, spese in cui rientrano le commesse esterne di riparazione e manutenzione del materiale ferroviario;

che questa scelta dell'ente Ferrovie dello Stato viene a sovvertire radicalmente orientamenti precedentemente assunti, rivolti a far gradualmente rientrare nelle strutture aziendali tutte le commesse esterne di riparazione, ma con un piano pluriennale di riduzione del 20 per cento l'anno (e non del 50 per cento) che più realisticamente consentiva processi di riorganizzazione delle aziende del settore, per quei comparti interessati alle riparazioni;

che la riduzione del 50 per cento determina nelle aziende difficoltà asssai più radicali, perchè in molti casi l'ammontare delle riparazioni si riduce al di sotto di una soglia minima, in corrispondenza della quale assumere le commesse ferroviarie di riparazione può diventare antieconomico;

che, per di più, non si profila una situazione adeguata di rilancio di commesse di nuove costruzioni, rilancio capace di indicare nel tempo una valida alternativa al lavoro di riparazione e che, inoltre, a causa di questi tagli, centinaia di carri e di carrozze rischiano di restare inutilizzati;

che nel Veneto, dove il settore industriale del materiale rotabile occupa quasi 3.000 unità, si manifestano acute preoccupazioni, di cui già il Ministro dei trasporti ha avuto conoscenza, per quanto sommaria, in una sua recente visita a Padova;

che la spesa per commesse esterne di riparazione, ove effettuata, sarebbe per le Ferrovie dello Stato di circa 90 miliardi, quindi relativamente modesta, ma tale, se non effettuata, da causare oneri assai pesanti, se non altro per l'inevitabile ricorso alla cassa integrazione guadagni;

che, in vista del 1992 e dell'attuazione del mercato unico europeo, appare del tutto assurda una riduzione indiscriminata di commesse, che non tenga conto del livello tecnologico delle industrie e che non divenga fattore per sollecitare processi di specializzazione, riorganizzazione e potenziamento tecnologico delle aziende, in vista dell'obiettivo di una loro maggiore competitività sul mercato europeo e internazionale,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri interrogati non ritengano urgente, attraverso l'assunzione di un impegno governativo inteso a ripristinare almeno in parte i finanziamenti ridotti al bilancio ordinario delle Ferrovie dello Stato, intraprendere iniziative verso l'ente in oggetto affinchè sia al più presto rimosso il taglio del 50 per cento alle commesse esterne di riparazione;

se il Governo intenda impegnarsi a promuovere, con l'ente Ferrovie dello Stato e con le industrie del settore, una conferenza nazionale sul materiale rotabile che punti ad un processo di modernizzazione industriale, ad un abbassamento dei costi e a livelli più alti di competitività, prevedendo contemporaneamente un impegno pubblico rivolto a garantire alle imprese e ai lavoratori maggiore sicurezza di prospettive produttive e occupazionali, insieme alla disponibilità a favorire razionalizzazioni che portino il settore alla pari con le altre industrie europee di materiale rotabile.

(4-01630)

(19 maggio 1988)

RISPOSTA. – Si risponde anche a nome del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

In seguito all'approvazione della legge finanziaria per l'anno 1988 che ha ridotto l'entità dei finanziamenti destinabili all'ente Ferrovie dello Stato nel settore delle manutenzioni ed ai nuovi adempimenti di bilancio imposti dalla mutata natura giuridica determinata dalla legge n. 210 del 1985, l'ente Ferrovie dello Stato rende noto di aver dovuto ridurre gli stanziamenti relativi alla riparazione del materiale rotabile presso l'industria privata, con conseguente diminuzione degli affidamenti.

L'ente precisa che la riduzione di circa il 50 per cento delle commesse di lavoro è stata applicata a tutte le ditte che operano nel settore.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(30 dicembre 1988)

MACIS, FOGU. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere:

quali siano le ragioni della soppressione del servizio ferroviario Carbonia-Villamassargia e della sostituzione con mezzi gommati;

se non ritenga che tale decisione, attuata contro il motivato parere delle comunità locali e delle organizzazioni sindacali, porti ad un indebolimento del servizio dei trasporti e contrasti con l'esigenza di un programma di rilancio e potenziamento del servizio merci e passeggeri nel bacino del Sulcis-Iglesiente.

(4-01846)

(30 giugno 1988)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato ha fatto presente che il provvedimento di soppressione dei treni locali interessanti la tratta ferroviaria Carbonia-Villamassargia rientra nel contesto di una programmazione, su scala nazionale, di utilizzo mirato alle risorse disponibili durante il

periodo estivo ed è stato adottato per garantire le esigenze prioritarie del traffico merci sul livello programmato anche nel periodo di maggiore impegno tra i mesi di giugno e settembre ed interessante, nell'insieme, anche il bacino del Sulcis-Iglesiente.

L'ente aveva già attuato positivamente, con gli stessi criteri, analogo provvedimento. Infatti nel corso dell'orario estivo 1987, è stato pubblicizzato sull'orario ufficiale «Il treno» che i treni in questione potevano essere soppressi in alcuni periodi, previa tempestiva comunicazione con avviso nelle stazioni delle linee interessate.

Sulla linea in questione sono state attivate 18 corse di autopullman con orari differenziati rispetto a quelli dei treni soppressi, proprio per tener conto delle esigenze del territorio ed assicurare tutte le principali coincidenze.

Con l'attivazione dell'orario invernale 1988-89 è stato ripristinato il normale servizio ferroviario.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(30 dicembre 1988)

MACIS, PINNA. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Per sapere:

se non ritenga di dover intervenire perchè la RAI provveda alla realizzazione delle opere di installazione dei ripetitori per la regolare ricezione dei canali delle tre reti televisive nella frazione «zona mineraria», di San Benedetto di Iglesias;

se non ritenga, altresì, di dover sospendere la riscossione dei canoni di abbonamento per il 1988, anche in considerazione della protesta degli abitanti di San Benedetto che hanno comunicato di non essere tenuti, in questa situazione, al pagamento.

(4-00912)

(19 gennaio 1988)

RISPOSTA. - Al riguardo è opportuno premettere che il servizio di diffusione dei programmi televisivi da parte della RAI incontra talvolta serie e complesse difficoltà di ordine tecnico in diverse zone che, analogamente a quella segnalata, presentano una particolare configurazione orografica, che rende oltremodo precaria la ricezione del segnale.

Si tratta di una situazione ben nota sia a questo Ministero sia alla concessionaria, entrambi impegnati al massimo grado - gli annuali piani di investimento stanno a dimostrarlo - per migliorare ovunque occorra il servizio, riducendo sempre più le aree non ancora del tutto servite, eliminando le residue zone tuttora in ombra, utilizzando, dovunque è possibile, le più avanzate risorse tecniche al fine di pervenire ad una soddisfacente soluzione del problema, che valga ad appagare le giuste esigenze delle popolazioni interessate.

È il caso anche di ricordare che l'articolo 10 della convenzione Stato-RAI, approvata con decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 1988, n. 367, fa obbligo alla concessionaria di eliminare, per la prima e la seconda rete televisiva, le zone d'ombra esistenti nei capoluoghi di provincia

e di estendere il servizio ai centri abitati con popolazione non inferiore a 500 abitanti, mentre per la terza rete TV la diffusione del servizio deve essere assicurata ai medesimi capoluoghi di provincia ed all'85 per cento della popolazione di ogni regione.

Per quanto attiene alla situazione evidenziata, si rende noto che effettivamente la frazione di San Benedetto, situata nella parte mineraria del comune di Iglesias, è posta in zona d'ombra rispetto agli impianti di emissione RAI, per cui riceve male – o talvolta non riceve – i programmi televisivi nazionali.

La concessionaria, pertanto, poichè la predetta frazione ha una popolazione che non raggiunge il limite previsto dalla vigente convenzione, ha proposto all'amministrazione comunale di Iglesias di partecipare con l'apporto di beni, diritti e servizi, alla realizzazione di appositi impianti al fine di risolvere il problema, secondo la prevista formula delle iniziative «oltre gli obblighi di convenzione»: non appena, quindi, il comune interessato fornirà risposta positiva, il ripetitore potrà essere realizzato entro i tempi tecnici occorrenti.

Per quanto concerne, infine, il canone di abbonamento, si precisa che, a norma dell'articolo 1 del regio decreto-legge 21 febbraio 1938, n. 246, convertito dalla legge 4 giugno 1938, n. 880, il canone stesso è dovuto per la semplice detenzione di uno o più apparecchi televisivi, indipendentemente dalla qualità e dalla quantità dei programmi che si riesce a captare.

Tale normativa è stata, tra l'altro, dichiarata legittima con sentenza della Corte costituzionale dell'11 marzo 1988 che ha riconosciuto al canone la natura sostanziale d'imposta.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(23 gennaio 1989)

MARIOTTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere se è al corrente della situazione di difficoltà venutasi a creare nella provincia di La Spezia a seguito della entrata in vigore, dal 31 maggio 1987, del nuovo orario ferroviario.

Con questo provvedimento inaspettato, la provincia spezzina ha subìto un ulteriore isolamento nel circuito delle comunicazioni su rotaia.

I pochi tradizionali collegamenti con l'entroterra padano e con l'Emilia che consentono all'utenza, sia pure con notevole disagio, di spostarsi per ragioni di studio (molti studenti spezzini frequentano le università di Bologna e Modena), per ragioni di lavoro, per attività commerciali, per obblighi militari, per ragioni di salute (non sono pochi i pazienti che hanno bisogno di raggiungere le strutture sanitarie di Bologna e Reggio Emilia), sono stati aboliti con il nuovo orario, provocando grande disappunto da parte degli interessati e della opinione pubblica in generale.

L'isolamento da Milano si è accentuato con la cancellazione del collegamento della corsetta da Santo Stefano Magra a La Spezia Centrale, alla sera coincidente con l'espresso Milano-Livorno.

Una utenza numerosa, quella degli abitanti della Lunigiana, proveniente con il treno 807 alle ore 17,55 da Genova, non trova più a La Spezia la

coincidenza con il treno 11924 per Parma. E l'elenco negativo potrebbe continuare.

Pertanto l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intende adottare rispetto ai seguenti, puntuali problemi aperti:

1) ripristino del collegamento con Bologna al mattino: treno 2772 da La Spezia, ore 7,53, fino a Bologna (col nuovo orario si attende a Parma per tre ore); treno 2775 originario da Bologna, anzichè da Reggio Emilia;

2) alla sera, treno 2774 da La Spezia, ore 20,15, fino a Bologna (con il nuovo orario è limitato a Reggio Emilia, con notevoli difficoltà soprattutto per i militari diretti nelle Puglie); treno 2777 originario da Bologna, anzichè da Parma;

3) riattivare il collegamento Santo Stefano – La Spezia alle ore 20,25 da Santo Stefano, per il proseguimento su Vezzano – Migliarina e La Spezia dei viaggiatori provenienti da Milano con il treno 975;

4) il treno 11924, in partenza da La Spezia alle ore 17,55, andrebbe spostato alle ore 18,06, dopo la coincidenza del treno 807;

5) l'*Eurocity* Carlo Magno, in arrivo alle ore 20,48 a Sestri Levante (Dortmund-Chiasso-Sestri Levante), dovrebbe proseguire su La Spezia, con arrivo ore 21,23 circa e partenza al mattino seguente da La Spezia, ore 7,50 circa, per Dortmund (tale collegamento potrebbe risultare di grande utilità al turismo ed al commercio con l'estero);

6) l'*Intercity* Tigullio, in arrivo da Milano a Sestri Levante alle ore 20,48, dovrebbe proseguire su La Spezia, con arrivo a quest'ultima alle ore 21,23 e partenza al mattino seguente alle ore 5,35 circa da La Spezia per Milano.

Il materiale dei rapidi 4/5 Carlomagno e 689/680 Tigullio può essere ricoverato a La Spezia Centrale.

(4-00083)

(30 luglio 1987)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato rende noto che i provvedimenti auspicati nei punti 1) e 2) dell'interrogazione cui si risponde sono stati attuati col ripristino, a decorrere dal 29 maggio 1988, della circolazione dei treni menzionati; in tal modo è stata nuovamente assicurata una coppia di esercizi Genova-La Spezia-Bologna, precedentemente limitati a Parma e a Reggio Emilia.

Per quanto attiene alla richiesta di riattivazione alle ore 20,45 del collegamento Santo Stefano di Magra-La Spezia, l'ente precisa che il treno 5145, in partenza da Santo Stefano alle ore 20,27 e in arrivo a La Spezia alle ore 20,41, è stato soppresso dal 31 maggio 1987, in quanto le sue uniche funzioni (consistenti nell'assicurare le coincidenze su La Spezia del treno 675, proveniente da Milano e con arrivo a Santo Stefano alle ore 20,19) potevano essere adeguatamente espletate, come in effetti attualmente avviene, dal treno 2777, che parte da Santo Stefano alle ore 20,54 ed arriva a La Spezia alle ore 21,09.

Per quanto riguarda la richiesta contenuta nel punto 4) dell'interrogazione cui si risponde, l'ente rileva che, contrariamente a quanto indicato nel suddetto punto, nell'orario in vigore fino al 30 maggio 1987 non esisteva la coincidenza a La Spezia fra i treni 807 (con arrivo a La Spezia alle ore 17,59) e 11924 (con partenza da La Spezia alle ore 17,55). La richiesta, comunque,

attentamente valutata, è stata accolta con l'entrata in vigore dell'orario estivo (29 maggio 1988).

In relazione, infine, ai provvedimenti auspicati nei punti 5) e 6) dell'interrogazione cui si risponde, l'ente Ferrovie dello Stato fa presente che i treni *Eurocity* «Carlo Magno» ed *Intercity* «Tigullio» sono attestati a Sestri Levante che, insieme a Santa Margherita, Rapallo e Chiavari, presenta correnti di traffico consolidate e legate all'afflusso turistico. I suddetti treni sono, comunque, in coincidenza a Sestri Levante con altri treni provenienti da La Spezia o diretti in tale città.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(30 dicembre 1988)

PECCHIOLI, LIBERTINI . - *Al Ministro dei trasporti.* - Per sapere:

1) per quali ragioni l'aeroporto di Fiumicino nella giornata del 7 luglio 1988, tra le ore 15 e le 16, sia rimasto totalmente paralizzato per l'interruzione dell'erogazione dell'energia elettrica;

2) se siano stati installati nell'aeroporto impianti autonomi di produzione ed erogazione di energia;

3) se tali impianti esistono perchè non siano entrati in funzione;

4) se tali impianti non esistono a chi sia attribuibile la grave responsabilità di non averne predisposto l'installazione;

5) se non si ritenga doveroso intervenire d'urgenza per evitare le gravi conseguenze che possono derivare in tema di sicurezza da tali eventi in un impianto di grande delicatezza qual è l'aeroporto internazionale di Fiumicino, già soggetto a molte altre note disfunzioni.

(4-01907)

(12 luglio 1988)

RISPOSTA. - Il giorno 7 luglio 1988 si sono verificate presso l'aeroporto di Fiumicino interruzioni dell'alimentazione elettrica sulla rete Enel dalle ore 14,30 alle ore 16,40.

Queste interruzioni non hanno interessato le aerostazioni ma solo le cabine *catering* e merci, le cui attività sono proseguite con l'ausilio di gruppi elettrogeni di emergenza.

Peraltro, dalle ore 16,10 alle ore 16,40 è venuta a mancare l'alimentazione elettrica alle cabine dell'aerostazione internazionale; a ciò si è sopperito con gruppi elettrogeni situati sul lato est mentre, per quanto riguarda il lato ovest, a causa di una concomitante avaria della scheda elettronica del gruppo elettrogeno, l'alimentazione elettrica è mancata per circa 20 minuti.

Si fa presente, infine, che le verifiche sui gruppi elettrogeni vengono effettuate con cadenza settimanale ed il gruppo in avaria è risultato funzionante al controllo effettuato in data 5 luglio 1988.

L'impianto in questione è stato, comunque, riparato nella stessa giornata del 7 luglio 1988.

Il Ministro dei trasporti
SANTUZ

(30 dicembre 1988)

PETRARA, LOPS. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* – Per conoscere:

le ragioni della ingiustificata esclusione, all'ultimo momento, della azienda Midì, a Bari, dall'intervento straordinario della GEPI, nonostante l'accordo siglato il 24 novembre 1986 con il Ministero dell'industria e nonostante il fatto che la stessa commissione regionale per l'impiego abbia indicato la Midì come priorità assoluta per la Puglia;

le iniziative che si intende intraprendere per trovare adeguate soluzioni che consentano l'intervento della GEPI a favore dell'azienda Midì, al fine di risolvere la grave situazione sociale in cui vengono a trovarsi i 120 lavoratori dell'azienda tessile.

(4-00991)

(27 gennaio 1988)

RISPOSTA. – In esecuzione dell'articolo 2 della legge 3 novembre 1987, n. 452, come è noto, il CIPI ha delineato un quadro delle situazioni di particolari crisi aziendali, sulle quali intervenire per risolvere gravi problemi economici e sociali approvando – con delibera del 21 gennaio 1988 – l'elenco delle imprese che necessitano dell'intervento pubblico e il numero dei lavoratori da trasferire alla GEPI.

I criteri adottati dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato nella selezione delle imprese ubicate in regioni meridionali diverse dalla Campania, resi noti alla segreteria del CIPI il 7 dicembre 1987, sono consistiti innanzitutto nella valutazione dell'esistenza di un accordo tra azienda e rappresentanze sindacali, sancito in sede governativa, e della data nella quale è stata chiusa la vertenza.

Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, nel tenere in debito conto le nuove specifiche richieste sindacali, ha inoltre operato una distribuzione territoriale ponderata del reimpiego, in base allo stato di tensione sociale delle regioni.

Un ulteriore criterio seguito è stato quello di valutare l'esistenza, nel territorio, di altre iniziative – pubbliche o comunque utilizzabili – utili per soddisfare, anche solo in parte, il fabbisogno occupazionale.

Il numero dei lavoratori individuato, inoltre, è stato tenuto più alto del limite di 2.500 unità, in quanto l'ampia esperienza acquisita dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato dimostra che i livelli occupazionali stimati – al momento dell'effettivo intervento della GEPI – subiscono un decremento medio di circa il 15 per cento.

Gli elenchi di aziende predisposti in base ai criteri descritti, dove figurava anche la società Midì, sono stati poi rivalutati in sede collegiale dal CIPI, alla luce di altri elementi forniti anche dalle commissioni regionali per l'impiego.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato
BATTAGLIA

(25 gennaio 1989)

PINNA, SENESI, GIUSTINELLI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che il comune di Lanusei, in provincia di Nuoro, si dibatte, alla stregua di molti altri, fra le croniche carenze di organico e, soprattutto, con le difficoltà di bilancio, derivanti dall'attuale normativa sulla finanza locale;

che le spese per il funzionamento degli uffici del relativo tribunale gravano sul bilancio del comune in misura ben maggiore rispetto ai trasferimenti a titolo di compensazione provenienti dallo Stato e risultano particolarmente onerose quelle telefoniche;

che di recente la SIP, a seguito di morosità dell'amministrazione, con atto unilaterale e senza concordare un piano di rientro della situazione debitoria, ha proceduto a disattivare i telefoni del comune, escluso uno, e di tutte le scuole, con conseguente gravissimo disservizio, facendo salvi, per contro, quelli degli uffici giudiziari che più concorrono a generare lo stato di morosità,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo condivida il comportamento della SIP e, in caso contrario, se non intenda sollecitare dalla società suddetta un rapporto meno fiscale con le amministrazioni locali, specie in presenza di difficoltà finanziarie derivanti da scelte generali che esulano dalla responsabilità delle stesse.

(4-01318)

(17 marzo 1988)

RISPOSTA. - Al riguardo si ritiene opportuno precisare che la sospensione del servizio per le utenze morose trova il proprio presupposto normativo nell'articolo 11 della vigente polizza di abbonamento che, peraltro, non fa distinzioni fra utenze private e pubbliche.

Ciò premesso, si fa presente che la concessionaria SIP - interpellata in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante nell'atto parlamentare in esame - ha significato di aver sempre tenuto conto delle difficoltà economiche incontrate dagli enti pubblici e di avere, nei confronti dei medesimi, adottato comportamenti di massima disponibilità e comprensione a differenza di quanto, di norma, viene praticato nei riguardi delle utenze private.

Per quanto concerne il particolare caso in questione, la concessionaria SIP ha precisato di aver inviato al comune di Lanusei una serie di comunicazioni nelle quali veniva messa in evidenza l'entità del debito maturato avanzando, nel contempo, richiesta di pagamento.

Si fa presente, infine, che, a seguito dell'avvenuto saldo degli importi relativi alle bollette del 1987, la medesima concessionaria ha provveduto a riattivare le utenze sospese, pur persistendo a carico del citato comune una morosità relativa all'anno 1988.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(19 gennaio 1989)

PINNA, BISSO, MACIS. - *Al Ministro della marina mercantile.* - Premesso:

che la società Sardegna Navigazione spa opera da qualche anno con due navi ro-ro tutto merci fra i porti di Olbia e di Marina di Carrara;

che tale società, fatto unico e di straordinaria importanza in Sardegna, è costituita esclusivamente da imprenditori sardi, con la partecipazione di alcune organizzazioni di categoria, quali la CNA e la Confesercenti;

che le due navi hanno utilizzato finora, per le operazioni di carico e

scarico, una banchina del porto di Olbia, con attracco, in rientro da Marina di Carrara alle 7 del mattino, ossia in orario utile a consentire agli utenti, in prevalenza autotrasportatori, di effettuare nelle 24 ore il viaggio di andata e ritorno;

che di recente la capitaneria del porto di Olbia ha comunicato alla Sardegna Navigazione che, a partire dal 17 giugno 1988 e fino al 19 settembre, dalle ore 7 in poi, presumibilmente fino alle ore 12, la banchina, finora utilizzata da tale società, sarà assegnata a una nave passeggeri della società Navarma di Napoli e che, di conseguenza, l'attracco sarebbe reso disponibile per la società sarda solo dopo aver ultimato le operazioni di sbarco-imbarco della nave passeggeri;

che, qualora si dia seguito alla preannunciata decisione di privare la Sardegna Navigazione della banchina negli attuali orari, la stessa verrebbe automaticamente esclusa dal mercato dell'autotrasporto e destinata a sicuro fallimento,

gli interroganti chiedono di sapere:

se non si ritenga di intervenire tempestivamente per garantire la sopravvivenza di un'iniziativa particolarmente importante per una regione insulare e di notevole valore per lo sviluppo di un tessuto imprenditoriale locale, oggi pressochè assente;

se non si ritenga di intervenire perchè sia individuata, anche attraverso l'eventuale utilizzo del vicino porto dell'Isola Bianca, una soluzione che, fatte salve le attuali condizioni di operatività in porto delle navi della Sardegna Navigazione, soddisfi anche le esigenze della società Navarma;

se non si consideri, in ultima ipotesi, prioritario e prevalente il servizio svolto dalla Sardegna Navigazione, avente carattere di continuità, rispetto all'altra iniziativa di durata stagionale e, in caso affermativo, quali iniziative si intenda tempestivamente assumere per garantire tale priorità e prevalenza.

(4-01739)

(9 giugno 1988)

RISPOSTA. – In relazione all'interrogazione specificata in oggetto, si comunica che la capitaneria di porto di Olbia, interessata al riguardo, ha fatto presente che alla società Sardegna Navigazione spa è stata conservata la piena disponibilità della banchina e degli spazi circostanti, già da tempo utilizzati per le sue necessità commerciali.

Ha altresì fatto presente che al fine di consentire l'attracco nel predetto porto di un traghetto passeggeri della società Navarma, è stata assegnata a detta società un'altra banchina, soddisfacendosi in tal modo la richiesta di entrambe le parti interessate.

Il Ministro della marina mercantile
PRANDINI

(29 dicembre 1988)

POLLICE. – *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e della sanità.* – Premesso:

che presso l'edificio Posta ferrovia di Ancona, costruito con largo impiego di strutture in amianto (amosite), la cui alta nocività è indiscussa sul piano scentifico e dove operano giornalmente circa 500 lavoratori, dal

maggio 1987 è stato chiuso il centro meccanizzato postale a causa dell'elevata contaminazione dei locali da polveri di amianto;

che dalla medesima data, nonostante i ripetuti impegni dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, della USL 12, del comune e della regione Marche, non solo non è stata avviata alcuna opera di bonifica dell'edificio, ma non è stata nemmeno eseguita una indagine completa e accurata in tutti i reparti dell'edificio stesso, essendo limitata al solo piano terzo la rilevazione eseguita il 26 giugno 1987 dall'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro, dipendente dal Ministero della sanità;

che le suddette autorità si rifiutano di adoperarsi per istituire il libretto sanitario e per far eseguire appropriato monitoraggio sul personale attualmente e, in precedenza, in servizio presso il palazzo Posta ferrovia,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali motivi si verifichino tali gravissimi ritardi e tali irresponsabili omissioni da parte delle autorità sanitarie e dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e quali provvedimenti si intenda assumere al riguardo, compreso il ricorso alla magistratura;

se i Ministri interrogati intendano impegnarsi affinchè con urgenza siano svolte esaurienti indagini, avviate azioni di bonifica, istituito il libretto sanitario, promossi controlli sanitari sui lavoratori per tutelare il bene primario della salute.

(4-00914)

(19 gennaio 1988)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che l'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro (ISPESL) del Ministero della sanità ha eseguito una serie di accertamenti e di controlli nei vari piani dell'edificio che ospita l'ufficio postale di Ancona ferrovia allo scopo di verificare la presenza, nell'aria, di fibre di amianto e la sussistenza di eventuali rischi da esposizione per i lavoratori ivi applicati.

I risultati ottenuti non hanno evidenziato concentrazioni di particelle fibrose aerodisperse tali da comportare immediate conseguenze negative per l'integrità fisica degli impiegati; tuttavia, poichè dalle ricerche sin qui effettuate, anche in ambito CEE, non è stato possibile stabilire, per le fibre di amianto, un livello di concentrazione cui corrisponda un rischio nullo per l'uomo, l'ufficio lavori della direzione compartimentale delle poste delle Marche ha provveduto a redigere un progetto per la bonifica ambientale dell'intero edificio.

Gli interventi, che comprendono la completa decontaminazione da fibre di amianto, la rimozione integrale dai controsoffitti dei materassini in lana di vetro, il ripristino delle protezioni antincendio con l'installazione di rilevatori ottici e termici, la revisione e l'adeguamento alla vigente normativa CEI dell'impianto elettrico, sia per ciò che concerne le linee elettriche che per le apparecchiature di comando protezione, richiederanno una spesa di circa 3 miliardi ed un periodo di esecuzione di circa 300 giorni.

Detto progetto, approvato dal consiglio di amministrazione delle poste, è corredato dal benestare del comando dei vigili del fuoco e della unità sanitaria locale competente.

Si significa, inoltre, che, sulla base delle risultanze degli accertamenti effettuati dalla competente unità sanitaria locale, è stato disattivato – a scopo precauzionale e fino a quando non saranno stati portati a termine gli

interventi di bonifica - l'impianto di meccanizzazione postale, ubicato al terzo piano dell'edificio, il cui funzionamento comportava il rischio di diffusione nell'aria di fibre di amianto attraverso l'impianto di condizionamento.

Presso tale centro operano, attualmente, solo alcuni tecnici, provvisti di idonee protezioni, incaricati di effettuare la manutenzione ai macchinari per evitare il degrado.

Alla luce di quanto riferito, non essendo stati accertati pericoli per la salute dei dipendenti, non si è ritenuto di sottoporre gli interessati a periodiche visite di controllo o di istituire il libretto sanitario.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(19 gennaio 1989)

POLLICE, BOATO, CORLEONE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia e delle poste e delle telecomunicazioni e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* - Premesso:

che il testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, all'articolo 146, sancisce, anche per le aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, la «Composizione e le competenze del Consiglio di amministrazione»;

che l'articolo 22 della legge 27 febbraio 1958, n. 119, e l'articolo 34 della legge 18 febbraio 1963, n. 81, oltre a ribadire la composizione, sanciscono l'elezione a scrutinio diretto e segreto, secondo le norme del regolamento approvato con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per la nomina di quattro rappresentanti del personale dell'amministrazione delle poste, di cui uno del personale degli uffici locali agenzie e uno del personale dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, e che tali rappresentanti durano in carica tre anni;

che gli articoli 7 delle rispettive leggi 18 marzo 1968, n. 249, e 28 ottobre 1970, n. 775, oltre alle modifiche ed integrazioni confermano quanto sopra disposto;

che gli articoli 17 e 18 della legge 12 marzo 1968, n. 325, e gli articoli 35, 36, 37 e 38 della legge 18 febbraio 1963, n. 81, in conformità allo stesso decreto ministeriale del 12 agosto 1982, oltre a stabilire le commissioni consultive del personale a livello centrale e periferico dell'amministrazione delle poste e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, disciplinano la composizione, le attribuzioni e il funzionamento, demandando alla decretazione del Ministro delle poste la regolamentazione del procedimento elettorale per l'elezione dei rappresentanti del personale, nella misura di tre unità, sia per i suindicati organi centrali, sia per gli stessi organi periferici;

visto:

che, dal maggio 1984, le suddette elezioni per il rinnovo dei rappresentanti del personale in seno al consiglio di amministrazione non sono state più disposte;

che dal 1980 presso l'ASST, ad eccezione dell'avvenuto rinnovo dei rappresentanti del personale in seno alle commissioni consultive di zona presso l'ispettorato di Bologna nell'anno 1984, le suddette elezioni per i suindicati organi centrali e periferici non sono state più indette;

che gli articoli 45 e 46 della legge 18 marzo 1968, n. 249, per effetto dell'elezione diretta dei suddetti rappresentanti del personale, sia presso gli organi collegiali centrali e comuni (consiglio di amministrazione) sia presso gli organi centrali e periferici (commissioni consultive provinciali o di zona e centrali), stabiliscono il diritto alle aspettative e ai permessi per motivi sindacali, il cui contingente è ripartito tra le organizzazioni sindacali in rapporto al rispettivo grado di rappresentatività nell'ambito di ciascuna azienda, da desumere dall'elezione dei rappresentanti del personale in seno al consiglio di amministrazione (articolo 23 della legge 3 aprile 1979, n. 101), che fissa il numero delle assenze da autorizzare in base agli articoli 47 e 48 della stessa legge n. 249 del 1968, si chiede di sapere se, a seguito delle manifestazioni di fine gennaio a Roma e del 4 febbraio 1988 a Milano (incontro con il capo di gabinetto del prefetto), indette dalla federazione delle rappresentanze sindacali di base nel pubblico impiego e servizi cui aderisce, politicamente, l'organizzazione sindacale denominata Coordinamento di base delegati postelegrafonici, sia considerata legittima la richiesta per l'estensione dei diritti sindacali, e quindi di indire, entro il mese di maggio, 1988, con decreto d'urgenza, le elezioni per la nomina dei rappresentanti del personale in seno agli organi centrali e periferici delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

(4-01251)

(8 marzo 1988)

RISPOSTA. - Al riguardo si fa presente che con lettera del 25 giugno 1987 è stata comunicata a tutti gli organi centrali e periferici dell'amministrazione delle poste e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici l'avvenuta costituzione a Milano dell'associazione sindacale «Coordinamento di base delegati postelegrafonici», avente come finalità la tutela dei dipendenti di entrambe le aziende.

Con la stessa lettera si è provveduto ad autorizzare, ai sensi degli articoli 49 e 50 della legge 18 marzo 1968, n. 249, l'affissione negli appositi spazi dei manifesti, degli avvisi e delle altre pubblicazioni edite dalla suddetta associazione, nonchè l'accettazione delle deleghe per la riscossione dei contributi sindacali.

A tutt'oggi risultano rilasciate 4 deleghe a Milano e 3 a Messina.

L'ispettorato - prima zona di Milano ha, comunque, fatto presente che i rappresentanti della citata organizzazione non hanno richiesto di usufruire di permessi per motivi sindacali.

Per quanto riguarda, infine, le elezioni per il rinnovo dei rappresentanti del personale in seno al consiglio di amministrazione e nelle commissioni consultive, si significa che, essendo stata riconosciuta l'esigenza di aggiornare le norme contenute nel regolamento attualmente in vigore - approvato con decreto ministeriale 12 agosto 1982 - un apposito gruppo di lavoro è stato incaricato di apportare le necessarie modifiche.

Lo schema del nuovo regolamento, predisposto dal citato gruppo di lavoro ed esaminato dalle organizzazioni sindacali, sarà sottoposto al prescritto parere del consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
MAMMÌ

(19 gennaio 1989)

TRIPODI, MESORACA, GAROFALO, ALBERTI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale e al Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* - Premesso:

che circa 350 lavoratori occupati nella costruzione della grande diga in contrada Castagnara nel territorio di Galatro (Reggio Calabria) sono stati licenziati dal consorzio di imprese denominato FELODI;

che il licenziamento viene motivato con l'esaurimento dei lavori inizialmente appaltati e finanziati, in quanto la perizia suppletiva e di completamento, che è stata approvata in linea tecnica, attende ancora la decisione definitiva dell'Agenzia per il Mezzogiorno;

che la grande diga dovrà essere necessariamente completata e perciò non è possibile bloccare i lavori a metà della costruzione, trattandosi di un grande invaso per la raccolta di circa 30 milioni di metri cubi di acqua che dovrebbe servire sia alla irrigazione di decine di migliaia di ettari nella Piana di Gioia Tauro sia alla produzione di energia elettrica;

che, contro il licenziamento dei lavoratori, le organizzazioni sindacali, con il sostegno delle forze politiche e delle istituzioni locali, hanno attuato manifestazioni di lotta in diversi centri e hanno deciso di portarsi a Roma;

che tale situazione ha determinato un giustificato stato di tensione che potrebbe sfociare in atti incontrollabili per la possibile infiltrazione di forze estranee ai lavoratori,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali misure saranno adottate per giungere rapidamene alla definitiva approvazione della citata perizia e alla ripresa dei lavori di completamento dell'invaso;

se i relativi finanziamenti siano stati già previsti e quindi stanziati per il completamento dell'invaso;

se il Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno non ritenga di intervenire per predisporre la progettazione e il finanziamento delle canalizzazioni e delle opere irrigue, al fine di consentire l'immediato uso dell'acqua non appena il futuro invaso sarà completato.

(4-02398)

(9 novembre 1988)

RISPOSTA. - Per delega ricevuta dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, si risponde alla interrogazione in oggetto, tenuto conto delle notizie in proposito fornite dall'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno.

Il comitato di gestione della predetta Agenzia, nella seduta del 21 dicembre 1988, ha approvato una perizia di variante e suppletiva per la diga in oggetto dell'importo per i lavori di lire 7.557.241.685.

Tale finanziamento, che esaurisce il quinto dell'importo originario dell'appalto e sul quale il raggruppamento appaltatore FELOVI è tenuto al ribasso del 20 per cento, consente di riprendere i lavori, sospesi il 14 novembre 1988, e di proseguire le lavorazioni fino al 30 agosto 1989.

Entro tale data dovranno essere decise le modalità di affidamento di tutti gli altri lavori di completamento della diga non finanziati con la deliberazione sopra citata.

Per quanto riguarda le opere di derivazione dall'invaso alla utilizzazione, si premette che esse non rientrano nella competenza dell'Agenzia per il

Mezzogiorno, almeno per quanto riguarda la fase di predisposizione dei progetti ed il finanziamento delle opere. Peraltro da informazioni assunte presso il consorzio di bonifica della Piana di Rosarno, risulta che esiste un progetto di massima di tali opere e che il consorzio medesimo ha chiesto alla regione Calabria il finanziamento, tramite i piani annuali d'attuazione della legge n. 64 del 1986, delle spese per la progettazione esecutiva dei primi lotti delle adduzioni.

Il Ministro senza portafoglio
per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno
GASPARI

(25 gennaio 1989)