SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

n. 121

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 5 al 13 febbraio 1991)

INDICE

BOSSI: per l'ammodernamento della strada provinciale n. 56 Imbersago (Como)-Vimercate (Milano) (4-05219) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) *Pag.* 4319

CALVI: per la sollecita assunzione dei vincitori dei concorsi espletati ai sensi della legge 20 maggio 1988, n. 160, per ovviare alle carenze di personale ai fini della automatizzazione delle procedure di avviamento al lavoro presso gli uffici provinciali del lavoro e della massima occupazione e le sezioni circoscrizionali per l'impiego (4-04022) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4320

per l'eliminazione di tutti gli aspetti illegittimi della delibera della commissione regionale per l'impiego del Lazio concernente i compiti dei recapiti periodici e delle sezioni circoscrizionali e per l'adozione di provvedimenti nei confronti dei direttori degli uffici provinciali del lavoro che hanno disatteso il decreto ministeriale 8 marzo 1989 (4-04986) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4321

sulla illegittimità del provvedimento di distacco di 8 contrattisti dell'ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione (4-05051) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4322

CANDIOTO: per un intervento volto a garantire l'erogazione dei fondi spettanti all'ufficio del Genio civile di Palermo per la manutenzione degli immobili demaniali della provincia (4-04389) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) *Pag.* 4322

CHIESURA: sulla rimozione di un manifesto del Partito comunista italiano da parte della direzione aziendale della CIMES, operante nel settore degli appalti ferroviari (4-03919) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4323

DIONISI: per il ripristino del vecchio orario, spostato dalle ore 6,46 alle 6,26, del treno Roma Ostiense-Monterotondo-Fara Sabina-Poggio Mirteto-Orte-Chiusi (4-05057) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4324

FIORI: sulla notizia di stampa secondo la quale il magistrato Carlo Sammarco sarebbe candidato alla poltrona di commissario della Consob (4-05844) (risp. ANDREOTTI, *presidente del Consiglio dei ministri*) 4325

FONTANA Giovanni Angelo: sulle iniziative che si intende assumere in relazione al dissesto finanziario ed economico della Centrale del latte di Verona (4-05088) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4326

FOSCHI: per un intervento volto a garantire il ripristino di un collegamento ferroviario veloce tra Roma e la riviera riminese (4-04840) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4327

per l'adozione di provvedimenti volti a garantire la bonifica dello stabilimento delle Officine ferroviarie grandi riparazioni

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

di Rimini (Forlì) (4-05090) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 4328

GALEOTTI: sui motivi che impediscono la sollecita definizione delle trattative per l'affitto di nuovi locali da destinare alla direzione provinciale del tesoro di Arezzo (4-04719) (risp. BUBBICO, *sottosegretario di Stato per il tesoro*) 4330

IMPOSIMATO ed altri: per un intervento presso il comune di Aversa (Caserta) affinchè rispetti gli obblighi previsti dalla legge 2 aprile 1968, n. 482, in materia di collocamento delle categorie protette (4-05048) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4331

LOPS: per un intervento presso l'INPS volto a garantire lo snellimento delle procedure relative alla erogazione delle pensioni sociali (4-05325) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4333

MISSERVILLE: per la sollecita esecuzione dei lavori di risanamento del fiume Sacco (Frosinone) (4-03639) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 4334

sulle iniziative che si intende assumere in relazione ai numerosi incidenti stradali che si verificano nel tratto dell'A2, tra Colleferro (Roma) e Ceprano (Frosinone), interessato da lavori di ampliamento delle corsie (4-04398) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 4334

per l'adozione di provvedimenti volti ad evitare il ripetersi di incidenti stradali nel tratto dell'A2 tra Colleferro (Roma) e Ceprano (Frosinone), provocati oltre che dai lavori di ampliamento delle corsie anche dallo spartitraffico di tipo «New Jersey» (4-04669) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 4335

NESPOLO: sulle condizioni lavorative presso la ditta «Alexandria» di Alessandria (4-05437) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4337

PINNA ed altri: per il potenziamento della linea aerea Cagliari-Roma-Cagliari nonchè per l'estensione delle agevolazioni previste su tale linea anche ai collegamenti tra Roma, Alghero ed Olbia (Sassari) (4-05091) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 4338

PIZZOL, ZANELLA: per un intervento presso la società Zanussi volto a verificare il rispetto dell'accordo stipulato a Roma nel 1985 ed il corretto impiego dell'istituto della cassa integrazione guadagni (4-02801) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4339

PIZZOL ed altri: sulle iniziative da assumere al fine di garantire la piena funzionalità degli uffici degli ispettorati della motorizzazione civile (4-02014) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4343

POLLICE: sull'emanazione del decreto ministeriale riguardante gli emolumenti agli amministratori dell'Agenzia spaziale italiana, con particolare riferimento al presidente (4-05133) (risp. RUBERTI, *ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica*) 4344

sul ritardo nell'espletamento del ricorso della signora Maria Mantino inviato alla Direzione generale delle pensioni di guerra e servizi vari (4-05537) (risp. BUBBICO, *sottosegretario di Stato per il tesoro*) 4345

SANESI: sul pagamento, da parte dell'INPS, di pensioni non dovute ai sensi della legge n. 36 del 1974 (4-04513) (risp. DONAT-CATTIN, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4345

TAGLIAMONTE ed altri: sulle insoddisfacenti condizioni del servizio assicurato dall'ente Ferrovie dello Stato sulle tratte Roma-Napoli e Napoli-Roma (4-05822) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4346

VISCONTI: per un intervento, in relazione all'attivazione della tratta ferroviaria Salerno-Mercato San Severino, volto a prevedere come stazione terminale Salerno centrale, al fine di favorire l'utenza proveniente dall'insediamento universitario di Fisciano (4-04703) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4348

BOSSI. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che la strada provinciale n. 56 Imbersago-Vimercate, nel tratto che scorre nel comune di Verderio Inferiore (Como), è molto pericolosa per la mancanza di adeguamento della regolazione del traffico ad un altrettanto adeguato miglioramento del sistema stradale;

che solo questo tratto di strada della provinciale n. 56 ogni anno produce decine di feriti, moltissimi incidenti gravi ed alcuni mortali;

che l'ufficio tecnico provinciale, per ovviare alla situazione della viabilità del tratto in questione, ha approntato la soluzione seguente: canalizzazione a due corsie di marcia, per due corsie sulla direttrice destra e due corsie sulla direttrice sinistra;

che l'amministrazione provinciale di Como mostra, a tutt'oggi, di non prendere decisione alcuna, nonostante siano già state presentate rimostranze formali e proposte concrete dalla popolazione locale,

l'interrogante chiede di sapere:

quale sia l'intendimento del Ministro nei confronti dell'ANAS, ente proprietario della strada, e dell'amministrazione provinciale di Como, affinchè vengano assunte quanto prima le decisioni di competenza e le procedure più idonee per completare in tempi rapidi le opere necessarie alla sistemazione logistica della strada;

se non possa essere presa in considerazione dagli uffici competenti l'ipotesi di un generale riassetto della strada provinciale n. 56 Imbersago-Vimercate, ricomprendendo anche il tratto che si immette nel territorio della confinante provincia di Milano, nonchè l'ipotesi di inserire nel quadro di una sistemazione generale dell'asse stradale in questione la dotazione di punti semaforici ed eventualmente di rotatorie, come nel caso del crocevia con la zona industriale di Verderio.

(4-05219)

(3 agosto 1990)

RISPOSTA. - In risposta all'interrogazione indicata in oggetto si fa presente che la strada provinciale n. 56 Imbersago-Vimercate rientra nella competenza dell'amministrazione provinciale di Como.

Pertanto, essendo tale arteria sottratta ai poteri di intervento dell'Azienda nazionale autonoma delle strade e tenuto conto dell'autonomia che caratterizza le amministrazioni provinciali, nessuna iniziativa può essere adottata da questo Ministero in ordine alle opere necessarie ed alle procedure da seguire per la più rapida sistemazione della strada in discorso.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(5 febbraio 1991)

CALVI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che l'approntamento dei mezzi strumentali per realizzare il sistema informatico delle procedure di avviamento al lavoro presso gli uffici provinciali del lavoro e della massima occupazione e le sezioni circoscrizionali ha da tempo dato luogo a carenze funzionali dovute principalmente ad una cronica deficienza sia di personale che del numero dei supporti informativi;

che si è inteso intanto far fronte alla carenza di personale ricorrendo, in via eccezionale, all'assunzione di 2.000 unità mediante concorsi su base regionale, secondo quanto previsto dalla legge 20 maggio 1988, n. 160;

che le graduatorie dei candidati risultati vincitori sono state definite da diversi mesi;

che le suddette graduatorie possono avere immediata efficacia con la sola approvazione del Ministro, già peraltro avvenuta per le graduatorie di alcune regioni;

che l'esigenza di assumere 2.000 unità di personale si fa sempre più indilazionabile perchè specialmente le sezioni circoscrizionali operano, come è noto, con grande scarsità di mezzi strumentali che può essere in parte colmata con la presenza di altro personale;

che l'aver paralizzato la realizzazione del sistema informatico presso le sezioni circoscrizionali, indispensabile per la politica attiva del lavoro, rende ancora più urgente l'assunzione del personale in argomento,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali siano i motivi che hanno impedito finora al Ministro di assumere i vincitori dei concorsi;

se intenda assumere il personale in questione senza ulteriori indugi, al fine di non aumentare i numerosi ostacoli che impediscono il decollo della politica attiva del mercato del lavoro.

(4-04022)

(6 novembre 1989)

RISPOSTA. – Il lungo periodo occorso per la definizione della procedura di reclutamento di 2.000 unità di personale da assumere ai sensi della legge n. 160 del 1988 è da imputare principalmente al gran numero di domande pervenute (oltre 100.000 complessivamente).

Comunque, in data 21 maggio 1990, con l'immissione in servizio dell'ultimo contingente di personale (quello assunto nella regione Sardegna), la procedura prevista dalla legge è stata completata.

Per completezza, infine, si fa presente che la durata dei contratti stipulati con il personale in questione è stato elevato da dodici a ventiquattro mesi dall'articolo 19 del decreto-legge n. 344 del 1990 convertito dalla legge 23 gennaio 1991, n. 21 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 19 del 23 gennaio 1991).

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

CALVI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che con decreto ministeriale datato 8 marzo 1989 la sezione circoscrizionale per l'impiego deve stabilire quali attività esecutive debbono svolgere i recapiti periodici;

che il suddetto atto formale modifica quanto in merito stabilito dal precedente decreto datato 20 gennaio 1988;

che nessuna norma di legge attribuisce alle commissioni regionali per l'impiego il potere di stabilire quali debbono essere i compiti che debbono svolgere i recapiti periodici e le sezioni decentrate;

che la commissione regionale per l'impiego del Lazio con delibera dell'8 maggio 1990 ha stabilito i compiti che debbono svolgere i recapiti periodici e le sezioni decentrate;

che la suddetta delibera produce effetti devastanti per il programma di informatizzazione in corso nelle sezioni circoscrizionali per l'impiego e per il collocamento in agricoltura;

che la suddetta delibera dell'8 maggio 1990 prevede, tra l'altro, la possibilità di delegare ai recapiti e alle sezioni decentrate gli atti di avviamento al lavoro a seguito di richieste nominative e per passaggi diretti. Tutto ciò il palese contrasto con l'articolo 15 della legge 28 febbraio 1987, n. 56, il quale prevede espressamente che deve essere soltanto la sezione circoscrizionale per l'impiego a rilasciare il nulla osta per «ogni tipo» di richiesta. Inoltre l'articolo 1 della suddetta legge afferma che i recapiti periodici possono svolgere soltanto compiti esecutivi, per cui ad essi non può essere affidato alcun tipo di avviamento al lavoro, data la loro caratteristica di organi esecutivi;

che i direttori degli uffici provinciali del lavoro hanno dato esecuzione alla citata delibera della commissione regionale per l'impiego del Lazio, con proprio atto amministrativo, ignorando il decreto ministeriale datato 8 marzo 1989;

che la citata delibera della commissione regionale per l'impiego del Lazio, oltre ad essere illegittima, per vizio d'incompetenza, rende inattuabile la riforma del mercato del lavoro di cui alla legge n. 56 del 1987,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali iniziative si intenda adottare per l'eliminazione di tutti gli aspetti illegittimi della delibera di cui in premessa, che, ove non rimossi, vanificano le innovazioni che il legislatore con la legge n. 56 del 1987 ha voluto introdurre e compromettono seriamente il programma di informatizzazione in corso presso le sezioni circoscrizionali per l'impiego, con grave pregiudizio per le economie dello Stato;

quale provvedimento si intenda adottare nei confronti di quei direttori degli uffici provinciali del lavoro e della massima occupazione che hanno ignorato un preciso atto formale come il decreto ministeriale datato 8 marzo 1989, venendo meno così ai loro doveri d'ufficio di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

(4-04986)

(3 luglio 1990)

RISPOSTA. - Si fa presente che l'autonomia decisionale della commissione regionale per l'impiego del Lazio, che è l'organo di governo del mercato del lavoro a livello regionale, è stabilita dalla legge n. 56 del 1987.

Nell'attuale quadro normativo, quindi, i direttori degli uffici del lavoro si sono attenuti alla delibera della commissione regionale competente.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

CALVI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che l'articolo 9 della legge 20 maggio 1988, n. 160, ha previsto l'assunzione di 2.000 unità di personale con contratto di diritto privato per fronteggiare le esigenze degli uffici provinciali del lavoro e della massima occupazione e delle loro sezioni circoscrizionali;

che in provincia di Latina è stato disposto il distacco di 8 contrattisti dell'ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione e da alcune sezioni circoscrizionali all'ispettorato provinciale del lavoro;

che il suddetto distacco è quindi in palese contrasto con il citato articolo 9 ed inoltre crea disfunzioni sia alla sezione circoscrizionale di Aprilia che a quella di Terracina, la quale, con la chiusura della sezione di Fondi, ha visto accresciute le proprie esigenze di personale,

l'interrogante chiede di conoscere:

i motivi che hanno determinato il distacco in questione;

quali iniziative si intenda adottare per la revoca di detto provvedimento, al fine di eliminare gli aspetti illegittimi che ne sono derivati.

(4-05051)

(11 luglio 1990)

RISPOSTA. - Si fa presente che il distacco degli 8 contrattisti è perfettamente coerente con le direttive più volte impartite dagli uffici periferici del Ministero intese a far fronte, mediante personale assunto con contratto di diritto privato, alle note carenze degli ispettorati del lavoro e non soltanto alle esigenze degli uffici del lavoro.

Pertanto il distacco in questione è stato disposto in quanto le esigenze di servizio dell'ispettorato provinciale del lavoro di Latina erano, al momento, pressanti.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

CANDIOTO. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Per sapere come sia possibile che all'ufficio del Genio civile di Palermo, per il 1989, non

siano stati assegnati i fondi per la manutenzione di immobili demaniali della provincia di Palermo, molto numerosi e spesso bisognevoli di manutenzione ordinaria ed anche straordinaria. La notizia è stata appresa da funzionari di quell'ufficio.

Si chiede inoltre di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire per evitare che ciò accada per il 1990.

(4-04389)

(6 febbraio 1990)

RISPOSTA. – Si comunica che per quanto riguarda l'assegnazione dei fondi per l'anno 1989, lo stanziamento del relativo capitolo di bilancio ha subìto, per effetto della legge 24 aprile 1989, n. 155, una drastica riduzione, che ha comportato una contrazione negli interventi nel settore dell'edilizia demaniale.

Per quanto attiene l'anno 1990, è stata assegnata per gli interventi di edilizia demaniale nella provincia di Palermo la somma complessiva di 2.940 milioni di lire sul capitolo 8405 a favore del competente provveditorato regionale alle opere pubbliche.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(5 febbraio 1991)

CHIESURA. – *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei trasporti.* – Premesso:

che la CIMES srl opera nel settore degli appalti ferroviari;

che recentemente numerosi lavoratori della CIMES hanno costituito una sezione del Partito comunista italiano;

che la costituzione della sezione è stata propagandata con un manifesto murale nei locali aziendali;

che l'azienda ha tolto il manifesto e ha ammonito un lavoratore che protestava;

che è prassi consolidata che manifesti politici siano affissi nei locali aziendali,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano necessario intervenire per garantire una prassi maggiormente democratica nell'azienda;

se non ritengano lesivo del dettato costituzionale il divieto ad un partito politico di propagandare le proprie idee in azienda.

(4-03919)

(18 ottobre 1989)

RISPOSTA. – La possibilità di affissione di manifesti ed avvisi di natura politica non è prevista dal contratto collettivo di lavoro applicabile alla srl Cimes. La società è appaltatrice dei servizi di pulizia e manutenzione nella stazione Santa Lucia di Venezia, dove dispone di alcuni locali per lo svolgimento della propria attività.

La disciplina collettiva di settore riconosce il diritto di affissione limitatamente alla materia sindacale e lo attribuisce solo alle organizzazioni sindacali, con esclusione dei partiti politici (articolo 38 del

contratto collettivo nazionale di lavoro per gli addetti ai servizi in appalto dall'ente Ferrovie dello Stato).

Pertanto il rifiuto della ditta Cimes di accordare l'uso di una bacheca al Partito comunista italiano appare legittimo.

La ditta d'altronde, nel respingere l'istanza avanzata dalla Federazione comunista di Venezia, ha correttamente distinto tra il diritto dei lavoratori di manifestare le proprie opinioni nei luoghi di lavoro e quello specifico di affiggere comunicazioni in appositi spazi messi a disposizione dall'azienda. La società dà espressamente atto che il primo esige generale applicazione e assoluto rispetto, mentre il secondo ha un ambito di efficacia limitato all'attività sindacale.

La richiesta del partito politico è pervenuta in seguito alla defissione operata dall'azienda di un comunicato con il quale, in data 30 settembre 1989, veniva divulgato l'invito a partecipare ad una riunione, indetta all'esterno dell'ambito aziendale, in vista della costituzione di una sezione del Partito comunista che avrebbe dovuto associare lavoratori anche di altre imprese operanti nel settore degli appalti ferroviari.

Il dipendente firmatario del comunicato si rifiutò di toglierlo, respingendo il formale invito dell'azienda.

In relazione a tale comportamento la società ha notificato al lavoratore in questione, con lettera del 4 ottobre 1989, una specifica contestazione ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 300 del 1970. Nel termine assegnato l'interessato ha presentato le proprie giustificazioni in seguito alle quali il datore di lavoro non ha adottato alcun provvedimento disciplinare nei suoi confronti.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

DIONISI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Considerato:

che il mezzo di trasporto ferroviario rappresenta ancora per molti lavoratori lo strumento più rapido e conveniente per raggiungere il luogo di lavoro;

che la condizione di pendolare aggrava notevolmente la fatica ed il disagio di molti lavoratori costretti a svolgere l'attività lavorativa lontano dalla propria residenza;

che ogni anno con la stagione estiva si introducono modifiche degli orari dei treni che non tengono generalmente conto nè delle esigenze degli utenti nè delle capacità produttive del sistema ferroviario pubblico e della potenzialità espansiva del servizio, ispirandosi, nel giusto obiettivo di realizzare un rapporto costi/benefici ottimale, a meri criteri di contrazione delle spese invece che al miglioramento ed al potenziamento del servizio per agire sul versante delle entrate;

valutato anche, in particolare, che l'entrata in vigore dell'orario estivo, che ha anticipato la corsa Roma Ostiense-Monterotondo-Fara Sabina-Poggio Mirteto-Orte-Chiusi dalle ore 6,46 alle ore 6,26 ed ha spostato la partenza del treno di ritorno n. 12184 da Roma Ostiense a Roma Tiburtina, ha già provocato la risentita e vivace reazione dei lavoratori che richiedono il ripristino della situazione precedente,

l'interrogante chiede di sapere se si intenda accogliere le sacrosante richieste dei lavoratori e quali altre iniziative si intenda assumere per potenziare il servizio e garantire a tutti i cittadini il diritto ad un efficiente servizio di trasporto pubblico.

(4-05057)

(11 luglio 1990)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato fa presente che la partenza del treno locale 7276 Roma Ostiense-Orte è stata anticipata dalle ore 6,46 alle ore 6,28, a seguito di richieste della clientela della linea, così da poter realizzare la coincidenza ad Orte con il treno diretto 3152 (Roma-Orte-Terni-Foligno-Ancona) che, partendo da Roma Termini alle ore 7,25, senza effettuare alcuna fermata intermedia, arriva alle ore 8,05.

Per quanto riguarda lo spostamento dell'origine di corsa del treno locale 12184 da Roma Ostiense a Roma Tiburtina, tale provvedimento si è reso necessario per snellire la circolazione treni e sullo scalo di Ostiense e sugli altri che su di esso gravitano, e ciò – assicura l'ente – senza arrecare alcun nocumento alla clientela.

Infatti, la clientela di Roma Trastevere, Ostiense e Tuscolana interessata a tale treno può servirsi del treno locale 7403 in partenza da Fiumicino città alle ore 6,50 ed in arrivo a Roma Tiburtina alle ore 7,26, da dove il succitato treno 12184 parte alle ore 7,42 con arrivo ad Orte alle ore 8,56.

Comunque, le ferrovie stanno studiando la possibilità di migliorare ulteriormente i servizi offerti sulla direttrice Roma Trastevere-Ostiense-Tuscolana-Tiburtina per Orte.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(30 gennaio 1991)

FIORI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Per sapere quale fondamento abbia la notizia pubblicata, in data 24 gennaio 1991, da «La Stampa» di Torino secondo la quale il magistrato Carlo Sammarco, presidente della corte d'appello che ha annullato il lodo Mondadori, sarebbe candidato alla poltrona di commissario della Consob.

(4-05844)

(24 gennaio 1991)

RISPOSTA. – Rilevata l'opportunità di scegliere un esperto di diritto per integrare la Consob nella vacanza lasciata dal dottor Franco Piga, appare del tutto ultroneo e non privo di mal posta malizia il riferimento ad una controversia civile decisa da una sezione della corte d'appello di Roma, comunque non dal primo presidente.

Il Presidente del Consiglio dei ministri
ANDREOTTI

(29 gennaio 1991)

FONTANA Giovanni Angelo. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che, dopo l'elezione del nuovo consiglio di amministrazione nel marzo 1988, la gestione della società cooperativa Centrale del latte di Verona, con sede in Verona, via Francia 21, è andata rapidamente deteriorandosi, accumulando notevoli perdite e mettendo in serio pericolo l'economia di oltre 500 soci veronesi, per lo più piccoli produttori;

che, nonostante i ripetuti richiami del collegio sindacale, culminati con le dimissioni, gli amministratori si comportano come se non avessero ben chiara la percezione della gravità della situazione giunta, da tempo, al dissesto economico e finanziario;

che in questa situazione il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ha, da oltre un anno, disposto ben due verifiche straordinarie (dottor Carbone e professor Campedelli) il cui esito – non ancora (inspiegabilmente) ufficialmente noto – secondo attendibili notizie confermerebbe l'erosione per perdite dell'intero capitale sociale, lo stato di confusione amministrativa della cooperativa e il progressivo, continuo accumulo di nuove perdite;

che il consiglio di amministrazione della cooperativa intanto, con una deliberazione (impugnata da alcuni soci e ora sottoposta al giudizio del tribunale di Verona) ha stretto un accordo con il Consorzio emiliano romagnolo produttori latte, in base al quale la cooperativa veronese viene, di fatto, a spogliarsi della rete di vendita e dell'uso degli impianti, stravolgendo le finalità e gli scopi sociali fissati nell'atto costitutivo e nello statuto;

che il pericolo che i 500 piccoli produttori veronesi corrono è grave in quanto non appena il Consorzio emiliano romagnolo avrà ottenuto il controllo della rete di vendita veronese potrà fare a meno del latte veronese (sono note le eccedenze comunitarie in sede CEE nella produzione di latte) e potrà distribuire invece latte prodotto altrove, e magari importato dal Centro Europa e confezionato in un impianto fuori Verona;

che ciò inoltre è contrario alla politica regionale avviata da tempo dalla regione Veneto di valorizzazione dei prodotti locali,

per quanto sopra, per evitare ulteriori perdite e per difendere i produttori veronesi, si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo abbia assunto o intenda assumere;

in particolare, se non ritenga di rendere noti gli esiti delle verifiche straordinarie eseguite e, se del caso, di nominare un commissario che rimetta ordine nella amministrazione e dia garanzie di tutela degli interessi dei produttori veronesi e delle loro famiglie.

(4-05088)

(12 luglio 1990)

RISPOSTA. – Si fa presente che la società cooperativa «Centrale del latte di Verona», a seguito di ispezione straordinaria disposta in data 30 luglio 1988, era stata diffidata ad eliminare nel termine di quattro mesi le irregolarità riscontrate.

Successivamente l'ente aveva provveduto a regolarizzare la propria posizione, cercando di ridurre l'indebitamento bancario, riscontrato a seguito di verifica, attraverso l'adozione di varie misure.

Nel 1989 e nel primo trimestre 1990 la cooperativa si è venuta nuovamente a trovare in gravi difficoltà economiche, dovute al concorso di varie cause tra le quali le sfavorevoli condizioni del mercato.

Nei confronti della stessa è stata inoltre presentata istanza di fallimento per debiti, per una parte dei quali l'ente ha contestato l'ammontare e le modalità.

Attualmente risulta, però, che la situazione patrimoniale della cooperativa va migliorando a seguito di vari accordi stipulati sia con il Consorzio emiliano-romagnolo produttori latte che con altre cooperative del Veneto.

L'accordo con il citato consorzio prevede la costituzione di una nuova società commerciale (Centrale srl) che sarà controllata al 51 per cento dalla cooperativa stessa.

A seguito di tale accordo il sodalizio mantiene inalterato il proprio oggetto sociale, però anzichè vendere sul mercato vende ad un unico cliente che paga ogni 10 giorni.

In tal modo la cooperativa beneficierà dell'integrazione di vendita della intera gamma dei prodotti del consorzio e della sua capillare rete distributiva, estendendo la propria zona di vendita all'intera regione Veneto ed alle altre regioni limitrofe.

La cooperativa, inoltre, ha deliberato un aumento del capitale sociale di 3 miliardi di lire per far fronte alle perdite pregresse ed alle nuove prospettive.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

FOSCHI. - *Ai Ministri dei trasporti e del turismo e dello spettacolo.* - Premesso che la ristrutturazione degli orari ferroviari riguardanti le linee Bologna-Ancona e Roma-Ancona, attuata il 31 maggio 1987, ha determinato maggiori difficoltà di collegamento tra la Capitale e la Riviera adriatica, soprattutto per l'avvenuta soppressione del «Pendolino», fino allora in servizio con collegamento diretto Rimini-Roma e Roma-Rimini;

tenuto conto che l'attuale situazione costringe i passeggeri a trasbordare nelle stazioni di Falconara o di Ancona per il collegamento Rimini-Roma e viceversa;

considerata la peculiarità della Riviera romagnola specie nei mesi estivi, per l'intenso traffico anche ferroviario determinato dal movimento turistico,

l'interrogante chiede di sapere se il competente Ministro non ritenga di ripristinare quanto prima un collegamento più veloce e quindi diretto tra la Capitale e la Riviera riminese, mediante l'impiego

di elettrotreni derivati dagli attuali treni tipo «Pendolino», il cui prototipo prestò appunto servizio nel passato tra Roma e Rimini.

(4-04840)

(23 maggio 1990)

RISPOSTA. – Si risponde anche a nome del Ministro del turismo e dello spettacolo.

L'ente Ferrovie dello Stato fa presente che, al fine di razionalizzare l'offerto ed indirizzare le risorse esistenti, sia tecniche che umane, sui flussi di traffico di maggior consistenza, tutti i servizi interessanti le linee Bologna-Ancona e Roma-Ancona, come peraltro tutte le linee della rete nazionale, sono stati revisionati in base alle movimentazioni ed alle frequentazioni rilevate sui treni.

Dalle indagini condotte in ambito ferroviario è emersa l'inesistenza di un consistente volume di traffico dalla capitale per Rimini mentre, invece, sono risultate maggiormente interessate le località di Ancona e di Falconara.

Tali indicazioni hanno portato le Ferrovie dello Stato alla istituzione, fra Roma ed Ancona, di 4 coppie di treni *intercity* (aventi fermata a Falconara), di 4 coppie di treni diretti e all'effettuazione di una coppia di treni espressi Roma-Bologna via Falconara.

Quanto alla richiesta di ripristino del collegamento fra Roma e Rimini, già effettuato con il prototipo dell'ETR 450 Pendolino, l'ente fa presente che tale materiale ha come caratteristica principale la possibilità di raggiungere elevate velocità solo su linee appositamente attrezzate.

Pertanto i complessi ETR 450, attualmente in esercizio, sono per la maggior parte impegnati, per l'intero percorso o parzialmente, sulla linea ad alta velocità (Roma-Firenze) e per il resto su linee dove la movimentazione di estremità risulta molto consistente (Roma-Napoli, Roma-Bari, Roma-Genova).

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(30 gennaio 1991)

FOSCHI. – *Ai Ministri dei trasporti, della sanità e del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso che alle Officine ferroviarie grandi riparazioni di Rimini si sono verificati dei casi di decesso da ricollegarsi ai gravi rischi determinati dall'amianto;

tenuto conto altresì che nel predetto stabilimento manca da circa sei mesi il medico d'impianto, espressamente previsto dalle vigenti norme di legge;

rilevato che i controlli clinico-sanitari presso l'ispettorato sanitario compartimentale di Bologna avvengono in tempi notevolmente lunghi,

l'interrogante chiede di sapere se i Ministri interessati non ritengano:

1) di disporre sollecitamente alle Officine grandi riparazioni di Rimini controlli tecnico-sanitari di elevato livello per verificare

l'esigenza di un'eventuale bonifica dell'intero impianto, con particolare riguardo alle capriate dei capannoni;

2) di dotare lo stabilimento di cui trattasi del medico d'impianto con la sollecitudine del caso;

3) di intervenire nei modi più appropriati per rendere più immediati i controlli clinico-sanitari nell'ambito dell'ispettorato sanitario compartimentale.

L'interrogante, inoltre, chiede di conoscere quali siano i programmi a breve e a medio termine per le Officine ferroviarie di Rimini e i relativi *trend* occupazionali.

(4-05090)

(12 luglio 1990)

RISPOSTA. – Si risponde anche a nome dei Ministri della sanità e del lavoro e della previdenza sociale.

Si premette che le competenze dell'ispettorato del lavoro in ambito ferroviario riguardano soltanto la specifica materia della prevenzione degli infortuni sul lavoro, disciplinata dalla legge 26 aprile 1974, n. 191, dal decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 469, e dal decreto interministeriale n. 279 del 1980. Nell'ambito di tali competenze, l'ispettorato ha eseguito, dal 1982 in poi, diverse ispezioni presso l'Officina grandi riparazioni di Rimini, congiuntamente agli organi ispettivi dell'ente Ferrovie dello Stato (così come previsto dall'articolo 35 della citata legge n. 191 del 1974), impartendo numerose prescrizioni.

Dal maggio 1988 è stata, poi, avviata – con la partecipazione anche di un ingegnere dell'ispettorato regionale del lavoro di Bologna – una rivisita completa di tutto lo stabilimento: rivisita che, per le notevoli dimensioni dell'impianto (estendentesi su un'area di circa 100.000 metri quadri), è stata eseguita in più fasi, prendendo in esame ogni singolo reparto.

I controlli ambientali, seppur non previsti dalla legislazione vigente, risultano, secondo quanto riferito dall'ente Ferrovie dello Stato, periodicamente effettuati nel rispetto delle tecniche indicate dalla Comunità economica europea per la protezione della salute dei lavoratori dal rischio amianto con strumentazioni e modalità largamente riconosciute a livello scientifico. Gli ultimi rilievi effettuati all'inizio del 1990, anche con la partecipazione del servizio medicina preventiva del lavoro della USL di Rimini, non hanno evidenziato anormalità significative.

La stessa USL in accordo con il servizio sanitario Ferrovie dello Stato e la dirigenza d'impianto, ha approvato le modalità di lavoro applicate dall'Officina di cui trattasi, concordando peraltro alcuni adeguamenti.

A tale proposito si segnala che è operante una apposita commissione costituita nel 1989, cui partecipano rappresentati delle Ferrovie dello Stato, dell'USL n. 40 e delle organizzazioni sindacali. La commissione ha eseguito diversi sopralluoghi e rilevazioni ambientali per il controllo delle condizioni igieniche all'interno dello stabilimento.

L'ente Ferrovie dello Stato fa sapere che, attualmente, è in corso la realizzazione di nuovi ambienti separati che miglioreranno ulteriormen-

te il sistema di prevenzione primaria per le lavorazioni in presenza di amianto ed è in programma l'adeguamento di tutte le strutture di copertura dell'impianto.

Nell'autunno 1989 - sulla base di un progetto nazionale che interessa le 14 Officine grandi riparazioni di cui dispone l'ente Ferrovie dello Stato in tutta Italia - sono iniziate visite mediche epidemiologiche a tutti i lavoratori esposti al rischio da amianto, a partire dal 1960. Queste visite vengono eseguite, attualmente, con una cadenza di due alla settimana.

Per quanto riguarda la mancanza del medico del lavoro presso l'impianto in questione, l'ente Ferrovie dello Stato precisa che tale circostanza si è verificata per le dimissioni dall'incarico di due medici e decadenza dal servizio del terzo medico nominato. L'ente ha, pertanto, nominato un quarto medico.

L'ente Ferrovie dello Stato riferisce altresì che il periodo in cui lo stabilimento è rimasto privo di tale servizio, la sorveglianza è stata effettuata direttamente dall'ufficio sanitario compartimentale di Bologna e gli accertamenti sanitari sono stati condotti sulla base di protocolli scientifici messi a punto da qualificati consulenti universitari.

L'ente fa, infine, presente che, in relazione alle esigenze derivanti dall'esercizio ferroviario, è stato recentemente concordato con le organizzazioni sindacali il fabbisogno di personale per l'Officina di Rimini per gli anni 1990-92, quantificato in un totale di 788 agenti di cui 567 operai e tecnici.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(30 gennaio 1991)

GALEOTTI. - *Ai Ministri del tesoro e delle finanze.* - Per conoscere le ragioni che impediscono la conclusione di trattative - in corso da cinque anni - per l'affitto di nuovi locali, indispensabili alla direzione provinciale del tesoro di Arezzo, per la sistemazione di nuovi uffici che potrebbero accogliere un buon numero di funzionari ed impiegati, attualmente costretti in spazi angusti e antigienici e con riflessi negativi sullo stesso svolgimento del servizio.

(4-04719)

(17 aprile 1990)

RISPOSTA. - Si fa presente, sentito anche il Ministero delle finanze, che la competente intendenza di finanza di Arezzo si sta attivamente adoperando per una sollecita definizione delle procedure amministrative per l'affitto dei locali in questione.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro
BUBBICO

(4 febbraio 1991)

IMPOSIMATO, VITALE, CROCETTA. – *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'interno e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che, di fronte alle gravissime difficoltà che da anni attraversa la Campania per quanto concerne il mondo del lavoro per via della crescente disoccupazione, che ha raggiunto livelli *record* del 23 per cento con tendenza ad aumentare, molti enti pubblici violano sistematicamente le prescrizioni di legge sul collocamento obbligatorio delle categorie protette e segnatamente l'articolo 12 della legge n. 482 del 1968;

che molti inadempimenti sono stati ripetutamente denunciati dalle associazioni del Partito comunista italiano di Aversa e di Maddaloni, in provincia di Caserta;

che, fin dal 28 febbraio 1986, l'assessore alla giunta regionale della Campania per l'industria, l'artigianato e il commercio ebbe ad invitare gli amministratori pubblici della Campania nonchè i presidenti delle USL e dei CORECO regionale e provinciale a procedere puntualmente e celermente alle verifiche dei posti riservati dalla legge alle categorie protette;

che da una nota dell'Ispettorato del lavoro di Caserta del 9 ottobre 1987 emerge che, a quella data, erano vacanti ben 82 posti di operai e impiegati e di questi lo stesso comune era tenuto a riservare alle categorie protette una quota rilevante ed in particolare, in considerazione delle unità previste in pianta organica, 9 unità della carriera esecutiva, 23 unità della carriera operaia e 50 unità della carriera ausiliaria;

considerato:

che nell'ottobre del 1987 risultavano ancora vacanti 6 posti della carriera esecutiva, 10 posti della carriera operaia e 38 posti della carriera ausiliaria, fatto per il quale venivano diffidati il sindaco, gli assessori ed i consiglieri comunali in carica «a porre in essere gli atti deliberativi di competenza e formalità conseguenti per l'assunzione delle unità» per le quali vi era disponibilità di posti nel rispetto della percentuale prevista dall'articolo 9 della legge n. 482 del 1968, nel termine di 60 giorni dal 9 ottobre 1987;

che, in caso di inadempienza, l'Ispettorato si riservava di denunciare il sindaco e gli amministratori all'autorità giudiziaria per omissione di atti di ufficio;

che non risulta che gli amministratori del comune di Aversa abbiano adempiuto nel termine di 60 giorni dal 9 ottobre 1987 agli obblighi previsti dalla legge in materia di collocamento obbligatorio,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali iniziative urgenti gli organi di vigilanza e di controllo del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e del Ministero dell'interno intendano assumere per indurre gli amministratori del comune di Aversa ad adempiere agli obblighi prescritti dalla legge n. 482 del 1968 in materia di collocamento obbligatorio delle categorie protette con la copertura di 38 posti della carriera ausiliaria, 10 posti della carriera operaia e 6 posti della carriera esecutiva;

quale sia lo stato del procedimento penale pendente nei confronti del sindaco di Aversa per omissione di atti di ufficio a seguito di denuncia dell'Ispettorato del lavoro di Caserta.

(4-05048)

(10 luglio 1990)

RISPOSTA. – Effettivamente la mancata esecuzione degli adempimenti previsti dalla disciplina del collocamento obbligatorio (legge n. 482 del 1968) da parte del comune di Aversa fu riscontrata già in data 9 ottobre 1987 dall'ispettorato provinciale del lavoro di Caserta che in quell'occasione diffidò il sindaco, gli assessori e i consiglieri comunali a porvi rimedio, ciascuno per le proprie competenze.

Gli accertamenti ispettivi di recente compiuti hanno consentito di appurare che la giunta comunale ha provveduto nel novembre 1989 alla ricognizione dei posti da riservare alle categorie protette. Secondo la delibera del 9 novembre 1989 i posti da occupare risultavano essere 7 della carriera esecutiva, 42 della carriera ausiliaria e 10 della carriera operaia.

Per la copertura di 42 posti riservati (7 per la ex carriera esecutiva, 10 per la ex carriera operaia e 25 per la ex carriera ausiliaria) veniva altresì approvato il bando di selezione. Successivamente il consiglio comunale con delibera del 14 dicembre 1989, approvata dal Comitato regionale di controllo il 10 gennaio 1990, ha delegato la giunta alla nomina di una o più commissioni per la selezione degli aspiranti appartenenti alle categorie protette.

Dopo di che nessun atto è stato posto in essere dalla giunta municipale. I funzionari dell'ispettorato hanno, perciò, redatto e trasmesso all'autorità giudiziaria in data 27 luglio 1990 una informativa ipotizzando, a carico del sindaco e della giunta, il reato di ritardo o omissione di atti di ufficio.

Inoltre, al fine di indurre gli amministratori ad adempiere agli obblighi di cui all'articolo 12 della legge n. 482 del 1968, hanno diffidato il sindaco e la giunta a porre in essere, nel termine di trenta giorni decorrenti dal 27 luglio 1990, i provvedimenti di competenza necessari per l'assunzione degli appartenenti alle categorie protette nel numero percentuale previsto dalla legge, avvertendoli che, in mancanza, saranno denunciati alla competente autorità giudiziaria per il reato previsto e punito dall'articolo 16 della legge 26 aprile 1990, n. 86.

Nel corso dell'ispezione i funzionari incaricati hanno accertato che la giunta comunale aveva assunto l'invalido civile Raffaele Lisbona, nato l'8 dicembre 1957 ad Aversa, in violazione dell'articolo 24 della legge 11 marzo 1988, n. 67, per cui hanno redatto e trasmesso informativa a carico del sindaco e della giunta per il reato di eccesso di atti di ufficio.

Da informazioni assunte presso la cancelleria della procura della Repubblica presso la pretura circondariale di Santa Maria Capua Vetere è risultato che il procedimento penale nei confronti dell'amministrazione comunale di Aversa, a seguito di precedente denuncia per omissione di atti di ufficio sporta dall'ispettorato, è nella fase delle indagini preliminari e probabilmente il rapporto sarà trasmesso

alla procura della Repubblica presso il tribunale di Santa Maria Capua Vetere.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

LOPS. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che nella relazione che la Commissione d'indagine conoscitiva sulla condizione degli anziani, consegnata a novembre dell'anno scorso al Governo, al Parlamento ed ai vari enti, si legge tra l'altro che «occorre migliorare la condizione economica» degli anziani per una dignitosa esistenza;

che allo stato risulta che non solo non si è provveduto, specie per le pensioni sociali, a nessun miglioramento, quanto piuttosto che per effetto della presentazione del reddito molte pensioni sociali sono sospese;

che è accaduto infatti che in Puglia e nelle sedi dell'INPS di Andria e Bari al momento della presentazione del modello che certifica il reddito, o per errore degli interessati o anche per difetto degli uffici dell'INPS, alcune migliaia di pensionati dal 1° gennaio 1990 non riscuotono la pensione;

che la motivazione che forniscono le varie sedi dell'INPS è che l'ufficio pagatore della Direzione centrale dell'INPS di Roma non ha pronto il programma e che il tutto avverrà, stando all'ultimo messaggio della Direzione nazionale, solamente nel mese di gennaio 1991;

che tutto questo dimostra lo stato di «efficienza» dell'Istituto che, non curandosi dei bisogni dei più deboli, priva alcune migliaia di pensionati e pensionate del minimo vitale per esistere;

che se l'Istituto fosse più attento avrebbe immediatamente fatto fare i controlli incrociati per cui a chi supera il reddito avrebbe inviato la comunicazione del non diritto e a quelli che sono nella legge avrebbe dovuto erogare quanto previsto dalla stessa,

alla luce di quanto sopra l'interrogante chiede di sapere se il Ministro sia a conoscenza dei tempi entro i quali l'INPS provvederà al riguardo e al fine di sbloccare la situazione.

(4-05325)

(27 luglio 1990)

RISPOSTA. – La situazione segnalata dal documento parlamentare si riferisce a quei titolari di pensione sociale che hanno prodotto dichiarazioni reddituali comportanti il venir meno del diritto alla prestazione. Pertanto, in occasione del rinnovo degli ordinativi di pagamento per l'anno 1990, le pensioni suddette sono state localizzate dall'INPS presso un particolare ufficio pagatore di sede, per consentire la verifica dell'esistenza, o meno, dei requisiti di legge.

L'ente, inoltre, ha provveduto ad impartire a suo tempo le necessarie istruzioni alle proprie sedi per procedere alla erogazione delle prestazioni in parola nei casi in cui, accertata la erroneità delle

dichiarazioni reddituali rese dai pensionati, dovesse essere confermato il permanere del diritto alla pensione.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

MISSERVILLE. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che sono in corso i lavori di risanamento del fiume Sacco, che interessa longitudinalmente tutta l'area Nord della provincia di Frosinone, mediante la creazione di opere spondali che disciplinino il corso delle acque ed evitino fenomeni di straripamento e di ristagno;

che l'esecuzione interessa straordinariamente le popolazioni della Valle del Sacco, su cui pesa il degrado ambientale determinato dall'inquinamento del fiume per lo scarico dei rifiuti industriali e civili;

che questa prima fase dei lavori, cui dovrà seguire immediatamente quella della rivivificazione del corso d'acqua con l'attuazione del piano elaborato dalla Termomeccanica spa, procede a rilento per lo scarso impiego di mezzi tecnici e manodopera da parte della ditta che si è aggiudicata l'appalto, nonostante l'urgenza di risolvere in tempi accettabili il gravissimo problema,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda intervenire presso il competente provveditorato al fine di sollecitare la ditta in questione ad una puntuale esecuzione dell'opera affidatale, senza ritardi e senza misteriose «meline» che suscitano apprensione e disappunto nelle popolazioni interessate, troppe volte deluse nelle loro legittime attese di un civile impegno del Governo in favore della loro salute e delle loro condizioni di vita.

(4-03639)

(19 luglio 1989)

RISPOSTA. – Si comunica che i lavori di sistemazione idraulica del fiume Sacco, nell'ambito urbano di Ceccano, sono in corso di ultimazione per quanto riguarda i primi due lotti, mentre si è proceduto alla formale consegna del lotto terminale di completamento degli stessi.

Circa invece la sistemazione idraulica del predetto fiume nel tratto che scorre dalla traversa Annunziata sino al ponte della strada statale dei Monti Lepini, a nord dell'abitato di Ceccano, si rappresenta che la stessa è stata eseguita per il 30 per cento.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(5 febbraio 1991)

MISSERVILLE. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che, con allarmante e crescente frequenza, si registrano numerosi incidenti stradali sul tratto dell'A2, tra Colleferro e Ceprano,

interessato da lavori di ampliamento e di ammodernamento delle corsie di percorrenza;

che, in data 2 febbraio 1990, sono deceduti, per un sinistro verificatosi all'altezza della progressiva chilometrica 596, in territorio di Paliano (Frosinone), i giovani Mario Masi, Domenico Massa e Fabrizio Magliocchetti, mentre un altro passeggero della vettura su cui viaggiavano gli sfortunati ragazzi è ricoverato, in gravi condizioni, presso l'ospedale San Filippo Neri di Roma;

che l'incidente in questione, come quelli verificatisi in tempi immediatamente precedenti o successivi, appare collegabile, oltre che con l'elemento umano, con l'insufficienza di una segnaletica di emergenza che imponga condotte di guida improntate alla massima prudenza;

che sembra necessaria una costante presenza di controlli sia per moderare il flusso veicolare sul tratto autostradale interessato dai lavori sia per evidenziare la situazione di precarietà nella sicurezza che le opere in corso determinano,

l'interrogante chiede di conoscere, con assoluta urgenza e priorità di informazione:

a) se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno disporre una visita ispettiva che accerti le condizioni in cui si stanno effettuando i lavori di ampliamento della sede stradale, fornendo notizie certe sullo stato dei luoghi;

b) se non intenda, all'esito dell'accertamento, imporre alla Società autostrade e, per conseguenza, alle ditte che risultano esecutrici delle opere, particolari cautele per segnalare la presenza di un costante pericolo, impiegando idoneo personale che copra l'intero arco delle ventiquattro ore;

c) se non intenda, di concerto con il Ministero dell'interno, rafforzare il presidio della polizia stradale che, con organico insufficiente, è chiamato a controllare la situazione di emergenza che ha determinato, negli ultimi tempi, il verificarsi di incidenti stradali nell'impressionante misura del 60 per cento di quelli occorsi nell'intero territorio provinciale di Frosinone.

(4-04398)

(6 febbraio 1990)

MISSERVILLE. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che il sottoscritto, in data 6 febbraio 1990, ebbe a segnalare con l'interrogazione 4-04398 la situazione di pericolosa emergenza nel tratto dell'A2, tra Colleferro e Ceprano, interessato da lavori di ampliamento ed ammodernamento delle corsie di percorrenza;

che, nell'interrogazione citata, rivolta al Ministro dei lavori pubblici con carattere di urgenza, chiedeva l'adozione di provvedimenti atti ad evitare il ripetersi di incidenti stradali mortali nella tratta autostradale in questione;

che l'interrogazione è rimasta senza risposta nè sono state adottate le misure suggerite per ovviare al pericolo;

che, nella mattinata del 3 aprile 1990, in prossimità del casello di Ceprano si è verificato un sinistro, di impressionante somiglianza con quello del 2 febbraio 1990, in cui hanno perso la vita gli studenti Maria

Di Girolamo ed Antonio Borruso e sono rimaste ferite altre diciannove persone, che viaggiavano a bordo di un autobus per gita scolastica da Napoli a Roma;

che sembra determinante nella dinamica di tutti gli incidenti avvenuti l'adozione dello spartitraffico di tipo «New Jersey», già tristemente famoso nelle autostrade degli USA per le sue caratteristiche di insicurezza (tanto da vietarne l'adozione nelle ultime progettazioni viarie),

l'interrogante chiede di conoscere:

a) se il Ministro in indirizzo non intenda promuovere un'inchiesta tecnica che accerti la situazione di pericolo già segnalata ed eventuali responsabilità della Società autostrade e delle ditte appaltatrici nella progettazione e nell'esecuzione delle opere in corso;

b) se non intenda provvedere immediatamente all'adozione delle misure urgenti richieste nell'interrogazione richiamata, per evitare le tragedie che, con troppa frequenza, gettano nel lutto intere famiglie di cittadini.

(4-04669)

(4 aprile 1990)

RISPOSTA (*). - In risposta alle interrogazioni indicate in oggetto si comunica che l'autostrada Roma-Napoli è attualmente interessata dai lavori di ampliamento a tre corsie per un tratto di circa 180 chilometri da San Cesareo a Napoli, di cui 80 chilometri (da San Cesareo a Frosinone e da Capua e Napoli) pressochè ultimati.

Durante l'esecuzione di tali lavori sono stati adottati accorgimenti volti a consentire la percorribilità dell'autostrada e nel contempo a garantire sia gli *standard* di sicurezza per la circolazione, sia l'incolumità del personale addetto ai lavori. Per tali fini si è provveduto a pavimentare lo spartitraffico ed a sistemare apposite barriere antisvio ed antiribaltamento del tipo «New Jersey», in modo da assicurare l'agibilità nei due sensi di marcia di due corsie e favorire così, senza ridurre la sezione utile alla circolazione, il regolare deflusso del traffico.

Nel tratto Frosinone-Capua, per i cui lavori è prevista l'ultimazione nell'aprile 1991, è stata disposta per alcuni tratti la chiusura della corsia per la sosta di emergenza, assicurando comunque la percorribilità a due corsie per ogni carreggiata, e piazzole di sosta ogni 300-400 metri.

Per disciplinare il traffico autostradale, in tutto il tratto in argomento, è stato imposto il limite di velocità di 100 chilometri orari ed il divieto di sorpasso degli autocarri. La segnaletica prevista dal codice e dalle circolari ministeriali è stata opportunamente integrata con specifiche segnalazioni sia all'ingresso di ogni stazione che lungo l'autostrada.

Sui due incidenti del 2 febbraio e del 3 aprile 1990, segnalati nelle interrogazioni, si precisa che sono in corso accertamenti da parte degli organi di polizia per risalire alla dinamica degli incidenti stessi ed alle eventuali responsabilità.

(*) Testo, sempre identico, inviato dal Governo in risposta alle due interrogazioni sopra riportate.

Per quanto riguarda l'adozione delle barriere «New Jersey», la società concessionaria ha fatto presente che le loro caratteristiche di sicurezza, resistenza ed efficacia sono state verificate con esito positivo attraverso un elevato numero di prove di *crash test*, che hanno riprodotto l'intera gamma di situazioni possibili che si possono riscontrare nei casi di svio dei veicoli leggeri e pesanti.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(16 gennaio 1991)

NESPOLO. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Per sapere se sia a conoscenza dei gravissimi fatti avvenuti nella mattinata del 16 ottobre 1990 di fronte all'ingresso della fabbrica di calzature «Alexandria» di Alessandria, dove il direttore del personale ha investito con la propria automobile due operai che per uno sciopero sostavano davanti ai cancelli, causando loro contusioni e ferite.

Considerato infatti:

che da questo gravissimo episodio è emersa una situazione, che si prolunga da molto tempo, di soprusi e violazioni della dignità della persona; in particolare, l'interrogante evidenzia che nella ditta «Alexandria» lavorano quasi trecento persone, in grande maggioranza donne, e che l'episodio scatenante lo sciopero è stato il rilievo, rivolto ad una donna incinta di sei mesi, per essersi trattenuta più di cinque minuti ai servizi;

che controlli di questo tipo, in questa ditta, sono considerati «normali» e avvengono da anni;

che gli operai lavorano con le finestre chiuse anche d'estate nonostante l'impiego di acidi e vernici, necessari alla lavorazione della pelle;

che questi ed altri episodi, soprattutto in violazione del principio della dignità della persona, sono avvenuti nei confronti di uomini e donne e che, per quanto riguarda le donne, hanno assunto costantemente, come hanno rivelato molte operaie, i caratteri di un dispregio continuato proprio del loro essere «donne»,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di attivare, nei confronti della ditta «Alexandria» di Alessandria, una indagine del Ministero che consenta di ripristinare (in questa azienda che, tra l'altro, non presenta segni di crisi) un clima di rispetto della persona, che oggi è del tutto disatteso.

(4-05437)

(18 ottobre 1990)

RISPOSTA. – L'ispettorato del lavoro di Alessandria ha comunicato che, dagli accertamenti eseguiti, è risultato che l'episodio da cui è nata l'intera vicenda, concernente la lavoratrice in gravidanza, si è effettivamente verificato.

Per quanto riguarda i fatti avvenuti ai cancelli dello stabilimento, è stato accertato che il signor Renato Ricci, consulente aziendale per il settore produttivo, ha urtato con la propria autovettura due lavoratori

che sostavano davanti al cancello d'ingresso, ma le versioni circa la modalità dell'investimento sono comunque contrastanti.

I due lavoratori, peraltro, si sono recati al pronto soccorso del locale ospedale civile, dal quale hanno avuto 4 giorni di prognosi e presso la locale questura dove hanno presentato querela.

In realtà, esclusa la giornata di sciopero del 16 ottobre 1990, i due lavoratori hanno normalmente lavorato nei giorni successivi anche perchè nel frattempo era stato concordato tra i rappresentanti aziendali e la direzione dello stabilimento un incontro presso l'ufficio provinciale del lavoro per il giorno 6 novembre 1990, dove è stato siglato un accordo fra le parti, accordo che ha consentito di superare la situazione sopra accennata con tutte le conseguenze che aveva prodotto.

Il clima di distensione raggiunto, peraltro, oltre che nell'accordo citato, ha trovato conferma anche nella remissione della querela presentata dai due lavoratori investiti.

L'organo ispettivo, comunque, ha fatto presente che continuerà a svolgere gli accertamenti subito iniziati in merito alla sicurezza degli impianti e le condizioni igienico-ambientali per i quali ha chiesto anche l'intervento della locale USL, specialmente per quanto riguarda la rumorosità, la presenza di esalazioni di solventi e le condizioni microclimatiche in generale dello stabilimento, e del comando dei vigili del fuoco per la parte relativa alla presenza di materiali infiammabili ed alla idoneità delle vie di fuga verso le uscite di sicurezza.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

PINNA, FIORI, MACIS. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che l'Alitalia, fra il gennaio e il luglio del 1990, ha provveduto ad incrementare le tariffe del trasporto aereo di oltre il 10 per cento;

che sono state anche ridotte le agevolazioni tariffarie a favore di alcune particolari categorie di cittadini (militari di leva, studenti universitari, atleti);

che tali misure sono particolarmente gravose e negative per le regioni insulari ed in particolare per la Sardegna per la quale il trasporto aereo costituisce l'unica forma di collegamento rapido col resto del paese;

che, in aggiunta ai provvedimenti di cui sopra, l'Alitalia ha anche sostituito, dal marzo di quest'anno, nella fondamentale tratta Cagliari-Roma-Cagliari, due aeromobili MD 80, di 172 posti ciascuno, con due DC 9-30 di 123 posti, riducendo in tal modo la disponibilità giornaliera di ben 98 posti, con evidente danno per la mobilità delle persone e delle cose,

gli interroganti chiedono di conoscere:

il giudizio del Governo rispetto alla politica della compagnia di bandiera che appare in netto contrasto con la conclamata volontà del Governo stesso di migliorare i collegamenti con la Sardegna secondo il principio della «continuità territoriale»;

quali iniziative intenda assumere per ripristinare e potenziare la capacità di trasporto aereo nella linea Cagliari-Roma-Cagliari;

se non intenda assumere le necessarie iniziative verso l'ATI e l'Alisarda perchè siano estese anche alle tratte Alghero-Roma-Alghero e Olbia-Roma-Olbia le agevolazioni attualmente praticate sulla sola linea Cagliari-Roma-Cagliari.

(4-05091)

(12 luglio 1990)

RISPOSTA. – Si segnala, preliminarmente, che questa amministrazione è ben attenta a tutto ciò che concerne il trasporto aereo da/per la Sardegna, consapevole dell'importanza che il mezzo aereo assume nei trasporti con le località topograficamente penalizzate, come accade per le isole.

Inoltre va ricordato che un rappresentante dell'assessorato ai trasporti della regione Sardegna partecipa, ai sensi dell'articolo 53 dello statuto della regione, all'esame dei programmi che le società di navigazione aerea presentano per l'approvazione alla Direzione generale dell'aviazione civile.

Per quanto attiene al collegamento Roma/Cagliari, si fa presente che l'operativo per la stagione invernale (28 ottobre 1990-31 marzo 1991), sarà identico a quello assicurato nel corrispondente periodo 1989-1990 in termini di frequenza, orari e capacità (8 voli giornalieri, di cui 6 effettuati con aeromobili MD 80 a 172 posti e 2 con aeromobili DC 95 a 123 posti).

La società ATI, al riguardo, è stata invitata a voler considerare con la massima attenzione, pur tenendo presenti le esigenze aziendali connesse con le risorse attualmente disponibili, l'esigenza di procedere ad un potenziamento del collegamento in oggetto, eventualmente valutando le esigenze, d'intesa con l'assessorato ai trasporti della regione Sardegna.

In merito alle tariffe agevolate sui collegamenti per la Sardegna, nel ricordare che le facilitazioni riguardavano le tratte Roma/Cagliari e viceversa e Roma/Alghero e viceversa (92.500 lire in luogo di 132.500 lire quale valore di fascia), si fa presente che dal 1° ottobre 1990 con provvedimento emanato previo parere favorevole della regione Sardegna, le citate agevolazioni sono state in via sperimentale limitate ai soli residenti della Sardegna, con estensione anche al servizio Milano/Alghero (122.000 lire in luogo di 175.000 lire).

Analoga agevolazione non è stata praticata per il collegamento Olbia/Roma e viceversa, in considerazione sia della composizione interamente privata del capitale sociale della società Alisarda sia della ridotta articolazione della relativa rete che non consente sovvenzioni incrociate di rotte.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(30 gennaio 1991)

PIZZOL, ZANELLA. – *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del tesoro.* – Per

sapere se corrispondano a verità le seguenti notizie pervenute agli interroganti:

1) che la società Zanussi spa di Pordenone-Conegliano, pur essendo cessato il 30 marzo 1988 lo stato di crisi riconosciutole dal CIPI nel mese di giugno 1984, mantiene a tutt'oggi in cassa integrazione circa 200 dipendenti, in prevalenza impiegati, di cui circa 26 nello stabilimento di Susegana (Treviso) e circa 70 nello stabilimento di Porcia (Pordenone);

2) che la predetta azienda dal 1984 ad oggi ha tenuto in cassa integrazione sempre gli stessi dipendenti, non praticando mai alcuna forma di rotazione;

3) che detta pratica di non consentire mai ai medesimi lavoratori posti in cassa integrazione di rientrare in azienda, neppure per brevi periodi o a *part-time*, oltre a violare le norme di legge e gli accordi sindacali in materia, costituisce una ingiustificata discriminazione nei confronti di persone con lunga anzianità di impiego e fa presumere un atteggiamento aziendale dettato da motivi antisindacali;

4) che nel periodo 1986-1988, essendosi verificato un esodo spontaneo di circa 700 unità lavorative nei soli stabilimenti di Porcia e di Susegana, l'azienda ha proceduto all'assunzione negli stessi stabilimenti di circa 300 nuove unità lavorative, con contratto a tempo indeterminato, nonchè di altre 400 unità con contratto a termine di formazione e lavoro, e inoltre ha attuato circa 250.000 ore di lavoro straordinario nel solo anno 1988, ore che corrispondono all'impiego di circa 130 unità lavorative;

5) che i lavoratori attualmente in cassa integrazione erano pienamente in grado e disponibili a svolgere sia le prestazioni dei nuovi assunti sia quelle che hanno comportato lavoro straordinario;

6) che non risulta rispettato da parte della Zanussi spa l'accordo stipulato a Roma nel 1985 tra l'azienda stessa, le organizzazioni sindacali e il Governo per quanto attiene l'articolo 5, punti *e*), *f*) *g*), e l'articolo 7, in merito particolarmente all'articolazione dell'orario di lavoro da tempo pieno a tempo parziale, all'utilizzazione del personale in cassa integrazione disponibile a rientrare al lavoro, alla realizzazione della riconversione professionale, alla verifica semestrale dell'andamento della dinamica occupazionale in relazione ai piani produttivi, alla corresponsione anticipata dello stipendio ai cassaintegrati.

Gli interroganti chiedono inoltre di sapere quali iniziative siano in corso da parte dei Ministri in indirizzo per verificare se la società Zanussi spa abbia correttamente utilizzato l'istituto della cassa integrazione guadagni dal 1984 a tutt'oggi e abbia rispettato il sopracitato accordo di Roma del 1985.

(4-02801)

(6 febbraio 1989)

RISPOSTA. – Gli accertamenti eseguiti dai competenti ispettorati del lavoro hanno fatto rilevare che in provincia di Pordenone l'utilizzo della cassa integrazione guadagni da parte della spa Zanussi è rimasto circoscritto soltanto alla unità produttiva con sede a Porcia. Alla data del 31 marzo 1990 sono risultati sospesi a zero ore 74 dipendenti dello stabilimento, di cui 70 impiegati.

Lo stabilimento di Susegana è stato interessato dall'intervento della cassa integrazione guadagni straordinaria per il periodo 5 aprile 1983-27 marzo 1988 per la causale di crisi aziendale e, in seguito, dal 28 marzo 1988 al 26 marzo 1989, per ristrutturazione e riorganizzazione aziendale. Successivamente, e fino alla data degli accertamenti ispettivi completati il 1° giugno 1990, la sede aziendale di Susegana non ha fatto più ricorso all'istituto della cassa integrazione guadagni straordinaria.

I 27 dipendenti, tutti con qualifica impiegatizia, che risultavano sospesi nel primo trimestre 1989 sono stati per la maggior parte reintegrati nell'attività lavorativa.

In particolare, degli impiegati sospesi dal lavoro alla data del 1° gennaio 1988 (32 unità), 16 hanno ripreso il servizio, 14 hanno dato le dimissioni, 1 è deceduto e per il restante il contratto di lavoro è stato novato (con passaggio del lavoratore dalla categoria impiegatizia a quella operaia). Fra il 4 gennaio 1988 e il 6 marzo 1989 sono stati interessati alla cassa integrazione guadagni straordinaria altri 8 impiegati, 5 dei quali sono stati reintegrati in servizio, mentre i restanti 3 hanno rassegnato le dimissioni.

La direzione di sede ha escluso, per il medio periodo, l'eventualità di ulteriore ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria.

Effettivamente in concomitanza con l'intervento della cassa integrazione guadagni straordinaria sono state effettuate assunzioni di personale specialmente a decorrere dalla seconda metà del 1986. Le assunzioni hanno riguardato per la gran parte la categoria degli operai e sono state effettuate, di preferenza, mediante contratti di formazione e lavoro. In proposito va tenuto presente che la maggior parte delle eccedenze interessava il personale impiegatizio e che l'azienda ha utilizzato su larga scala l'istituto della novazione allo scopo di consentire il rientro in azienda degli impiegati sospesi previo il loro passaggio nella categoria operaia.

Nello stabilimento di Susegana durante il biennio 1987-1988 sono stati assunti con contratto di formazione e lavoro 593 giovani, tutti con qualifica operaia. All'esito del periodo formativo circa 400 di tali lavoratori sono stati trattenuti in servizio mediante la trasformazione del rapporto in quello di lavoro a tempo indeterminato.

Presso lo stabilimento di Porcia (Pordenone), a far tempo dal 1° gennaio 1989, sono stati assunti a tempo indeterminato 29 operai a conclusione di altrettanti contratti di formazione e lavoro.

È risultato che le assunzioni di operai con contratto di formazione sono state effettuate previa intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori. Tali assunzioni, per espressa pattuizione sindacale, sono state eseguite solo dopo il rientro dei salariati in cassa integrazione presenti nel rispettivo comprensorio.

Anche nella categoria impiegatizia si sono registrati inserimenti di personale pur se in misura notevolmente inferiore rispetto alle uscite avvenute soprattutto mediante dimissioni incentivate e prepensionamenti.

Per la precisione, nel periodo dal 1° gennaio 1986 al 31 dicembre 1988, presso lo stabilimento di Susegana sono stati assunti 38 impiegati con grado di scolarità e livello mansionale diversi e superiori rispetto a quelli posseduti dai lavoratori sospesi. I nuovi assunti si differenziano

anche per il grado di responsabilità operativa loro affidato (nello stesso periodo cessarono dal servizio 101 impiegati, di cui 83 si dimisero e 18 beneficiarono di pensionamento anticipato).

Successivamente, fino al 1° giugno 1990, si è rilevato l'ingresso di 56 unità di personale con qualifica impiegatizia (di cui 12 assunzioni, 12 cambi di qualifica e 32 trasferimenti da altre società del gruppo Zanussi) a fronte delle 55 uscite di lavoratori appartenenti alla medesima categoria (49 dimissioni di cui 30 incentivate, 5 trasferimenti e 1 decesso).

Nello stabilimento di Porcia gli impiegati assunti nel periodo compreso dal gennaio 1989 al marzo 1990 sono stati 32 (12 laureati e 20 diplomati) tutti con qualifiche diverse da quelle rivestite dal personale sospeso.

Con riguardo alle temute motivazioni antisindacali della scelta del personale collocato in cassa integrazione guadagni straordinaria a zero ore, l'ispettorato del lavoro di Treviso ha riferito di aver sentito in merito i lavoratori all'epoca sospesi i quali non hanno espresso proprie determinazioni o fornito elementi tali da far ritenere l'esistenza, all'origine della sospensione dal lavoro, di una discriminazione fondata su una pregiudiziale antisindacale.

Con riferimento al lavoro straordinario è stato accertato che esso è stato effettuato, previo consenso delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, con l'osservanza delle seguenti condizioni: per gli operai, solo successivamente al rientro del personale in cassa integrazione e dopo l'utilizzo degli altri strumenti contrattuali in materia di turni di lavoro; per gli impiegati solamente nel caso che le specializzazioni e l'unicità delle mansioni non consentissero altre soluzioni.

In particolare, nello stabilimento di Susegana il lavoro straordinario è stato effettuato nella seguente misura: 98.906 ore nel 1986 (delle quali 22.556 svolte da personale impiegatizio), 211.462 ore nel 1987 (di cui 45.397 per gli impiegati), 276.086 ore nel 1988 (di cui 61.187 per gli impiegati), 270.220 ore nel 1989 (62.218 svolte da personale impiegatizio) e 92.777 ore effettuate nei primi 5 mesi del corrente anno (19.720 svolte da personale impiegatizio).

Anche in questo caso la direzione dell'azienda ha concordato il ricorso al lavoro eccedente il limite contrattuale con accordi conclusi con le organizzazioni sindacali territoriali ed aziendali procedendo, in linea di massima, alla verifica di detto lavoro straordinario con il consiglio di fabbrica.

Infine si fa presente che secondo quanto riferito dalla direzione aziendale dell'unità produttiva di Porcia, attualmente viene esaminata la possibilità di un corso di riqualificazione per il reinserimento di alcuni elementi sospesi dal lavoro. Non risulta invece essere stata attuata alcuna attività di riconversione professionale presso lo stabilimento di Susegana.

La previsione di periodici incontri «a livello di singole aziende» per la verifica dell'evoluzione del processo di riconversione, contenuta nell'accordo del 25 maggio 1985, è stata, invece, ritenuta realizzata dalle parti interessate mediante i numerosi accordi collettivi aziendali via via definiti in merito all'utilizzazione del lavoro straordinario, al ricorso alle assunzioni effettuate con contratti di formazione e lavoro, nonchè in

materia di lavoro a tempo determinato (accordo 14 dicembre 1988 con il quale, tra l'altro, vennero concordate le previsioni di massima in attuazione delle quali sono stati assunti a tempo detrminato, presso lo stabilimento di Susegana, 170 operai).

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

PIZZOL, PIERRI, MARIOTTI, ZANELLA, MERAVIGLIA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che gli uffici degli ispettorati per la motorizzazione attualmente, a causa delle gravi carenze di personale addetto, non sono in grado di far fronte alle numerosissime richieste di revisione periodica e collaudo dei veicoli;

che dette operazioni si svolgono con inaccettabile lentezza;

che le disfunzioni sopra descritte causano gravissimo disagio e seri danni economici agli utenti del servizio in parola,

gli interroganti chiedono di sapere quali provvedimenti si intenda adottare allo scopo di rendere il servizio più agevole ed efficiente.

(4-02014)

(28 luglio 1988)

RISPOSTA. - Avuto riguardo alle operazioni di revisione e collaudo veicoli svolte dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e trasporti in concessione, si rappresenta che al fine di migliorare le condizioni, tutt'altro che ottimali, nelle quali si trovava ad operare l'amministrazione alla data dell'interrogazione, sono stati adottati appositi provvedimenti a ciò finalizzati.

Al riguardo, per quanto concerne in primo luogo il problema della carenza di personale addetto alle operazioni tecniche di cui trattasi, si sottolinea come l'amministrazione abbia portato a termine le procedure previste dalla legge 1° dicembre 1986, n. 870, per l'ampliamento degli organici della direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione.

Più in particolare, facendo specifico riferimento alla situazione degli uffici periferici della motorizzazione civile e trasporti in concessione della regione Lombardia, un intervento mirato è stato realizzato a livello legislativo con il decreto-legge 15 giugno 1988, n. 201, convertito con legge 5 agosto 1988, n. 328, recante: «Provvedimenti urgenti per il funzionamento degli uffici periferici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione della Lombardia».

Il decreto-legge in questione, infatti, ha autorizzato l'amministrazione ad assumere un contingente predeterminato di personale, da destinare agli uffici della Lombardia, individuando a tal fine procedure *ad hoc*, in deroga alle disposizioni vigenti in materia di accesso al pubblico impiego (confronta articolo 1 del decreto-legge citato).

Si sottolinea come le procedure in questione siano ormai giunte alla fase finale, anche se non è stato ancora del tutto realizzato l'obiettivo della completa copertura dei posti disponibili in organico.

Tanto premesso in ordine alla situazione degli organici, si evidenzia inoltre come l'amministrazione abbia altresì provveduto alla qualificazione professionale del personale addetto alle operazioni tecniche di cui trattasi, organizzando corsi finalizzati all'aggiornamento del personale già abilitato, nonchè alla qualificazione di nuovi operatori (decreto ministeriale 5 agosto 1988, n. 444).

Si specifica comunque, a tale proposito, che analoghi cicli di lezioni dovranno essere tenuti per i dipendenti assunti in base alle disposizioni contenute nella legge n. 870 del 1986, dopo l'espletamento dei corsi previsti dal decreto ministeriale sopracitato.

Inoltre la direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione, al fine di migliorare la funzionalità delle strutture operative, sta provvedendo al completamento del programma di realizzazione delle infrastrutture destinate alle operazioni tecniche, con la costruzione di nuove stazioni di controllo.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(30 gennaio 1991)

POLLICE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Premesso che il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica Ruberti ha finora opposto un persistente silenzio protettivo alle numerose interrogazioni rivoltegli da deputati di diversi gruppi in relazione all'Agenzia spaziale italiana (ASI), l'interrogante chiede di sapere se sia stato emanato il decreto ministeriale (ed in questo caso se sia possibile averne conoscenza), riguardante gli emolumenti agli amministratori dell'ASI e se, comunque, corrisponda a verità che il presidente percepirà, compreso lo stipendio di docente universitario, circa 200 milioni annui.

(4-05133)

(24 luglio 1990)

RISPOSTA. - In data 19 febbraio 1990, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta di questo Ministero, di concerto con il responsabile del Dicastero del tesoro, ha sottoscritto un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, con il quale sono stati stabiliti la misura dei compensi del presidente, del direttore generale, dei consiglieri di amministrazione, dei componenti e del collegio dei revisori e dei comitati consultivi dell'Agenzia spaziale italiana.

Per quanto riguarda la posizione retributiva del presidente dell'Agenzia *de qua*, si significa che il compenso di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri suddetto si integra con quello di docente universitario.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica
RUBERTI

(6 febbraio 1991)

POLLICE. - *Al Ministro del tesoro.* - Per conoscere le ragioni del ritardo nell'espletamento del ricorso della signora Maria Mantino alla Direzione generale delle pensioni di guerra e servizi vari, registrato con protocollo n. 101596 e trasmesso al comitato di liquidazione l'11 settembre 1990, elenco n. 278890.

(4-05537)

(15 novembre 1990)

RISPOSTA. - A seguito della istruzione del ricorso gerarchico n. 101596, prodotto dalla signora Maria Mantino, in data 11 settembre 1990 è stata trasmessa al comitato di liquidazione, sulla base delle risultanze degli atti acquisiti, relazione amministrativa di rigetto del gravame n. 278890.

Il comitato di liquidazione, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 16 della legge 6 ottobre 1986, n. 656, nella riunione del 4 ottobre 1990 ha espresso parere favorevole al rigetto del gravame.

L'11 dicembre 1990 è stato emesso il decreto ministeriale n. 072571/RI-GE, che in pari data è stato trasmesso al sindaco del comune di Casalnuovo per la relativa notifica alla ricorrente.

Il Sottosegretario di Stato per il tesoro
BUBBICO

(4 febbraio 1991)

SANESI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso che da molti mesi giace senza risposta presso codesto Ministero l'interrogazione del sottoscritto 4-03509, presentata il 7 giugno 1989 e inerente l'applicazione della legge n. 36 del 1974 per quanto concerne eventuali pagamenti pensionistici operati dall'INPS nei confronti di potenziali beneficiari non in regola con i princìpi della legge suddetta;

appreso che operano presso l'INPS ispettori tendenti ad accertare le effettive cause che hanno determinato il ben noto ed ingentissimo buco finanziario dell'ente,

si chiede di sapere se - a livello di esiti di tale indagine - siano emersi pagamenti *ex lege* n. 36 del 1974 non dovuti e se tali eventuali infrazioni abbiano contribuito a determinare, come concausa, la grave situazione di *deficit* di tale ente.

(4-04513)

(27 febbraio 1990)

RISPOSTA. - I benefici previsti dalla legge n. 36 del 1974, recante «Norme in favore dei lavoratori dipendenti il cui rapporto di lavoro sia stato risolto per motivi politici e sindacali», vengono accordati in seguito ad appositi accertamenti istruttori.

Le domande, presentate dagli interessati presso le sedi INPS, vengono esaminate ed istruite da una commissione provinciale, presieduta dal capo dell'ispettorato del lavoro. Successivamente sono rimesse per la decisione al comitato costituito in forza dell'articolo 5

della legge presso questo Ministero, al quale la commissione provinciale esprime il proprio parere in ordine alla decisione da adottare.

L'istruttoria ha per scopo l'accertamento dei motivi del licenziamento e, in particolare, è diretto ad appurare se esso sia stato disposto per ragioni di credo politico, fede religiosa oppure a causa dell'appartenenza del lavoratore ad un sindacato o della sua partecipazione ad attività sindacali.

La legge riguarda i licenziamenti operati dal 1° gennaio 1948 al 7 agosto 1966 e cioè in un periodo di tempo anteriore all'entrata in vigore della legge n. 604 del 1966 con la quale fu introdotto l'obbligo di motivare il licenziamento. Gli accertamenti istruttori sono, pertanto, particolarmente difficoltosi, sia per il lungo tempo trascorso dall'epoca degli avvenimenti da considerare, sia per la necessità di verificare i criteri di scelte aziendali che, pur essendo state in ipotesi rese necessarie da esigenze obbiettive, potrebbero comunque aver determinato – in mancanza di criteri oggettivi per la scelta dei lavoratori da licenziare – l'allontanamento dalle aziende di rappresentanti delle organizzazioni sindacali, membri delle commissioni interne ed attivisti sindacali e/o politici.

Comunque, nonostante tali difficoltà l'esame dei reali criteri di scelta del personale da licenziare, a prescindere dalle forme o motivazioni adottate dal datore di lavoro, è stato sempre compiuto in modo adeguato.

A conferma di ciò si fa presente che il comitato centrale, dal 1974 ad oggi, ha esaminato complessivamente 32592 domande presentate dai lavoratori interessati, respingendone 9498. Solo 4191 provvedimenti negativi sono stati impugnati in via amministrativa; le decisioni ministeriali di rigetto dei relativi ricorsi ammontano a tutt'oggi a 3811.

Dei 622 ricorsi giurisdizionali finora proposti contro queste decisioni ai sensi dell'articolo 443 del codice di procedura civile, la maggioranza è stata accolta in prima istanza dai vari pretori aditi. La valutazione in via giudiziaria delle vicende che hanno condotto ai licenziamenti e delle motivazioni di questi ultimi è risultata, in definitiva, ispirata a criteri meno restrittivi di quelli seguiti dal comitato e dal Ministero.

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene che l'*iter* applicativo della legge 15 febbraio 1974, n. 36, sia nella fase di esame delle domande che in quella di decisione dei ricorsi, non possa dare adito a rilievi.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
DONAT-CATTIN

(7 febbraio 1991)

TAGLIAMONTE, TOTH, CONDORELLI, VENTRE, PINTO. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere se sia a conoscenza delle insoddisfacenti condizioni del servizio assicurato dall'ente Ferrovie dello Stato sulle tratte Roma-Napoli e Napoli-Roma per quanto si riferisce in particolare agli orari, alla frequenza e alla composizione dei

convogli e alla qualità delle prestazioni durante il viaggio e nelle stazioni.

Gli interroganti ritengono di dover rappresentare – avendole direttamente raccolte e verificate – le doglianze degli utenti e chiedere al Ministro se non ritenga di intervenire, nell'esercizio dei suoi poteri e delle funzioni del suo Ministero, perchè si provveda a:

istituire nuove corse di rapidi IC fra le ore 9 e le ore 12. Attualmente da Roma, dopo il diretto delle 9, c'è solo quello delle 12,30 e, da Napoli, dopo il diretto delle 8,45, ci sono un IC alle 12,19 ed un altro IC alle 12,38, entrambi provenienti dalla Calabria e solitamente in ritardo;

aumentare il numero delle carrozze che transitano per Napoli in prosecuzione per la Calabria e la Sicilia. Il rapido 565, in partenza da Roma alle 13,10, risulta quotidianamente insufficiente ad accogliere tutti i viaggiatori diretti nel capoluogo campano;

anche in considerazione della vetustà delle carrozze solitamente impiegate, curarne più seriamente la pulizia e il decoro;

migliorare il servizio ristoro sia nella qualità degli alimenti sia nel comportamento del personale addetto;

richiamare la ditta di ristorazione che disimpegna il servizio con carrello sul treno 620 delle ore 7,55 in partenza da Napoli Mergellina, al dovere di preparare le bevande calde (caffé) in quantità sufficiente, onde evitare che la domanda dei viaggiatori delle ultime vetture rimanga immancabilmente insoddisfatta per esaurimento delle scorte;

ripristinare nella stazione di Mergellina il servizio di bar, inspiegabilmente soppresso da molti mesi.

(4-05822)

(7 febbraio 1990)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato ha riferito che sulla linea Roma-Napoli è prevista, per tre ore nella parte centrale della mattinata, un'interruzione della circolazione per la manutenzione delle infrastrutture. Detta fascia oraria è stata individuata, come per le altre linee, in considerazione della scarsa movimentazione di viaggiatori che si riscontra in essa. Non è quindi prevista l'istituzione di nuovi servizi.

A decorrere dall'orario estivo 1990 sono stati istituiti da Roma per Napoli, dopo l'intervallo di cui sopra, i seguenti treni:

tre diretti (alle ore 12,30, 13,20 e 14,20 con arrivo a Napoli rispettivamente alle ore 15,00, 16,00 e 17,00);

due *intercity* (513, effettuato con materiale ETR 450 alle ore 13,40 con arrivo a Napoli alle ore 15,20 e 565, alle ore 13,10 con arrivo a Napoli alle ore 15,01 ed in proseguimento per Reggio Calabria);

due espressi (801, alle ore 13,45 con arrivo a Napoli alle ore 16,05 in proseguimento per Reggio Calabria e 211, alle ore 14,55 con arrivo a Napoli alle ore 17,15).

Per quanto riguarda il numero delle carrozze del treno *intercity* 565, l'ente Ferrovie dello Stato ha rappresentato che, essendo i treni *intercity* per istituzione collegamenti veloci fra i due importanti centri di estremità, il treno stesso è principalmente mirato alla clientela diretta a Reggio Calabria ed in Sicilia. Inoltre, considerata la limitata lunghezza dei marciapiedi di Napoli piazza Garibaldi, non risulta possibile

l'aumento della composizione se non a discapito della sicurezza degli utenti.

Per tale tipologia di treno, l'ente Ferrovie dello Stato impiega le vetture di 1ª classe modello gran confort con impianto di climatizzazione e quelle di 2ª classe modello Z1, anch'esse climatizzate; tali vetture sono in circolazione da circa sei anni.

Si segnala che a partire dall'orario estivo 1990 l'ente ha istituito una relazione *intercity* fra Roma e Salerno nei giorni di maggiore affluenza (prefestivi e festivi) con il seguente orario:

I.C. 1565 – circola nei giorni prefestivi. Da Roma Termini parte alle ore 12,55, a Napoli piazza Garibaldi arriva alle ore 14,55 e riparte alle ore 14,58 con arrivo a Salerno alle ore 15,40;

I.C. 1560 – circola nei giorni festivi esclusi l'8 e il 25 dicembre 1990 ed il 31 marzo 1991. Da Salerno parte alle ore 11,15, a Napoli Piazza Garibaldi arriva alle ore 11,52, riparte alle ore 11,55 per giungere a Roma Termini alle ore 14.

Per quanto concerne i servizi di ristorazione, l'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato che dal 1° marzo 1990 vengono gestiti dalla società Agape, in sostituzione delle due precedenti società (Ristofer e Serfer) ed ha assicurato la propria attenzione per un costante miglioramento di detti servizi.

Relativamente, infine, al servizio bar nella stazione di Napoli Mergellina, sono stati effettuati i lavori di ristrutturazione dei locali e la riapertura al pubblico è stata effettuata in occasione dei campionati mondiali di calcio.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(31 gennaio 1991)

VISCONTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che nel prossimo mese di luglio, con l'attivazione della tratta Salerno-Mercato San Severino, l'insediamento universitario di Fisciano sarà collegato anche a mezzo ferrovia con la città di Salerno e con il suo *hinterland*;

che, all'uopo, si è avviata la progettazione dell'orario ferroviario per tale tratta;

considerato:

che per l'utenza potenziale, prevalentemente universitaria, il nodo delle principali relazioni è certamente la stazione di Salerno centrale;

che, dopo l'attuazione del Blocco automatico banalizzato sulla tratta Salerno-Nocera Inferiore, questa ultima, interferente con la prima, risulta comunque potenziata,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga opportuno e conveniente che si predisponga l'orario ferroviario prevedendo come stazione terminale Salerno centrale anzichè quella periferica di Salerno via Irno.

(4-04703)

(10 aprile 1990)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato fa presente che la data della prossima riapertura all'esercizio della linea Mercato San Severino-Salerno è subordinata al completamento delle verifiche tecniche attualmente in corso sulla linea stessa.

Assicura, comunque, che è stata già programmata l'effettuazione di 34 corse giornaliere, tutte attestate alla stazione centrale di Salerno.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(30 gennaio 1991)