SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

n. 135

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 20 al 25 giugno 1991)

INDICE

ALIVERTI: per la ricezione della terza rete TV in alcune zone della provincia di Como (4-05686) (risp. VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) *Pag.* 4957

BAUSI: sul recapito dei telegrammi (4-04847) (risp. VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 4957

BAUSI, CAPPELLI: per il rispetto degli accordi relativi al ripristino della ferrovia Faentina (4-05576) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4959

BERTOLDI: sul richiamo da Bolzano a Trento di un centinaio di impiegati postali assunti nominalmente dalla sede di Trento, ma distaccati da sempre alla sede di Bolzano (4-05573) (risp. VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 4960

per l'effettuazione di ulteriori fermate del treno 10904, in servizio nella tratta Verona-Bolzano (4-05959) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4962

BERTOLDI, IMBRÌACO: sulle disposizioni sanitarie in merito all'uso di sostanze ormonali anabolizzanti, in relazione a quanto verificatosi in una palestra di Bolzano (4-06253) (risp. GARAVAGLIA, *sottosegretario di Stato per la sanità*) 4963

BOSSI: per l'attivazione di pannelli di segnalazione a messaggio variabile sull'autostrada A4 Brescia-Milano (4-05586) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 4965

CANDIOTO: sulle notizie stampa relative al sequestro dei beni appartenenti alle Ferrovie dello Stato in pagamento di fatture emesse dalla IDAFF di Elio Graziano, ditta coinvolta nel cosiddetto scandalo delle «lenzuola d'oro» (4-04988) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 4966

FERRARA Pietro: per l'apertura di un secondo sportello postale nel comune di Avola (Siracusa) (4-05544) (risp. VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 4968

FLORINO: sull'esito del procedimento penale a carico dei presunti responsabili della morte del giovane Gennaro Liguori di Frattamaggiore (Napoli) (4-05678) (risp. MARTELLI, *ministro di grazia e giustizia*) 4969

GIANOTTI: per un intervento volto a garantire la pulizia e la manutenzione della via Aurelia nel tratto compreso tra Ventimiglia (Imperia) e la Francia (4-05248) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 4969

per la cessazione dei voli postali notturni dell'Alitalia (4-05723) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4970

GIANOTTI, MERIGGI: per l'attivazione presso ogni USL di commissioni mediche in grado di emettere in tempi brevi i giudizi di idoneità per il rilascio della patente di guida (4-04511) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4971

GIUSTINELLI ed altri: per l'adozione di provvedimenti volti alla eliminazione di passaggi a livello incustoditi e all'urgente impiego dei fondi destinati al risanamento tecnico ed economico della ferrovia centrale umbra (4-05976) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4972

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

GUZZETTI, AZZARETTI: per l'attuazione dell'articolo 4 della legge 29 dicembre 1988, n. 544, concernente il miglioramento delle pensioni degli ex dipendenti delle aziende private del gas e del fondo esattoriale (4-04188) (risp. MARINI, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) *Pag.* 4974

LAMA ed altri: per l'adozione di iniziative urgenti atte a garantire il regolare pagamento di rendite e indennità INAIL nel circondario di Iglesias (Cagliari) (4-05836) (risp. MARINI, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4974

LOPS ed altri: sul funzionamento delle commissioni mediche incaricate di effettuare gli accertamenti necessari per ottenere l'assegno di invalidità o quello di accompagnamento con particolare riferimento alla Puglia (4-05549) (risp. GARAVAGLIA, *sottosegretario di Stato per la sanità*) 4975

MORO, POLLICE: per un intervento presso i dirigenti RAI perchè siano garantiti senso di responsabilità e separazione delle notizie dal commento nei telegiornali (4-05948) (risp. VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 4977

NESPOLO, NEBBIA: sull'incidente avvenuto all'ACNA di Cengio (Savona) il 21 febbraio 1991, per un sostegno alle popolazioni della valle, per la chiusura dell'azienda stessa e l'adozione di un piano di risanamento della Valle Bormida (4-06033) (risp. RUFFOLO, *ministro dell'ambiente*) 4978

PERUGINI, COVELLO: sulla mancata attuazione del risanamento tecnico ed economico delle Ferrovie calabro-lucane, previsto dal decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77 (4-06377) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4979

PETRARA ed altri: per la sollecita sistemazione della strada statale n. 172 nel tratto Casamassima-Turi-Putignano (Bari) (4-04516) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 4980

PIZZO: per l'adozione di misure, quali installazioni di telefoni e stazioni di servizio, volte a migliorare la funzionalità delle autostrade Palermo-Trapani-Birgi e Palermo-Marsala (4-06087) (risp. PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*) 4981

POLLICE: sulla veridicità delle notizie stampa in merito a cartelli tra società di telecomunicazioni internazionali e sulla mancata riduzione delle tariffe da parte della Italcable del gruppo STET (4-05552) (risp. VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) *Pag.* 4981

sulla situazione attuale e sulle prospettive occupazionali della società Intersomer (4-05594) (risp. MARINI, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4983

per il ripristino del turno notturno di almeno un posto telefonico pubblico (PTP) nelle città di Torino e Milano e per la copertura degli organici nelle due città (4-05683) (risp. VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 4985

sul comportamento della dirigenza delle poste e delle telecomunicazioni di Fermo, Ascoli Piceno, Ancona in merito al problema degli «abbinamenti» (4-05732) (risp. VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 4987

SALVATO: per la tutela dei livelli occupazionali della Deriver di Torre Annunziata (Napoli) (4-05934) (risp. MARINI, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4990

SANESI: per la sospensione delle procedure per la realizzazione dell'impianto di compostaggio in località Braccagni e della discarica in località Bartolina (Grosseto) (4-05909) (risp. RUFFOLO, *ministro dell'ambiente*) 4992

SANNA: sul ripristino dei voli ATI da e per la Sardegna annullati in concomitanza con la guerra nel Golfo Persico (4-06082) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4994

SPETIČ: per la tutela dei livelli occupazionali alla IRET di Trieste (4-05785) (risp. MARINI, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4995

TRIPODI: per un intervento volto a garantire l'erogazione della retribuzione ai dipendenti dello IACP di Reggio Calabria (4-05238) (risp. MARINI, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 4996

per l'adozione di misure da parte di Civilavia e del comune di Reggio Calabria per garantire il funzionamento dell'aeroscalo anche dopo il tramonto (4-05488) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 4997

VALCAVI: per conoscere se sia stato predisposto un provvedimento legislativo idoneo ad adeguare il sistema italiano di diritto internazionale privato alle sentenze della

Corte costituzionale del 1987 e all'entrata in vigore della Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 (4-06216) (risp. MARTELLI, *ministro di grazia e giustizia*) *Pag.* 4999

VECCHI ed altri: sulle risultanze della presunta indagine promossa dalla commissione regionale per l'impiego della Campania sulle iscrizioni negli elenchi ordinari e suppletivi dei lavoratori agricoli della sezione circoscrizionale dell'Agro Nocerino-Sarnese (Salerno) (4-05540) (risp. MARINI, *ministro del lavoro e della previdenza sociale*) 5000

VISIBELLI: per il raddoppio del binario e l'elettrificazione della tratta ferroviaria Foggia-Potenza (4-02859) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) *Pag.* 5002

sulla reale entità delle somme stanziate per il restauro e la valorizzazione del Castello svevo di Trani (Bari) (4-04715) (risp. ANDREOTTI, *ministro ad interim per i beni culturali e ambientali*) 5003

per una proroga dei «fogli rosa» corrispondente alla durata della sospensione degli esami di guida (4-05865) (risp. BERNINI, *ministro dei trasporti*) 5004

ALIVERTI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Per sapere i motivi per i quali non sono stati a tutt'oggi attivati i nuovi impianti che consentirebbero una normale ricezione dei programmi della terza rete RAI-TV ad una larga fascia di utenti della provincia di Como e se corrispondano a verità le dichiarazioni del responsabile della sede regionale RAI, secondo il quale manca a tutt'oggi l'autorizzazione ministeriale che consentirebbe di attivare tutta una serie di impianti già predisposti, come i ripetitori installati su Monte Falchetto, sotto Brunate, sulla punta di Torriggia, a Bellagio, e sul Monte Girelio in Valle d'Intelvi.

Pur prendendo atto che la conformazione orografica del territorio insistente sul primo bacino del lago di Como non facilita la soluzione degli inconvenienti più volte denunciati, si chiede di conoscere quando saranno presumibilmente adottati i necessari provvedimenti onde venire incontro alle richieste delle comunità interessate ed ovviare ad inconvenienti che provocano reazioni per diritti riconosciuti ad alcuni e negati ad altri.

(4-05686)

(11 dicembre 1990)

RISPOSTA. – Al riguardo la concessionaria RAI, appositamente interpellata, ha riferito che la delicata situazione degli equilibri radioelettrici tra le proprie reti di diffusione e quelle private in provincia di Como comporta, nei casi di attivazione di nuovi impianti, problemi di pianificazione delle frequenze talvolta definibili solo dopo faticose trattative con i titolari delle stazioni private.

La RAI ha precisato comunque che, secondo quanto previsto dalla vigente convenzione Stato-RAI, il completamento della terza rete televisiva è ormai a buon punto.

In particolare gli impianti ripetitori di Bellagio e Monte Girelio sono già in funzione mentre il ripetitore di Brunate irradia, sebbene provvisoriamente, i programmi della TV3 verso la città di Como.

Non appena saranno risolti alcuni problemi di carattere tecnico – ha soggiunto infine la concessionaria – si provvederà a completare il circuito della terza rete televisiva, attivando gli impianti di Laglio e Cavagnola e conferendo piena attività a quello di Brunate.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
VIZZINI

(21 giugno 1991)

BAUSI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Per conoscere per quali motivi, se un telegramma non viene recapitato attraverso il servizio «recapiti telegrammi», si invii un modulo dove c'è scritto che un telegramma è giacente, invitando il destinatario o un suo delegato a ritirare il documento.

Così facendo: 1) si spende per il postino che porta il telegramma; 2) si spende per il modulo che avvisa che il telegramma non è stato recapitato; 3) si spende per recapitare tale modulo; 4) si costringe a spendere per andare a ritirare il telegramma; 5) si complicano le cose in un modo incredibile e dispendioso con perdita, per tutti, di tempo e denaro, mentre sarebbe facilissimo recapitare il telegramma il giorno successivo con la posta ordinaria.

L'interrogante si rende conto della pochezza di questa interrogazione, ma è convinto che si debba fare il possibile per rimediare alle cose che non hanno senso.

(4-04847)

(24 maggio 1990)

RISPOSTA. - Al riguardo si fa presente che, all'arrivo di un telegramma, l'ufficio postale deputato al recapito, dopo aver ultimato le operazioni di registrazione, affida il documento al fattorino il quale inizia il proprio giro per la distribuzione degli oggetti ricevuti in carico e registrati su apposite schede.

La consegna del telegramma è eseguita nelle mani del destinatario e dei suoi conviventi o del portiere ovvero, in assenza di tali persone titolate al ritiro, mediante deposito del telegramma nella cassetta delle corrispondenze.

In pochissimi casi, cioè quando sia risultato impossibile la consegna e/o il deposito per mancanza del portiere o della cassetta per la corrispondenza, oppure quando sia stato possibile appurare che l'assenza del destinatario si sarebbe protratta per un tempo indeterminato, il fattorino provvede a lasciare a domicilio un avviso di servizio con cui si informa l'interessato che presso l'ufficio telegrafico è giacente un telegramma a lui diretto: in siffatti casi, del resto, anche il tentativo di recapito il giorno successivo, da eseguirsi tramite il portalettere, come auspicato dall'onorevole interrogante, risulterebbe infruttuoso.

Quanto alla «postalizzazione» dei telegrammi, prevista da una modifica delle istruzioni sul servizio telegrafico, si significa che la stessa potrà essere operante al termine del procedimento di revisione delle istruzioni attualmente in corso.

L'innovazione prevede, in particolare, che negli uffici postali con unico fattorino i telegrammi pervenuti prima dell'uscita dei portalettere vadano affidati a quest'ultimi per la consegna durante la cosiddetta «gita» di distribuzione delle corrispondenze ordinarie e con le modalità stabilite per il recapito delle raccomandate; i telegrammi pervenuti all'ufficio di destinazione dopo l'uscita dei portalettere sono, invece, affidati al fattorino per la consegna ai destinatari.

Presso gli uffici sprovvisti di fattorino, che attualmente provvedono, o dovrebbero provvedere, al recapito dei telegrammi a mezzo di «prestatori d'opera autonomi» verso pagamento di apposito compenso, i telegrammi che pervengano prima dell'uscita dei portalettere saranno affidati a questi per la consegna, mentre, per i telegrammi che pervengono dopo l'uscita dei portalettere, dovrà eseguirsi un tentativo di avviso telefonico di giacenza al destinatario, annotando sul telegramma la data e l'ora dell'avviso; se il destinatario non provvederà

a ritirare il telegramma in giacenza, il recapito sarà effettuato a mezzo portalettere il giorno successivo.

Per quanto concerne, infine, l'impiego dei mezzi telematici per l'espletamento del servizio in questione, si comunica che i telegrammi potranno essere recapitati oltre che per fattorino e per posta o fermo posta, anche a mezzo telefono, telex, teletex, facsimile e ciò sia a richiesta del mittente, che indicherà, pertanto, il relativo numero dell'utente telematico, sia a richiesta del destinatario.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
VIZZINI

(21 giugno 1991)

BAUSI, CAPPELLI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che nell'intesa regione-Governo per la variante del valico Bologna-Firenze è previsto l'impegno di ripristino e potenziamento della linea ferroviaria Firenze-Faenza;

che tale impegno viene a costituire cioè un fattore necessariamente compensativo del trattamento riservato al collegamento con Bologna con quello, altrettanto importante, del collegamento del capoluogo toscano con Faenza e con Ravenna;

che dalle notizie successivamente apparse sembra che a tale ultimo impegno non venga dato seguito, con questo violandosi gli accordi regione-Governo per la variante dell'autostrada;

ciò premesso e considerato ormai insopportabile il rinvio degli impegni assunti per il completamento del ripristino della Ferrovia faentina,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per pretendere il rispetto degli accordi a suo tempo corsi e quali tempi si prevedano per il completamento del ripristino della Ferrovia faentina.

(4-05576)

(21 novembre 1990)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato fa presente che i collegamenti ferroviari fra Firenze e Faenza sono in atto assicurati attraverso la relazione Firenze-Pontassieve-Borgo San Lorenzo-Faenza, con un maggior percorso rispetto alla relazione via San Piero a Sieve, interrotta a seguito degli eventi bellici dell'ultimo conflitto mondiale e non ancora riattivata.

Il ripristino del servizio ferroviario sul citato tratto Firenze-San Piero e Sieve-Borgo San Lorenzo, intrapreso a carico del programma integrativo (legge 2 febbraio 1981, n. 17) è stato incluso nel piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente Ferrovie dello Stato, approvato con decreto ministeriale del 30 aprile 1990.

L'approvazione poi del contratto di programma per il biennio 1991-1992, recentemente intervenuta fra Ministero dei trasporti ed ente Ferrovie dello Stato, rende operativo il succitato piano.

L'ente Ferrovie dello Stato fa sapere che a seguito dei lavori di ripristino la linea potrà essere riaperta al servizio ferroviario dal tratto

Borgo San Lorenzo-San Piero a Sieve, a partire dal 1993, e gradualmente attraverso altri tratti, fino alla completa riattivazione prevista per il 1996.

Per il miglioramento del servizio su tutta la relazione Firenze-Faenza le Ferrovie dello Stato hanno previsto, a breve termine, l'impianto del comando centralizzato del traffico sul tratto Borgo San Lorenzo-Faenza.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

BERTOLDI. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Premesso:

che una recentissima disposizione del direttore compartimentale delle poste ha richiamato da Bolzano a Trento un centinaio di impiegati postali assunti nominalmente dalla sede di Trento, ma distaccati da sempre presso la sede di Bolzano;

che si tratta di 124 dipendenti *ex* articolo 14, 30 di lingua tedesca, 2 di lingua ladina e 92 di lingua italiana, tutti residenti ed abitanti in Alto Adige, assunti tramite concorso o altro a Trento e successivamente comandati a Bolzano negli anni dal 1972 al 1976 a colmare i vuoti di organico compromettenti per il servizio, e qui rimasti sino ad oggi;

che l'assunzione ed il trasferimento a Bolzano di questi lavoratori delle poste è avvenuta dopo l'approvazione dello statuto, ma prima della emanazione delle norme di attuazione dello statuto speciale di autonomia e specificatamente del decreto del Presidente della Repubblica 26 luglio 1976, n. 752, che prevede per l'assunzione ruoli locali, con l'applicazione della proporzionale ed obbligo del bilinguismo;

che la stragrande maggioranza di questi lavoratori ha superato solo una prova di bilinguismo, indispensabile a Bolzano, secondo la procedura precedente il decreto del Presidente della Repubblica n. 752 del 1976, ma ciononostante è priva dei requisiti per accedere ai ruoli locali;

che la presenza di questi lavoratori trasferiti da Trento a coprire i vuoti di organico ha rarefatto i concorsi per i ruoli locali nella provincia di Bolzano e nello stesso tempo ha portato il dipartimento di Trento a sopprimere le sedi dei lavoratori trasferiti a Bolzano e a ricoprirle nuovamente attraverso nuove assunzioni;

che questi 124 lavoratori delle poste di Bolzano si vengono così a trovare in una situazione tanto «anomala», di essere cioè fuori ruolo a Bolzano e privi di sede a Trento;

che già nel 1978 ed a più riprese l'amministrazione delle poste aveva d'altro canto assicurato per iscritto a questi lavoratori la loro assegnazione alla direzione provinciale di Bolzano, a decorrere dalla data di assunzione;

che il Commissario del Governo di Bolzano ha provveduto per ora alla richiesta di sospensione della procedura di richiamo a Trento di questi lavoratori, ma permane vivissima la preoccupazione sia per i diritti e le necessità di vita di questi lavoratori che per il funzionamento dei servizi ad essi finora affidati;

che l'esplodere di questo vecchio problema delle figure «anomale», rispetto alla normativa di assunzione nella realtà provinciale di Bolzano, tenuto finora sommerso, senza alcuna proposta di soluzione da parte dell'amministrazione delle poste, minaccia di aggravare ancor più una situazione di difficoltà e strozzature nel servizio, sia per i concorsi interni per i livelli superiori, sia per la disparità tra ruoli locali e ruoli generali, sia per la mancanza di corsi professionali bilingui, che assicurino corrispondenza del servizio a questa esigenza, sia infine per la difficoltà dei concorsi locali a coprire grandi esigenze di pianta organica,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano i motivi per i quali l'amministrazione, dopo decine di anni di prassi silenziosa, richiami fulmineamente a Trento i comandati *ex* articolo 14, innescando un meccanismo di richiamo di tutti i comandati *ex* articolo 14 anche in tutti gli altri servizi;

se non si ritenga opportuno studiare una soluzione di limpido compromesso che, nel rispetto della sostanza delle disposizioni dello statuto di autonomia dell'Alto Adige, consenta a tutti i lavoratori «anomali» di rimanere in organico presso le sedi di Bolzano, riconoscendo valida per il bilinguismo la prova già sostenuta o favorendone l'effettuazione;

se non si ritenga di verificare come possano essere rimosse le difficoltà relative a tutti i problemi sopraindicati, che penalizzano i lavoratori ed il servizio.

(4-05573)

(21 novembre 1990)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno premettere che con il decreto del Presidente della Repubblica 26 luglio 1976, n. 752, recante «Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Trentino-Alto Adige in materia di proporzionale negli uffici statali siti nella provincia di Bolzano e di conoscenza delle due lingue nel pubblico impiego», sono stati istituiti, tra l'altro, i ruoli locali del personale civile delle amministrazioni dello Stato.

Tale innovazione ha comportato notevoli difficoltà di applicazione che hanno ostacolato l'azione degli uffici; ed invero, la scarsità dei partecipanti ai concorsi, tradotta in permanenti carenze di organico, è stata causa di disservizi e di conseguenti lamentele da parte dell'utenza e della stampa locale.

Questa amministrazione, pertanto, dovendo assicurare il regolare svolgimento dei servizi postali, ha provveduto a comandare presso la provincia di Bolzano, con decorrenze diverse comprese tra il 1976 ed il 1983, personale dei ruoli generali dando la precedenza a coloro che fossero a conoscenza della lingua tedesca, così come previsto, seppur limitatamente a dodici mesi, dall'articolo 14 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 752 del 1976; il personale in questione viene restituito alle sedi di appartenenza man mano che i posti messi a concorso nel ruolo locale vengono ricoperti.

Poichè il problema non ha sinora trovato adeguata soluzione, questa amministrazione è stata costretta a mantenere nell'originaria posizione di comando a Bolzano parte degli operatori in assegno presso la direzione di Trento.

Il presidente della giunta provinciale in data 6 luglio 1988 ha chiesto alla Presidenza del Consiglio di promuovere la revoca delle assunzioni, delle assegnazioni e dei comandi del citato personale, trattandosi di provvedimenti adottati in contrasto con le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 26 luglio 1976, n. 752; la stessa provincia di Bolzano, in data 30 marzo 1989, diffidava la Presidenza del Consiglio e questo Ministero ad adempiere a quanto richiesto con la sopracitata nota.

Avverso il silenzio-rifiuto dell'amministrazione la provincia autonoma di Bolzano, in persona del presidente *pro tempore* della giunta provinciale, ha proposto, in data 12 luglio 1989, ricorso al TAR del Trentino-Alto Adige.

Per risolvere il problema dell'applicazione del personale dei ruoli nazionali in provincia di Bolzano senza arrecare allo stesso un danno ingiusto, dal momento che per lungo tempo vi ha prestato servizio per sopperire alla notevole deficienza di personale del ruolo locale, e garantire, nel contempo, il buon andamento del servizio nell'interesse dei cittadini, questa amministrazione ha ritenuto di proporre alla Presidenza del Consiglio, su invito dello stesso Commissario del Governo di Bolzano, l'emanazione, ai sensi degli articoli 89 e 107 del decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670, di un decreto del Presidente della Repubblica, sentita la competente commissione paritetica, che estenda al predetto personale il disposto dell'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 26 luglio 1976, n. 752, in considerazione, appunto, del fatto che trattasi di un esiguo numero di dipendenti già residenti a Bolzano i quali hanno prestato per lungo tempo servizio in quella provincia e che la loro sistemazione non pregiudica altre aspettative.

In attesa che l'approvazione delle citate norme di adeguamento possa definitivamente risolvere il delicato problema, l'amministrazione ha dato disposizione al direttore compartimentale per il Trentino-Alto Adige di rinnovare i provvedimenti di comando nei confronti del personale interessato, ai sensi dell'articolo 14 del più volte citato decreto del Presidente della Repubblica n. 752 del 1976.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
VIZZINI

(21 giugno 1991)

BERTOLDI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che malgrado ogni petizione e richiesta fatta da un grande numero di lavoratori pendolari e studenti della provincia di Bolzano non è ancora possibile agli stessi utilizzare il treno locale 10904 in partenza da Verona alle 6.15 e in arrivo a Bolzano alle 8.16, in quanto lo stesso treno ferma solo alle stazioni di Mezzocorona ed Ora;

che una interrogazione in merito, la 4-05415, presentata ancora il 17 ottobre 1990, non ha avuto effetto e neppure una risposta,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano le ragioni per cui il treno locale 10904 non può fermare a tutte le stazioni nell'attraversamento della provincia di Bolzano;

se non si ritenga in ogni caso che i lavoratori pendolari e gli studenti possano utilizzare tale treno consentendone la fermata anche alle stazioni di Salorno, Magrè, Egna, Bronzolo e Laives.

(4-05959)

(20 febbraio 1991)

RISPOSTA. – L'ente Ferrovie dello Stato fa sapere che il treno 10904, che parte da Verona alle ore 6.15 ed arriva a Bolzano alle 8.16, per il momento non ha la possibilità di effettuare fermate anche nelle stazioni di Salorno, Magrè, Egna, Bronzolo e Laives poichè un provvedimento in tal senso creerebbe contrasto tra l'esigenza – da tempo accertata – dei circa 160 viaggiatori che hanno necessità di raggiungere Bolzano prima delle ore 8.16 e l'esigenza dei pendolari che partono dalle stazioni nelle quali si vorrebbe fosse effettuata la fermata.

Infatti, un maggior numero di fermate determinerebbe l'aumento nella misura di 15-16 minuti del tempo necessario al treno in questione per effettuare la corsa con conseguente arrivo di pendolari a Bolzano non prima delle ore 8,30.

È prevista solamente la modifica di modesta entità all'orario ferroviario dal 1° giugno 1991, data di entrata in vigore dell'orario estivo, che consente di raggiungere più comodamente Bolzano con il treno 10904 (arrivo alle ore 8,11 anzichè alle 8,16).

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

BERTOLDI, IMBRÌACO. – *Ai Ministri della sanità e del turismo e dello spettacolo.* – Premesso:

che la magistratura di Bolzano ha aperto una inchiesta per accertare le cause del decesso di due giovani sportivi assidui frequentatori delle palestre di pesistica, morti di cancro all'apparato digerente;

che la motivazione dell'inchiesta è stata data dal direttore sanitario dell'ospedale di Bolzano, che attribuisce la morte dei due atleti alle eccessive dosi di steroidi anabolizzanti, utilizzate come *doping* dagli stessi;

che lo stesso direttore sanitario rileva una straordinaria coincidenza di tumori maligni all'apparato digerente, riscontrati in un periodo breve di tempo, in atleti od appassionati di culturismo e pesistica della città;

che sembra accertata una pericolosa ed incontrollata diffusione dell'uso di anabolizzanti tra gli appassionati frequentatori delle palestre della zona;

che tali sostanze, ottenibili in Italia solo con ricetta medica, vengono importate con enorme facilità anche per posta dalla vicina Svizzera,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali siano le attuali disposizioni sanitarie, oltre che di disciplina sportiva, in merito all'uso di sostanze ormonali anabolizzanti;

quali siano i rimedi proposti per impedirne o regolarne l'uso anche per quanto riguarda l'importazione;

quali siano i controlli sanitari utili e possibili sull'attività sportiva delle palestre;

se non si ritenga utile una precisazione a quanto richiesto, anche per assicurare alle palestre, gestite con correttezza professionale e sportiva, la sicurezza della propria attività.

(4-06253)

(2 maggio 1991)

RISPOSTA. - In merito al delicato e quantomai attuale problema sollevato con l'atto parlamentare cui si risponde, va rilevato che la materia del cosiddetto *doping* al momento è disciplinata dalla legge 26 ottobre 1971, n. 1099, sulla «tutela sanitaria delle attività sportive», in base alla quale risulta affermata la illiceità e la conseguente punibilità con ammenda dell'assunzione e della somministrazione di determinate sostanze «proibite» agli atleti ed agli «sportivi» in genere, a tal fine espressamente elencate in apposito provvedimento da emanarsi per effetto della specifica delega conferita dalla legge.

Con successivo decreto ministeriale 5 luglio 1975, infatti, è stato definito un elenco ufficiale di sostanze ritenute suscettibili di modificare le energie naturali degli atleti e, come tali, vietate e, nello stesso tempo, si è provveduto a fissare le modalità di prelevamento e di conservazione dei campioni biologici insieme ai metodi di analisi da seguire nella ricerca, in sede di vigilanza, dei residui di dette sostanze e dei loro metaboliti.

Non può negarsi, tuttavia, che tali circoscritte prescrizioni normative e, soprattutto, l'applicazione incompleta e disomogenea ad esse assicurata dalla maggior parte delle federazioni sportive, appaiano oggi inadeguate ed insufficienti ad arginare un grave e degradante fenomeno, come quello del *doping*, che molti «addetti ai lavori» nei vari settori sportivi considerano ormai dilagante.

Ciò ha indotto non da oggi i competenti servizi di medicina sociale di questo Ministero ad un adeguato approfondimento di tali problematiche, anche attraverso la costituzione di un «Gruppo di studio» per un dettagliato esame delle dimensioni presumibilmente assunte dal fenomeno nel nostro paese e, nello stesso tempo, per promuovere un'attuazione quanto più possibile ravvicinata delle disposizioni apportate dalla Convenzione del Consiglio d'Europa contro il *doping* nello sport, in corso di ratifica in Italia.

Inoltre, proprio nella consapevolezza dell'aggravarsi della situazione, da ultimo si è inteso elaborare una bozza di provvedimento normativo urgente in materia di *doping*, espressamente armonizzata con i contenuti di detta Convenzione, che attualmente si trova all'esame del responsabile di questa amministrazione.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
GARAVAGLIA

(18 giugno 1991)

BOSSI. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso che nelle prime ore della mattina del giorno 21 novembre 1990 si verificava un evento accidentale sull'autostrada A4 Brescia-Milano fra il casello di Agrate e la barriera di Milano Est, corsia direzione Milano;

considerato:

che a seguito di detto incidente il flusso veicolare veniva pressochè paralizzato provocando code di veicoli che dal luogo dell'evento si sviluppavano fino in prossimità del casello di Capriate San Gervasio, per una lunghezza di circa 19 chilometri;

che nessun tipo di avviso mediante opportuna segnaletica è stato attivato per informare gli utenti in ingresso del grave blocco veicolare in atto, in prossimità dei caselli d'entrata precedenti quello di Capriate San Gervasio;

che a causa di questa ingiustificata e gravissima negligenza migliaia di automobilisti sono rimasti intrappolati, loro malgrado, per alcune ore nel tratto autostradale in oggetto;

che il costo sociale della sopracitata negligenza, tenendo conto della perdita di tempo delle persone e dello spreco di carburante dei mezzi incolonnati, può obiettivamente essere stimato in lire 3.800.000 al minuto per una durata del blocco di circa 5 ore, causando un costo complessivo di lire 1.140.000.000,

l'interrogante chiede di sapere per quale motivo, al fine di evitare il ripetersi in futuro di simili gravissimi episodi di disservizio provocati dall'inefficienza di chi gestisce in concessione l'autostrada stessa e per il cui uso ne ricava un pagamento, non venga immediatamente attivata la posa in opera di pannelli di segnalazione a messaggio variabile aggiornati in tempo reale, posti sia lungo le corsie autostradali che sulla viabilità ordinaria in prossimità dei raccordi di accesso ai caselli d'entrata del sistema stesso.

(4-05586)

(21 novembre 1990)

RISPOSTA. - In riferimento all'interrogazione in oggetto indicata, si comunica che in occasione dell'incidente verificatosi il giorno 21 novembre 1990 si è provveduto a fornire dalle ore 6,18 alle ore 10,35 la relativa informazione agli automobilisti in entrata alle stazioni dell'autostrada A 4 Brescia-Milano, con l'esposizione di apposito messaggio.

Tale informazione, però, è risultata non utile a coloro che, entrati in autostrada prima delle 6,18, si sono trovati coinvolti nella fila di autovetture ed impossibilitati quindi ad invertire la marcia.

Per evitare siffatti inconvenienti e dare una tempestiva informazione sulla percorribilità autostradale è stato predisposto un piano di installazione di cartelli segnaletici telecomandati a messaggio variabile, la cui realizzazione, che ha subìto slittamenti nel tempo a causa della non adeguatezza delle risorse finanziarie disponibili, è stata anche di recente sollecitata.

Proprio in considerazione degli elevati volumi di traffico che interessano l'autostrada Milano-Brescia, nelle more dell'attivazione degli impianti definitivi, sono in via d'installazione cartelli, posti all'intersezione tra la viabilità ordinaria ed il ramo di raccordo con la

stazione, in grado di fornire all'utente una scelta tempestiva sul tragitto da percorrere.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(19 giugno 1991)

CANDIOTO. - *Ai Ministri dei trasporti e di grazia e giustizia.* - Premesso che recenti notizie di stampa riferiscono che la magistratura ha disposto il sequestro di beni appartenenti all'ente Ferrovie dello Stato, quali le auto assegnate a taluni dirigenti e l'incasso della vendita dei biglietti ferroviari presso la stazione Termini di Roma, in pagamento di fatture emesse dalla IDAFF di Elio Graziano, ditta coinvolta nel cosiddetto scandalo delle «lenzuala d'oro», che portò allo scioglimento traumatico del consiglio di amministrazione dell'ente in conseguenza dell'arresto di alcuni consiglieri e dirigenti dell'ente medesimo, si chiede di sapere:

se queste notizie corrispondano al vero e, in caso affermativo, se realmente le forniture a suo tempo effettuate dalla ditta del Graziano siano avvenute in forza di un regolare contratto e se tale contratto sia un rinnovo di una fornitura risalente al 1979, cioè a sei anni prima dell'istituzione dell'ente medesimo;

se sia vero che non è stata effettuata, a tutt'oggi, una perizia tecnica sui materiali forniti dal Graziano al fine di determinare se i prezzi pagati dall'ente per gli effetti utilizzati sulle cuccette ferroviarie fossero corrispondenti a valori di mercato o invece artatamente maggiorati.

(4-04988)

(3 luglio 1990)

RISPOSTA. - Si risponde anche a nome del Ministro di grazia e giustizia.

Circa il sequestro di beni appartenenti alle Ferrovie dello Stato, in pagamento di fatture emesse dalla IDAFF-ICG (Industrie chimiche Graziano), l'ente riferisce quanto segue.

In esecuzione di decreto ingiuntivo emesso dal presidente del tribunale di Salerno in data 9 gennaio 1990 e del conseguente atto di precetto in data 7 maggio 1990, la IDAFF ha proceduto ai seguenti pignoramenti:

pignoramenti diretti:

presso la cassa di stazione ferroviaria di Roma Termini, alle date e per gli importi qui di seguito riportati:

a)	il	2 giugno	1990	lire	270.000.000;
b)	il	4 giugno	1990	lire	421.600.000;
c)	il	7 giugno	1990	lire	241.133.000;
d)	il	9 giugno	1990	lire	541.886.000;
e)	il	18 giugno	1990	lire	706.000.000;
f)	il	25 giugno	1990	lire	655.980.000;
g)	il	2 luglio	1990	lire	1.182.044.000;
				lire	4.018.643.000;

presso il cortile interno della sede dell'ente, in piazza della Croce Rossa, il 2 giugno 1990 sono state pignorate:

h) 2 autovetture per la somma stimata di lire 14 milioni, somma già compresa nel pignoramento di cui alla lettera *a*);

pignoramento presso terzi:

i) lire 5.526.872.558 presso Banca nazionale delle comunicazioni, Banca commerciale italiana e Credito italiano, tutte citate a comparire davanti al giudice dell'esecuzione di Roma per la dichiarazione *ex* articolo 547 del codice di procedura civile.

In ordine ai pignoramenti di cui alle precedenti lettere *a*), *c*), *d*), *e*) ed *h*), la ditta creditrice ha presentato presso la pretura di Roma la conseguente istanza di vendita e/o assegnazione.

L'ente ha proposto opposizione ai sensi dell'articolo 615 del codice di procedura civile.

Anche per il pignoramento presso terzi di cui alla precedente lettera *i*), l'ente ha opposto opposizione ai sensi dell'articolo 615 del codice di procedura civile dietro istanza di anticipazione presentata dalla parte creditrice e l'udienza per l'audizione dei terzi, già fissata al 27 novembre 1990, è stata anticipata all'11 luglio 1990. In tale data le banche citate si sono costituite ed hanno reso la dichiarazione di capienza finanziaria ciascuna per l'intera somma pignorata.

In data 20 luglio 1990 il giudice ha quindi assegnato alla ditta IDAFF-ICG la somma di lire 1.730.621.500 (a carico del terzo pignorato Banca nazionale del lavoro) rinviando all'udienza del 16 gennaio 1991 la decisione relativa alla residua somma pignorata per acquisire elementi in ordine alla certezza del credito opposto dall'ente nei confronti dell'IDAFF.

All'udienza del 16 gennaio 1991 il giudice, in seguito a mancata comparizione delle parti, ha fissato una nuova udienza *ex* articolo 631 del codice di procedura civile.

Comunque, il complesso contenzioso – sia in via ordinaria che amministrativa – attivato dalla IDAFF in conseguenza della risoluzione data dall'ente Ferrovie dello Stato ai contratti di fornitura di effetti letterecci stipulati con la medesima, ha dato luogo sino ad ora solo a pronunce non definitive adottate in via cautelare e d'urgenza, oltretutto non tutte sfavorevoli all'ente medesimo.

Per quanto riguarda i rapporti contrattuali, la ditta IDAFF è stata iscritta nell'albo dei fornitori delle Ferrovie dello Stato nell'ottobre 1979 e nel 1980 tale ditta si è aggiudicata l'appalto concorso in quota nazionale e l'affidamento della trattativa privata in quota riservata per le forniture di effetti letterecci in tessuto non tessuto (TNT) occorrenti per il fabbisogno di circa tre anni.

Anche successivamente, tutte le ordinazioni aventi il medesimo oggetto sono state rilasciate alla IDAFF a seguito di licitazioni private, effettuate dall'ex Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato con invito a più ditte iscritte nell'elenco fiduciario dei fornitori ferroviari, per il settore merceologico di cui trattasi. Ciascuna nuova fornitura è stata preceduta dal ripetersi della ricerca del contraente e da licitazione svoltasi in pubblica seduta di gara.

Per quanto riguarda l'effettuazione di una perizia tecnica sui materiali forniti dalla ditta in parola, nel corso del contenzioso, sia civile ed amministrativo che penale, sono stati effettuati controlli sui campioni del materiale stesso dopo averlo prelevato dai luoghi di consegna, prima della sua utilizzazione.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

FERRARA Pietro. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso che il comune di Avola (Siracusa) ha una popolazione di circa 40.000 abitanti e un'estensione del centro abitato di diversi chilometri quadrati ed è servito da un solo ufficio postale centrale;

visto l'enorme disagio dei cittadini costretti a estenuanti spostamenti per raggiungere l'ufficio centrale per usufruire degli innumerevoli servizi espletati dalla posta;

considerati i tempi lunghissimi di attesa per essere serviti, essendo l'affluenza quotidiana del pubblico notevole;

rilevato che il comune di Avola ha da tempo inoltrato l'istanza per ottenere almeno una seconda sede distaccata e che già da otto mesi ha reperito i locali,

l'interrogante chiede di conoscere quali motivi ritardino a tutt'oggi l'emissione del decreto di autorizzazione all'apertura del secondo sportello postale nel suddetto comune.

(4-05544)

(15 novembre 1990)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che l'amministrazione postale in data 27 marzo 1990 ha autorizzato l'istituzione di un ufficio succursale di «minore entità» nel comune di Avola.

Nel maggio dello stesso anno la locale amministrazione comunale ha messo a disposizione alcuni locali ubicati in via Ruggiero Settimo, ritenuti idonei per le esigenze postali, previa esecuzione di interventi di adattamento.

A seguito del sisma verificatosi nel dicembre 1990, però, l'immobile in questione necessita anche di consistenti opere di ripristino delle strutture murarie che sono risultate seriamente lesionate dal terremoto.

Si è, quindi, in attesa che l'amministrazione comunale interessata provveda alla esecuzione delle opere di propria competenza, oltre ai già concordati lavori di adattamento, prima di poter dare corso agli ulteriori adempimenti da parte di questa amministrazione.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
VIZZINI

(21 giugno 1991)

FLORINO. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che in Frattamaggiore (Napoli) in via Parini (viottolo di campagna) il 6 settembre 1985 in tragiche circostanze moriva investito da una scarica elettrica il giovane Gennaro Liguori di anni 14;

che la causa del tragico evento così come ampiamente dimostrato dalla raccolta di prove e dalla documentazione fotografica era da addebitare a chi aveva omesso di riportare la rete elettrica, in quel punto più bassa di metri 2,02, all'altezza regolamentare;

che sul posto non esisteva segnaletica nè altro che avvertisse del pericolo gli ignari ragazzi intenti a trascorrere le ore giocando tra loro;

che dopo il tragico evento la rete elettrica fu rimessa all'altezza regolamentare e diversi segnali di pericolo furono installati nella zona;

che l'inchiesta iniziale avviata dal giudice Miller aveva portato all'incriminazione di quattro ingegneri dell'Enel e di sette amministratori di Frattamaggiore;

che successivamente il procedimento passò al giudice istruttore dottoressa Treassi della quarta sezione ufficio istruzione, pratica n. 2049/86;

che a distanza di cinque anni dalla tragedia il signor Antonio Liguori, padre dello sventurato ragazzo, non ha avuto più notizia del procedimento,

l'interrogante chiede di conoscere quale sia la sua valutazione in merito ai ritardi e sull'eventuale archiviazione dello stesso, soprattutto per dare una risposta ai genitori della vittima che da anni attendono che sia fatta luce sul tragico evento.

(4-05678)

(10 dicembre 1990)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione in oggetto si comunica che, a conclusione della istruttoria formale – n. 2049/86 registro generale GI – a carico di Ernesto Jovine più 11 imputati del reato di cui agli articoli 113 e 589 del codice di procedura penale il giudice istruttore ha formulato sentenze di proscioglimento in data 29 febbraio 1988.

Ogni valutazione sulle sentenze in questione, avverso le quali è possibile ricorrere con i sistemi di impugnazione previsti dalla legge, va rimessa all'autorità giudiziaria investita dalle impugnazioni stesse.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTELLI

(20 giugno 1991)

GIANOTTI. – *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* – In considerazione del fatto che la via Aurelia, nel tratto che da Ventimiglia conduce alla frontiera con la Francia, è in uno stato deplorevole, essendo tra l'altro i bordi della medesima strada cosparsi di immondizia;

poichè tale tratto costituisce il collegamento turistico più interessante tra l'Italia, la Francia meridionale e la penisola iberica e, in particolare, con la Costa azzurra superattrezzata,

si chiede al Ministro in indirizzo se non ritenga:

1) di intervenire presso la regione Liguria, la provincia di Imperia e il comune di Ventimiglia al fine di garantire la pulizia della strada e la cura dei margini;

2) di valutare interventi più organici che presentino un aspetto più attraente e rispettoso della splendida natura, anche in vista delle Colombiadi del 1992.

(4-05248)

(22 agosto 1990)

RISPOSTA. – In riferimento alla interrogazione in oggetto indicata si rende noto che i problemi legati al degrado ambiente delle aree limitrofe al confine di Stato lungo la strada statale n. 1 «Aurelia» vennero esaminati in una riunione presso la prefettura di Imperia in data 11 settembre 1990.

In tale riunione tutte le amministrazioni presenti convennero di intraprendere ogni opportuna azione affinchè lo stato di degrado e le carenti condizioni di manutenzione delle aree limitrofe al confine con lo Stato francese venissero rimossi onde conferire a tali zone un aspetto più curato e sicuro, ma soprattutto più rispettoso dell'ambiente.

In quella sede fu assicurata, da parte dell'ANAS, la massima disponibilità per una migliore cura delle zone a margine della sede stradale.

E, difatti, si è dato l'avvio ad una serie di interventi per lavori stradali di cui una parte sono in corso di esecuzione e parte sono in attesa di finanziamento.

In particolare, i lavori in corso riguardano il ripristino delle opere di protezione a valle della strada statale n. 1 e di convogliamento delle acque tra i chilometri 693+300 e 697+330, compreso il piazzale di frontiera, e lavori di ripristino delle opere di protezione a valle e a monte della statale n. 1 dir. «dei Balzi Rossi» e di convogliamento delle acque lungo l'intero percorso.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(19 giugno 1991)

GIANOTTI. – *Ai Ministri dei trasporti e delle poste e delle telecomunicazioni.* – In considerazione del fatto:

1) che i voli notturni, generalmente compiuti con vecchi velivoli, recano elevato disturbo acustico nelle aree abitate circostanti gli insediamenti aeroportuali;

2) che la quantità di materiale postale trasportato in tali voli è assolutamente modesta, comportando quindi costi ingiustificati all'amministrazione postale;

3) che tali voli impongono alle società aeroportuali spese inutili,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano di disporre la cessazione dei voli postali notturni dell'Alitalia negli aeroporti italiani.

(4-05723)

(18 dicembre 1990)

RISPOSTA. – Si risponde anche a nome del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

Si rappresenta che i voli postali notturni vengono effettuati con gli stessi aeromobili utilizzati dalla compagnia di bandiera per il trasporto passeggeri, ovvero con DC9/30 e MD80.

Durante la fascia oraria notturna, compresa dalle ore 23,30 alle ore 06,00 circa, i suddetti aeromobili interrompono il trasporto congiunto passeggeri e merci e vengono utilizzati per i soli voli postali.

Per quanto riguarda la quantità di materiale postale trasportata in tali voli, tenendo conto delle variazioni che inevitabilmente si verificano nel traffico postale, si può affermare, a titolo indicativo, che gli effetti postali trasportati raggiungono mediamente le cento tonnellate per volta, suddivise in circa 30 voli, e che il servizio ha assicurato all'amministrazione postale il totale inoltro degli effetti previsti.

Si precisa infine che le spese aeroportuali sono già incluse nel costo ora/volo, che è il parametro sul quale viene calcolata la spesa che l'amministrazione postale sostiene nei confronti della società del gruppo Alitalia, e pertanto non rappresentano un costo aggiuntivo per le società aeroportuali.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

GIANOTTI, MERIGGI. – *Ai Ministri dei trasporti e della sanità.* – Considerato:

che il decreto ministeriale 23 giugno 1988, n. 263, stabilisce che «la patente di guida non deve essere rilasciata nè confermata ai candidati o conducenti colpiti da affezione cardiovascolare ritenuta incompatibile con la sicurezza della guida. Nei casi dubbi, ovvero quando trattasi di affezioni cardiovascolari corrette da apposite protesi, il giudizio di idoneità verrà espresso dalla commissione medica locale»;

che la indicazione della «commissione medica locale» è stata interpretata nel senso di una sola commissione per provincia, con la conseguenza, soprattutto nelle province più popolate, di determinare lunghissime attese, con gravi limitazioni per i cittadini interessati,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano di inviare urgentemente una circolare interpretativa per l'attivazione presso ogni USL di commissioni mediche davvero locali in grado di emettere, in tempi brevi, i giudizi di idoneità.

(4-04511)

(27 febbraio 1990)

RISPOSTA. – Si risponde anche a nome del Ministro della sanità.

Si precisa che con il decreto ministeriale del 23 giugno 1988, n. 263, il giudizio di idoneità alla guida di veicoli a motore è stato demandato alla competenza delle commissioni mediche locali, istituite conformemente a quanto previsto dall'articolo 4 della legge n. 111 del 1988, per i casi espressamente previsti dalla normativa vigente oppure nei casi in cui il medico visitatore si accerti della presenza di malattie fisiche o psichiche, di deficienze organiche, di minorazioni anatomiche o funzionali nei riguardi dell'individuo richiedente il certificato di idoneità, tali da pregiudicare la sicurezza stradale.

La composizione e le modalità di funzionamento di tali commissioni sono determinate da un decreto interministeriale, in via di formalizzazione, che è stato predisposto da questa amministrazione d'intesa con il Ministero della sanità, sulla base di quanto già stabilito dalla legge n. 111 del 1988 che prevede la costituzione delle commissioni mediche locali in ogni provincia, presso le USL nei comuni di maggiore importanza.

Nel testo del decreto sono contenute disposizioni relative alla possibilità di costituirne un numero superiore, ove si ritenga più opportuno, ovvero nei luoghi con maggiore densità di popolazione.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

GIUSTINELLI, NOCCHI, TOSSI BRUTTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che la regione dell'Umbria è percorsa in senso verticale da una strada ferrata, denominata Ferrovia centrale umbra, per una lunghezza di circa 156 chilometri, collegando Terni con San Sepolcro (in Toscana);

che detta ferrovia, fino al 1982 di proprietà di privati, è passata da tale anno ad una gestione governativa che molto ha operato per l'eliminazione di un gran numero (103) di passaggi a livello incustoditi a causa della mancanza di barriere automatiche, al posto delle quali esistono solo luci rosse o segnali acustici, la cui precarietà è del tutto evidente;

che, nonostante gli interventi di cui sopra, tuttora la predetta ferrovia è dotata di circa 100 passaggi a livello incustoditi, che sono causa di periodici sinistri, l'ultimo dei quali, recente, ha comportato la perdita di due giovani vite a Todi;

che, pertanto, si appalesa l'esigenza di interventi urgenti atti non solo ad eliminare quanto sopra rappresentato, ma a rendere la ferrovia più funzionale e più adeguata alle esigenze delle zone attraversate – privilegiando perciò il trasporto pubblico rispetto a quello privato – in considerazione della sua importanza nella regione dell'Umbria, anche in relazione al fatto che costituisce uno dei sistemi principali di comunicazione fra i due capoluoghi di provincia,

si chiede di conoscere:

quali provvedimenti s'intenda adottare, al fine di pervenire all'eliminazione più rapida possibile dei passaggi a livello incustoditi, snellendo al massimo le procedure in merito;

quali adempimenti s'intenda effettuare – in connessione con quanto precede – onde rendere maggiormente funzionale la più volte citata ferrovia, anche con riferimento al materiale rotabile, utilizzando, con l'urgenza che la questione richiede, la quota di lire 120 miliardi destinata «al risanamento tecnico ed economico della Ferrovia centrale umbra», prevista dal piano ministeriale di ripartizione del finanziamento di lire 5.000 miliardi disposto dal terzo comma dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria 1987), riguardante «investimenti ferroviari».

(4-05976)

(21 febbraio 1991)

RISPOSTA. – Secondo quanto riferito dalla gestione commissariale governativa della Ferrovia centrale umbra, i passaggi a livello privi di sufficiente visibilità sono stati protetti con segnalazione automatica ottico-acustica attivata dai treni sopraggiungenti con un anticipo di almeno 30 secondi prima dell'impegno dell'attraversamento.

Altri passaggi a livello, per lo più su strade campestri e con scarso traffico, sono tuttora incustoditi e segnalati mediante la «croce di Sant'Andrea»; tuttavia i conducenti dei veicoli stradali, attese le condizioni orografiche della zona, hanno visibilità sufficiente per avvistare i convogli ferroviari 30 secondi prima del loro sopraggiungere.

Attualmente la situazione dei passaggi a livello è la seguente:

passaggi a livello protetti con semibarriere 70;

passaggi a livello protetti con segnalazione automatica ottico-acustica 62;

passaggi a livello segnalati con croce di Sant'Andrea 41;

passaggi a livello pedonali 6.

Questo processo di miglioramento è stato attuato dalla gestione governativa anche mediante uno stretto rapporto con gli enti locali con i quali sono state stipulate apposite convenzioni disciplinanti gli interventi adottati ed ancora da adottare e finanziati sia con la legge 8 giugno 1978, n. 297, sia con i contributi erogati dagli enti suddetti.

Questa prassi è tuttora in corso, ma i provvedimenti più importanti e significativi sono quelli collegati con il progetto di ammodernamento e potenziamento della ferrovia che è in via di realizzazione con i 120 miliardi stanziati dalla legge finanziaria n. 910 del 1986 per le ferrovie locali.

È stata pertanto programmata l'abolizione di altri 97 passaggi a livello mediante la costruzione di sottovia, di cavalcavia e viabilità alternativa. Il tempo necessario per un consistente avvio dei lavori finalizzato alla realizzazione delle predette opere è stato stimato in circa due anni.

I suddetti interventi, assieme al rinnovamento del materiale rotabile e degli impianti di segnalamento, consentiranno di aumentare la sicurezza del servizio e la potenzialità della ferrovia.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

GUZZETTI, AZZARETTI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso che l'articolo 4 della legge 29 dicembre 1988, n. 544, prevedeva il miglioramento, dal 1° gennaio 1989, con separati provvedimenti, sentite le categorie interessate, delle pensioni a carico delle forme di previdenza sostitutive ed esonerative del regime generale, nonchè a carico del fondo di previdenza per i dipendenti delle aziende private del gas e del fondo esattoriale;

ricordato che il Ministro del lavoro e della previdenza sociale ha predisposto gli schemi dei provvedimenti attuativi della norma citata, trasmettendoli, il 15 settembre 1989, ai competenti uffici della Presidenza del Consiglio dei ministri;

constatato che il ritardo di circa un anno nell'attuazione della norma ha causato indubbio danno economico a queste categorie di pensionati, già discriminati rispetto agli altri destinatari della legge n. 544 del 1988;

ricordato, infine, che all'articolo 10 della legge n. 140 del 1985, relativo a materia sostanzialmente analoga, è stata data, a suo tempo, attuazione mediante emanazione di decreto-legge,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative si intenda adottare per la più rapida attuazione dell'articolo 4 della citata legge n. 544 del 1988 e se, data la particolare urgenza che la questione riveste per le numerose categorie di pensionati, non si ritenga necessario soddisfare le legittime aspettative degli interessati, mediante l'emanazione di un apposito decreto-legge.

(4-04188)

(5 dicembre 1989)

RISPOSTA. – Con riferimento all'interrogazione in oggetto si rende noto che l'auspicata attuazione dell'articolo 4 della legge n. 544 del 1988, recante miglioramenti economici a favore delle pensioni dei fondi speciali gestiti dall'INPS, è avvenuta mediante l'emanazione della legge 30 gennaio 1991, n. 40.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
MARINI

(20 giugno 1991)

LAMA, MACIS, ANTONIAZZI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Per sapere:

se sia a conoscenza che ai titolari di rendite e indennità INAIL del circondario di Iglesias non sono stati corrisposti i ratei che dovevano essere pagati nei primi giorni del dicembre 1990 per un disguido dei relativi assegni bancari – la cui responsabilità viene rimpallata tra l'ente previdenziale e l'istituto di credito;

quali iniziative urgenti intenda assumere per garantire il regolare pagamento ai lavoratori che hanno atteso fino ad oggi con grande pazienza pur trovandosi in condizioni economiche di grave disagio.

(4-05836)

(24 gennaio 1991)

RISPOSTA. - In merito a quanto fatto presente dagli onorevoli interroganti nel documento parlamentare l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro ha precisato in primo luogo che i ratei di rendita, non pervenuti agli aventi diritto, residenti nella provincia di Cagliari, sono probabilmente quelli relativi ad ottobre 1990, mese nel quale in massima parte si è verificato il fenomeno.

Da informazioni assunte dall'ente è risultato che il mancato recapito è dovuto al fatto che gli assegni circolari, contenenti le somme in questione, sono stati oggetto di furto, successivamente alla spedizione tramite servizio postale da parte dell'istituto di credito convenzionato.

In tale situazione ed in base alla convenzione per il servizio di cassa generale dell'INAIL, istituito ai sensi dell'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1979, n. 696, sono state poste in essere le consuete, ma lunghe e complesse, procedure previste in caso di «mancata ricezione, smarrimento, distruzione, furto degli assegni circolari non trasferibili inviati ai beneficiari di rendite» (denuncia del fatto da parte dell'interessato, ricerche per accertare se il titolo originario sia stato o meno pagato, eventuale denuncia all'autorità giudiziaria, eccetera) dirette a consentire agli interessati di ricevere le loro spettanze. Comunque gli assegni circolari non trasferibili, sottratti e fraudolentemente negoziati, sono assicurati a decorrere dal 1° aprile 1986; tali titoli pertanto vengono rinnovati, dopo la prescritta procedura, a cura della banca emittente.

In alcuni casi in cui dette procedure si sono protratte più a lungo e pur non essendo ciò addebitabile all'Istituto, sono stati corrisposti acconti, da ripetere al momento del pagamento dell'intero importo del rateo di rendita dovuto.

L'Istituto ha inoltre fatto presente che sono state introdotte a favore degli assicurati altre modalità di pagamento, oltre a quella suindicata delle rendite, a scelta degli aventi diritto: i redditiuari potranno cioè utilizzare l'accredito in conto corrente postale e bancario e quello per cassa presso uno sportello bancario indicato dagli stessi.

Tutto ciò proprio per garantire il buon esito del pagamento stesso.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
MARINI

(20 giugno 1991)

LOPS, BUSSETI, PETRARA. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che con il varo della legge 15 ottobre 1990, n. 295, che ha modificato e integrato l'articolo 3 del decreto-legge 30 maggio 1988, n. 173, a sua volta convertito dalla legge 26 luglio 1988, n. 291, si pensava che i problemi della categoria dei minorati e degli invalidi civili si avviassero a soluzione;

che purtroppo nel Mezzogiorno, in Puglia e in provincia di Bari le USL, tra cui anche la USL BA/5, non sono attrezzate a recepire quanto disposto dalla legge in questione, per cui si ha l'impressione che la legge

possa funzionare nelle regioni centro-settentrionali e non in quelle del Meridione;

che infatti, nonostante quanto disposto dal comma 2 dell'articolo 1 circa la composizione delle commissioni mediche incaricate di effettuare gli accertamenti, tali commissioni stentano ad essere insediate in quanto mancano i medici specialisti in medicina legale e quelli in medicina del lavoro, perchè quelli esistenti non sono dipendenti delle unità sanitarie locali e neanche convenzionati; la prestazione di pochissimi medici, pur essendo convenzionati, si riduce ad appena due ore settimanali, il tutto perchè nel tempo le regioni meridionali, e tra queste la regione Puglia, nonchè quasi tutte le unità sanitarie locali non hanno provveduto;

che di conseguenza continua a crescere la protesta di cittadini invalidi, specie quelli malati gravi, giovani o anziani, che, pur avendo inoltrato da tempo domanda alle rispettive unità sanitarie locali per ottenere l'assegno di invalidità o quello di accompagnamento, si vedono diluire nel tempo le loro richieste;

che inoltre anche gli invalidi che desiderano avanzare per la prima volta la domanda, sia quella per ottenere l'assegno nonchè quella per ottenere il certificato che attesti la percentuale di invalidità per concorrere ad un posto di lavoro, si vedono sbarrata la strada, in quanto il modello per la domanda che sarebbe disposto dal Ministero del tesoro in base al comma 6 dell'articolo 1 della stessa legge, a quasi un mese dal varo della normativa, non è pervenuto alle unità sanitarie locali,

alla luce delle considerazioni suesposte e che sono fatti accertabili presso le USL, soprattutto della Puglia, al fine di ridurre lo scontento delle migliaia di cittadini invalidi che attendono giustizia, gli interroganti chiedono di conoscere:

quali provvedimenti si intenda adottare e se a questo punto non sia urgente «anche per smaltire le numerose pratiche giacenti» prorogare i compiti alle vecchie commissioni già operanti nelle USL, oppure fare sottoscrivere una convenzione con i medici specialisti in medicina legale e in quella del lavoro e comunque predisporre una circolare esplicativa atta a far funzionare le commissioni;

se non sia anche giusto, al fine di eliminare eventuali assenze dalle riunioni di commissioni mediche, stabilire il compenso o gettone di presenza allo stesso personale medico e di segreteria.

(4-05549)

(15 novembre 1990)

RISPOSTA. – In merito a quanto prospettato nell'atto parlamentare cui si risponde, è doveroso rilevare che gran parte degli inconvenienti lamentati, tuttora perduranti, in materia di accertamento legale della condizione di minorazione e d'invalidità civile da parte delle «commissioni» territorialmente competenti, deriva obiettivamente dal fatto che la legge 15 ottobre 1990, n. 295, si è limitata a modificare ed integrare soltanto una parte delle disposizioni dell'articolo 3 del decreto-legge 30 maggio 1988, n. 173, convertito dalla legge 26 luglio 1988, n. 291.

Ciò ha fatto sì che si giungesse ad un sistema, qual è l'attuale, di certo non perfettamente raccordato con i criteri previsti da tale ultima legge nè, tantomeno, con quelli di cui alle altre leggi, tuttora vigenti

perchè non abrogate, che continuano, quindi, a disciplinare la materia.

D'altra parte, è agevole comprendere come le circolari esplicative successivamente diramate dal Ministero del tesoro, per la loro stessa natura di «istruzioni amministrative», non possano aver determinato alcun rilevante effetto risolutore in fatto di chiarezza applicativa delle varie disposizioni, richiedendosi necessariamente, per queste ultime, un adeguato strumento normativo, suscettibile di interferire sulle preesistenti «fonti» di natura primaria.

In questo senso lo scrivente Ministero non può che dirsi pienamente concorde sull'opportunità di un siffatto intervento legislativo, che, apportando immediata chiarezza procedurale rispetto alle preesistenti e sovrapposte disposizioni, potrebbe concretamente agevolare l'applicazione di detto articolo 3 della legge n. 295 del 1990, evitando il deprecabile ripetersi dei disservizi giustamente lamentati nell'interrogazione e di altri, ugualmente ingiusti, da più parti portati a conoscenza dei competenti servizi di medicina sociale di questo Ministero.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
GARAVAGLIA

(18 giugno 1991)

MORO, POLLICE. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Con rispetto dell'autonomia e delle competenze si chiede di sapere se il Ministro sia a conoscenza di ciò che ha affermato il conduttore del TG1 delle ore 20,00 di mercoledì 13 febbraio 1991 dopo che erano state diffuse le atroci immagini del bombardamento di Bagdad.

Per tale «operatore» la responsabilità di quel massacro era da addebitarsi a Saddam Hussein, punto e basta!

Per sapere inoltre se il Ministro non ritenga opportuno che presidente e direttore generale della RAI-TV siano richiamati ad esercitare non una censura bensì a chiedere senso di responsabilità e di giusto utilizzo della informazione pubblica ai vari direttori di testata, ferma restando la piena libertà dei direttori stessi e dei giornalisti ad esprimere giudizi utilizzando però spazi e forme che separino la notizia dal commento anche se di parte.

(4-05948)

(19 febbraio 1991)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene opportuno premettere che non rientra fra i poteri di questo Ministero quello di sindacare l'operato della RAI per la parte riguardante il contenuto programmatico delle trasmissioni.

È noto, infatti, che la legge 14 aprile 1975, n. 103, recante norme sulla diffusione radiofonica e televisiva, ha sottratto la materia dei controlli sulla programmazione alla sfera di competenza dell'autorità governativa, conferendola alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, la quale formula gli indirizzi dei vari programmi e ne controlla il rispetto adottando

tempestivamente, se del caso, le deliberazioni necessarie per la loro osservanza.

Ciò risulta testualmente dall'articolo 4 della predetta legge, il quale richiama il precedente articolo 1, ove sono enunciati i princìpi di indipendenza, di obiettività e di apertura alle diverse tendenze politiche, sociali e culturali, cui deve essere fondamentalmente ispirato il servizio pubblico radiotelevisivo ed il Governo non può non essere rispettoso della riserva di competenza attribuita alla Commissione parlamentare anzidetta.

Allo scopo di poter disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dagli onorevoli interroganti non si è mancato, tuttavia, di interessare la concessionaria RAI la quale ha riferito che il giornalista Paolo Frajese, nel corso del TG1 delle ore 20 di mercoledì 13 febbraio 1991, non ha espresso alcun giudizio personale in merito al bombardamento effettuato su Bagdad ad opera degli alleati.

Il conduttore si è, infatti, semplicemente limitato a riferire il commento del Governo americano che attribuiva la responsabilità del massacro a Saddam Hussein, avendo quest'ultimo volutamente spostato i civili all'interno degli obiettivi strategici.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
VIZZINI

(21 giugno 1991)

NESPOLO, NEBBIA. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Per sapere se sia a conoscenza del fatto che nella fabbrica ACNA di Cengio è avvenuto un grave incidente. Il 21 febbraio 1991 è infatti esploso un serbatoio di un reparto produttivo e una notevole quantità di soluzione di solfato di ammonio si è versata direttamente nel fiume Bormida, prima di essere convogliata nei lagunaggi di stoccaggio.

Considerato:

che l'incidente sarebbe avvenuto perchè un'autobotte ha versato il solfato di ammonio in un serbatoio che doveva essere pulito e che, invece, conteneva un altro prodotto chimico, che ha reagito provocando una violenta esplosione;

che anche in questa occasione, come in tante altre precedenti, dall'azienda non è venuta nessuna informazione, nè nessun allarme;

che dell'incidente è venuto a conoscenza il sindaco del paese di Saliceto, per una informazione pervenutagli privatamente, e che tre ore (!) dopo l'incidente l'USL di Carcare, preposta alla sorveglianza nell'azienda, non ne aveva alcuna informazione e che, quindi, non aveva operato alcun intervento,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro non ritenga urgente un intervento per verificare la situazione, il modo in cui è diretta quest'azienda, gli interventi necessari anche sul piano dell'emergenza.

Gli interroganti considerano indispensabile un ripensamento del Governo circa la compatibilità delle produzioni ACNA con l'ambiente e chiedono di sapere se non ritenga di fornire un sollecito ed esplicito sostegno all'azione delle popolazioni della Valle, dell'associazione

«Rinascita Valle Bormida» e dei sindaci, per impedire che simili incidenti si ripetano.

Gli interroganti ritengono inoltre che la chiusura della ditta ACNA di Cengio sia ormai una necessità dimostrata dai fatti e chiedono di sapere se non si ritengano necessari interventi urgenti per i lavoratori e per gli abitanti della zona e, anche alla luce della recente gravissima vicenda dei rifiuti trasportati in Campania, che venga riproposto un piano di risanamento della Valle Bormida che sia fattiva occasione di lavoro.

(4-06033)

(7 marzo 1991)

RISPOSTA. – In riferimento alle questioni sollevate nell'interrogazione parlamentare di cui all'oggetto si rimanda all'audizione del 6 marzo 1991 presso la 13ª Commissione del Senato.

Il Ministro dell'ambiente
RUFFOLO

(13 giugno 1991)

PERUGINI, COVELLO. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere i reali motivi per i quali, a distanza di un anno dalla data del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, non si è ancora provveduto a dare attuazione a quanto disposto con il comma 7-*ter* dell'articolo 1 del predetto decreto-legge. Tale comma prevedeva il risanamento tecnico ed economico delle Ferrovie calabro-lucane, lo scorporo dei servizi e la nomina del nuovo commissario. Purtroppo a tutt'oggi, in Calabria, non è avvenuto niente di tutto quello che la legge prevedeva. Da tale stato di cose, spesso, deriva la sfiducia nei confronti degli organi dello Stato.

(4-06377)

(21 maggio 1991)

RISPOSTA. – In attuazione dell'articolo 1, comma 7-*ter*, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, ed al fine di razionalizzare le strutture tecnico-amministrative e di accelerare il risanamento tecnico-economico delle ferrovie suddette, è stato adottato il decreto ministeriale in data 2 ottobre 1990, con cui è stata disposta la soppressione della gestione governativa delle Ferrovie calabro-lucane e la contestuale istituzione di due distinte strutture aziendali: la gestione commissariale governativa per le ferrovie della Calabria, con sede e direzione di esercizio a Catanzaro, e la gestione commissariale governativa delle Ferrovie apulo-lucane, con sede in Bari e direzioni di esercizio a Bari e Potenza.

Successivamente si è proceduto alla nomina dei commissari delle due gestioni governative.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

PETRARA, LOPS, CARDINALE. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che la strada statale n. 172 nel tratto Casamassima-Turi-Putignano, per la presenza di curve pericolosissime e di strettoie, di dossi e cunette, è divenuta un'arteria inadeguata a sopportare l'intenso traffico che si svolge in un'area a forte vocazione turistica, tanto da provocare continui incidenti mortali;

che occorre ammodernare l'intero tracciato, portando a compimento contemporaneamente le varianti esterne agli abitati di Putignano e di Turi, opere indispensabili non solo per realizzare condizioni ottimali di sicurezza ma per promuovere lo sviluppo socio-economico della zona sud-est di Bari;

che l'ANAS di Bari ha provveduto in più occasioni, su sollecitazione delle amministrazioni locali e delle forze sociali e politiche interessate, a redigere i progetti di massima ed esecutivi, senza, peraltro, riuscire a reperire le necessarie risorse finanziarie per appaltare le opere,

gli interroganti chiedono di conoscere:

le ragioni per le quali i lavori delle varianti esterne ai comuni di Putignano e Turi si siano interrotti o non abbiano ancora avuto inizio, nonostante i relativi progetti esecutivi siano stati a suo tempo finanziati;

le iniziative che si intende promuovere per realizzare, sia pure gradualmente, le opere di ammodernamento della strada statale n. 172 nel tratto Casamassima-Turi-Putignano.

(4-04516)

(27 febbraio 1990)

RISPOSTA. – In esito all'interrogazione indicata in oggetto, si comunica che sono stati effettuati diversi interventi sulla strada statale n. 172, nel tratto Casamassima-Turi-Putignano, per rendere più sicuro il traffico ed ovviare ai rallentamenti dovuti all'andamento plano-altimetrico del tratto stesso.

In primo luogo è stata realizzata, a cura dell'amministrazione provinciale di Bari, la variante di Turi, già agibile.

Il compartimento ANAS di Bari, poi, si è espresso favorevolmente sulla perizia di lavori urgenti per l'eliminazione di pericolose viziosità altimetriche nel tratto Casamassima-Turi (progressiva chilometrica 1+350 e 5+015) e si è in attesa della prescritta delibera regionale per poter dare inizio ai lavori.

La stessa Azienda nazionale autonoma delle strade ha altresì provveduto alla redazione di progetti riguardanti interventi localizzati, alla cui attuazione si dovrà provvedere, sulla base delle disponibilità finanziarie.

Tali progetti riguardano la rettifica plano-altimetrica tra i chilometri 16+841 e 18+846 e la sistemazione dell'accesso alla borgata di San Pietro Piturno, per un importo di 4 miliardi di lire, e l'adeguamento della curva tra i chilometri 18+926 e 19+287, per un importo di oltre 445 milioni.

È anche allo studio la progettazione della sistemazione dell'incrocio al chilometro 10+800 con la variante di Turi e la strada provinciale per Conversano, per un importo di circa tre miliardi di lire.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(19 giugno 1991)

PIZZO. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Per sapere se non ritenga di intervenire con ogni urgenza perchè sia resa finalmente funzionale l'autostrada Palermo-Trapani-Birgi e Palermo-Marsala lungo la quale, a parte le frequenti interruzioni, non esistono per l'intero percorso nè stazioni di servizio nè cabine telefoniche di uso pubblico, con grave nocumento per gli utenti, privi di opportunità di assistenza oggi assolutamente indispensabili.

(4-06087)

(13 marzo 1991)

RISPOSTA. – In esito all'interrogazione indicata in oggetto, si comunica che la direzione generale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade ha all'esame i progetti relativi alla realizzazione delle aree di servizio sulle autostrade Palermo-Trapani-Birgi e Palermo-Marsala.

Per l'autostrada A 29 Palermo-Mazara del Vallo, sono state indicate le seguenti aree:

chilometro 6+500 Isola nord, Isola sud;
chilometro 47+050 Costa Gaia nord, Costa Gaia sud;
chilometro 100+150 Fontanella nord, Fontanella sud.

Per l'autostrada A 29 direzione Alcamo-Trapani, è stata indicata l'area posta al chilometro 32+600, denominata Belvedere nord e Belvedere Sud.

Il Ministro dei lavori pubblici
PRANDINI

(19 giugno 1991)

POLLICE. – *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e delle partecipazioni statali.* – Per sapere:

se corrispondano al vero le notizie, recentemente riportate da alcuni organi di stampa, secondo le quali le società che gestiscono a livello mondiale le telecomunicazioni internazionali si sarebbero organizzate in cartello, guadagnando così, secondo alcune valutazioni, ben oltre i 10 miliardi di dollari in più rispetto a quanto sarebbe stato giustificato dai costi di impresa, tanto più considerando che le nuove tecnologie hanno consentito un sostanziale abbattimento dei costi stessi;

se sia vero che sul problema una apposita Commissione della CEE ha aperto una inchiesta e quali siano le conclusioni cui è pervenuta;

per quale ragione la società Italcable del gruppo STET non riduce le proprie tariffe, che continuano ad essere fra le più care del mondo;

quali provvedimenti si intenda adottare per risolvere la costosa anomalia imposta agli utenti telefonici italiani.

(4-05552)

(15 novembre 1990)

RISPOSTA. – Al riguardo si ritiene che l'onorevole interrogante abbia inteso riferirsi ad un articolo pubblicato nell'aprile 1990 su «Financial Times», in cui si fa cenno ad oscuri accordi fra le società che gestiscono i servizi internazionali di telecomunicazioni che, capeggiate dal CCITT (Comitato consultivo internazionale telegrafico e telefonico), si sarebbero organizzate in cartello, con lo scopo di ottenere guadagni più elevati.

In proposito si precisa che il CCITT è un organo permanente dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni, che ha lo scopo di eseguire studi e di emanare «raccomandazioni» tecniche concernenti i servizi di telecomunicazioni, le quali fissano principi generali e normative uniformi cui gli Stati membri sono tenuti ad adeguarsi per rendere compatibili i sistemi trasmissivi e per disciplinare le loro reciproche relazioni.

Il CCITT si articola in numerosi gruppi di lavoro, uno dei quali, il Teurem, ha il compito di studiare i costi dei servizi di telecomunicazioni per i paesi europei e del bacino del Mediterraneo.

Il gruppo Teurem, che si è riunito nell'ottobre 1990, ha effettuato uno studio sui costi del servizio telefonico nei suddetti paesi, pervenendo a valori di costo medio, sia per le centrali internazionali che per la parte trasmissiva, che tiene conto della progressiva digitalizzazione delle reti.

Tali valori medi, notevolmente più bassi degli attuali, hanno carattere di previsione per gli anni 1992-1994 e comporteranno una diminuzione delle tariffe internazionali che avverrà progressivamente allorchè le nuove tecnologie, a minor costo, si sostituiranno completamente a quelle attuali.

Il suddetto studio, non appena approvato dall'assemblea plenaria del CCITT, diventerà lo strumento per regolare le tasse di ripartizione fra i vari paesi nei conti internazionali.

Non risulta che una apposita commissione della CEE abbia aperto un'inchiesta in merito a quanto rappresentato nell'atto parlamentare in esame.

Per quanto riguarda l'elevato livello delle tariffe praticate dall'Italcable si significa che ciò dipende dalla particolare struttura tariffaria italiana che si ispira al principio della mutualità; ne discende che sul servizio intercontinentale ricade parte del costo proprio del servizio nazionale.

Si fa, comunque, presente che il problema di una generale ristrutturazione delle tariffe è da tempo all'attenzione degli organismi competenti ed infatti nel Piano nazionale delle telecomunicazioni 1988-1997 è stata evidenziata l'opportunità di adottare una politica che modifichi l'attuale struttura delle tariffe stesse in modo da porre in

stretta correlazione il costo e la tariffa di ogni singolo tipo di prestazione, secondo il principio dell'autofinanziamento.

Nel frattempo con decreto ministeriale 12 gennaio 1991 sono state stabilite nuove tariffe per il servizio telefonico extraeuropeo gestito dalla società Italcable, che segnano un riallineamento con quelle degli altri paesi e sono, quanto più possibile, correlate ai costi.

Con tali nuove tariffe è stata effettuata una riduzione che si aggira intorno al 20 per cento, con punte fino al 36 per cento per il traffico verso gli USA ed il Canada.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
VIZZINI

(21 giugno 1991)

POLLICE. – *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali.* – Premesso:

che l'Intersomer (società del gruppo Mediobanca) da settembre 1990 sta estromettendo il 50 per cento dei dipendenti, una parte già usciti a partire dai dirigenti e attualmente ponendo in una situazione di licenziandi più di 20 lavoratori, in quanto il vertice attuale (Mediobanca) asserisce che alla chiusura dell'esercizio corrente le perdite ammonteranno a circa 16 miliardi;

che il pacchetto azionario di Intersomer è detenuto al 100 per cento da Mediobanca, istituto di credito finanziario che conta tra le aziende del gruppo circa 800 lavoratori e che ha chiuso il bilancio 1989 con 230 miliardi di utile netto;

che l'Intersomer venne costituita nel 1955 per volontà di E. Cuccia, fondatore di Mediobanca e amministratore delegato fino al 1989, con lo scopo di commercializzare il prodotto italiano nei mercati africani, dove in società con la FIAT fondò delle affiliate con strutture locali anche per l'assistenza post-vendita;

considerato:

che negli anni '80 iniziò il momento di crisi dovuto alla saturazione del mercato e alla concorrenza soprattutto dei paesi orientali emergenti (ad esempio il Giappone) e Mediobanca, per riassestare l'azienda partecipata, impose una serie di controlli, protrattisi fino ad oggi, e un susseguirsi di suoi «uomini» ai vertici dell'azienda; da ricordare che la carica di presidente è sempre stata ricoperta da funzionari Mediobanca e l'attuale è il responsabile dell'ufficio partecipazioni;

che all'ultimo dei suoi «uomini» arrivato in Intersomer nel marzo 1988 con la carica di amministratore delegato venne richiesto un piano per il rilancio della società e questi presentò, nel settembre 1988, al consiglio d'amministrazione dal quale ebbe piena approvazione, un piano quinquennale prevedendo per i primi tre anni di gestione perdite dovute a progetti a medio e lungo termine ed assunzioni di personale (protrattesi fino al luglio 1990 nella misura di 20 e più unità) per il raggiungimento degli scopi;

che a giugno 1990, esattamente a metà del piano, l'amministratore delegato è stato messo in condizioni di andarsene e Mediobanca ha bloccato il piano nonchè tutte le iniziative e ha cominciato l'epurazione motivata dalle asserite perdite di bilancio, di cui non ha mai dato prove tangibili;

verificato:

che a giudicare dai primi risultati ciò non è vero, e parlano le cifre: lo scorso esercizio ha chiuso con un fatturato di 47 miliardi e per il 1990 è prevista una chiusura di circa 70 con un margine di profitto positivo;

che le perdite, se vere, derivano probabilmente da esercizi precedenti, da clienti insolventi, da cattivi investimenti (come l'acquisizione, imposta da Mediobanca a fine 1989, di partecipazioni Loro Parisini e Metallco con un onere per Intersomer superiore a 6 miliardi) e da quant'altro deciso dai vertici, ma a pagare vengono chiamati i lavoratori;

che è stata decisa la chiusura di settori giudicati non produttivi (ma ancora nei giorni scorsi è stata acquisita una commessa di circa 10 miliardi scaturita da uno di questi settori), recuperandone alcune unità inserite in organico al posto di altri messi in condizioni di lasciare, e questi ultimi devono «istruire» in base alla loro preparazione professionale;

che ai 20 lavoratori considerati «eccedenti» viene richiesta la loro prestazione in qualità di «supporto» ai servizi operativi per il *surplus* di lavoro ma viene comunque in ogni momento ricordato loro che devono andarsene; vengono inoltre tenuti in «parcheggio» due contratti di formazione;

rimarcando che ai lavoratori «operativi» vengono richieste prestazioni straordinarie e la direzione chiamata a rispondere sostiene che solo così l'azienda si può salvare,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo intendano intervenire per tutelare i lavoratori e per fare chiarezza non solo per la situazione attuale ma anche sulle sorti e sul futuro dell'Intersomer. Infatti la direzione presenta un organigramma numerico per settore, indicandone solo i responsabili, non risponde se non in maniera evasiva ad ogni richiesta della rappresentanza sindacale aziendale e, comunque, sta di fatto penalizzando i lavoratori alle sue dipendenze con anzianità che vanno dai 10 ad oltre 20 anni di servizio e in situazioni di monoreddito, handicappati o vicini ai 35 anni di lavoro. Essa non offre, inoltre, per la maggior parte dei casi, serie opportunità di ricollocazione all'interno delle società del gruppo ma soluzioni che non garantiscono sicurezza e continuità lavorativa.

(4-05594)

(22 novembre 1990)

RISPOSTA. – L'ispettorato provinciale del lavoro di Milano, a seguito degli accertamenti svolti, ha riferito che la società Intersomer ha effettuato nell'anno 1990 una drastica riduzione di personale, la quale ha interessato complessivamente 36 lavoratori. L'azienda l'ha attuata di concerto con le organizzazioni sindacali del personale accordando agli interessati un «pacchetto» di incentivi che ha permesso lo scioglimento

consensuale del rapporto in tutti i casi tranne uno, riguardante un dirigente che è stato licenziato.

L'organico della società Intersomer, che alla data del 31 dicembre 1989 era pari a 75 unità, a quella del 31 dicembre 1990 è risultato ridotto a 48 dipendenti. La ditta ha programmato, ed in parte già realizzato, l'uscita di ulteriori 9 unità, due delle quali per raggiungimento dei limiti di età e le rimanenti concordate con gli interessati. Si prevede che entro il 31 luglio 1991 il programma sarà completato con il conseguente assestamento del personale dipendente a 39 unità.

Secondo quanto dichiarato dai responsabili aziendali, la ristrutturazione è stata disposta e realizzata sulla scorta della valutazione dei risultati negativi registrati nello scorso triennio; malgrado l'incremento del fatturato, infatti, sia i risultati gestionali, che quelli operativi hanno evidenziato un continuo progressivo peggioramento.

Tutto ciò ha indotto la società controllante, Mediobanca spa, a interrompere il programma triennale iniziato a metà 1988 che, a giudizio della direzione aziendale, avrebbe comportato perdite tali da mettere a repentaglio la stessa vita della società. È stata contemporaneamente rinnovata l'organizzazione aziendale attualmente impostata su criteri tipicamente funzionali ed imperniata sui responsabili dei vari settori merceologici i quali si avvalgono tutti di comuni servizi di supporto. La modifica organizzativa, secondo quanto riferito dai responsabili aziendali, ha consentito di assegnare precisi obiettivi e responsabilità ai singoli dirigenti e ai loro rispettivi collaboratori, aumentandone contestualmente il grado di motivazione.

In tale contesto la società Mediobanca ha ribadito che intende confermare il supporto alla Intersomer sia per svilupparne l'attività sia per migliorarne la funzionalità e rafforzarne la posizione sul mercato.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
MARINI

(20 giugno 1991)

POLLICE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, delle partecipazioni statali, delle poste e delle telecomunicazioni e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* – Preso atto del programma ASST relativo al periodo 1986-88, riguardante la politica di sviluppo del traffico e dei servizi, nonchè il potenziamento della rete e del suo stesso esercizio unitamente ad una adeguata politica del personale;

visto:

che il programma ASST riconosceva l'esigenza di armonizzare le competenze delle diverse direzioni centrali coinvolte nelle varie fasi di realizzazione dei Posti telefonici pubblici (PTP) e la necessità di una struttura operativa centrale che garantisse agli stessi ispettorati di zona la possibilità di una più puntuale e determinata utilizzazione ed attivazione delle accettazioni telefoniche pubbliche;

che il ruolo del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni e le particolari attribuzioni dell'ASST relative all'attivazione e alla continuità del servizio diurno e notturno delle accettazioni telefoniche

pubbliche sulla base del decreto del Presidente della Repubblica 1° febbraio 1986, n. 13 – articolo 2, paragrafi 4-6 – e del decreto del Presidente della Repubblica 18 maggio 1987, n. 269 - articolo 3, paragrafo 2, lettere *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), con particolare riferimento all'articolo 13 dello stesso decreto del Presidente della Repubblica;

che il Piano di ristrutturazione delle accettazioni telefoniche pubbliche nell'ambito dell'ASST-Ispettorato 1° zona, città di Milano e Torino, ha comportato una onerosa spesa di diversi miliardi per:

a) acquisto di PTP mobili (autofurgoni) e loro installazione nelle città di Torino e Milano;

b) riattazione del PTP di Milano in via Cordusio e Aeroporto Malpensa;

c) riapertura dei PTP Milano Stazione Centrale e Torino Porta Nuova Stazione Ferrovie dello Stato;

d) riattivazione dei PTP di Milano-Linate e di Torino in via Arsenale 13-*bis*,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali siano le ragioni per le quali, dopo aver sostenuto le suindicate spese, è stato abolito il turno notturno nel PTP di via Arsenale a Torino e nei PTP di Milano;

se non si ritenga necessario il ripristino del turno notturno per il funzionamento di almeno un PTP per ogni città, in considerazione delle finalità pubbliche e sociali del servizio e sulla base delle esigenze reali dei cittadini extra-comunitari, massicciamente presenti in ciascuna delle due città.

Considerato inoltre che presso gli uffici interurbani di Milano e Torino si registra un continuo esodo di personale per il collocamento a riposo, si chiede se non si ritenga necessario far ricorso con urgenza alle assunzioni di personale con contratto a termine per consentire la funzionalità e l'attività continuativa (24 ore su 24) non solo negli uffici interurbani di Milano e Torino ma anche di almeno un PTP per ognuna delle due città, che è sempre stato uno dei motivi di elogio dell'ASST da parte degli utenti.

(4-05683)

(10 dicembre 1990)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che, in attuazione di quanto previsto nell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 15 marzo 1984, n. 53, sono state impartite disposizioni di carattere generale affinchè l'articolazione dell'orario di lavoro sia volto a soddisfare le esigenze di servizio e la piena utilizzazione degli impianti.

In relazione a quanto sopra gli ispettorati di zona si sono attivati per risolvere i problemi connessi all'apertura dei posti telefonici pubblici (PTP) tenendo conto sia delle necessità dell'utenza, sia di quelle del personale applicato a tale servizio.

In particolare, l'ispettorato di Milano ha istituito un'apposita commissione, della quale fanno parte rappresentanti dell'azienda e delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, allo scopo di conciliare le diverse esigenze connesse all'apertura dei citati posti telefonici.

Ciò premesso, si significa che a Torino e a Milano un PTP mobile viene tenuto a disposizione per fronteggiare esigenze di carattere eccezionale quali interventi della protezione civile, fiere, mostre, *meeting*; un secondo PTP è in fase di collocamento, a Milano, presso una caserma dell'Esercito.

Per quanto concerne i PTP permanenti si rammenta che l'orario di funzionamento degli stessi è stato concordato con le organizzazioni sindacali tenendo conto delle richieste dell'utenza, delle condizioni poste dai concedenti i locali e dopo aver effettuato, per un congruo periodo di tempo, delle rilevazioni al fine di verificare la sussistenza di particolari necessità o di lagnanze.

Da tale periodo di osservazione – durato circa 10 settimane – è stato possibile constatare una assoluta assenza di traffico dalle ore 2,00 alle ore 6,00 ed una incidenza minima di chiamate (2 o 3 conversazioni) dalle ore 0,00 alle ore 2,00.

Ciò può essere spiegato con la facilità con cui le telefonate possono essere effettuate dai numerosi apparecchi a gettone-moneta esistenti in tutte le zone cittadine e dalla facilità con cui è possibile accedere al servizio telefonico nazionale ed internazionale anche dagli alberghi, per cui si è ritenuto opportuno non tenere aperti di notte i suddetti posti telefonici pubblici.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
VIZZINI

(21 giugno 1991)

POLLICE. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che in via generale gli impiegati delle poste e telecomunicazioni sono tenuti ad eseguire la quota di lavoro riferibile alle unità assenti dall'ufficio attraverso intensificazione (per impiegati e agenti interni) e abbinamenti (per i portalettere);

che questi ultimi riguardano il personale addetto ai servizi di recapito ed è corrisposto per un compenso di indennità pari all'80 per cento della prestazione prevista e comunque non superiore a cinque ore di straordinario secondo l'aliquota spettante al portalettere che esegue il servizio;

che l'istituzione dell'abbinamento è stata per diverso tempo legata all'articolo 10 della legge 9 febbraio 1979 e all'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica 18 maggio 1987, n. 269;

che nella fase di agitazione per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro le organizzazioni sindacali Filpt-Cgil, Silulap-Cisl e Uil-Post della provincia di Ascoli Piceno raggiunsero un accordo territoriale in cui si ponevano dei limiti nell'uso di questo istituto, soprattutto laddove le carenze d'organico rendevano lo stesso improponibile;

accertato:

che successivamente le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative firmavano a livello nazionale un accordo con l'azienda definendo e dando precise disposizioni sull'uso dell'abbinamento. Lo stesso veniva recepito con decreto ministeriale 10 luglio 1990;

che nello stesso accordo era specificato che le modalità di esecuzione sarebbero state definite in sede di contrattazione decentrata territoriale;

che nella provincia di Ascoli Piceno iniziava così la fase della contrattazione territoriale in ordine proprio alla definizione dei predetti limiti e modalità, e all'uopo si tenne una riunione tra le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ed i rappresentanti dell'azienda in data 27 luglio 1990;

che proprio sulla verbalizzazione della riunione si sono accentrate alcune perplessità; infatti i rappresentanti della Filpt-Cgil che hanno partecipato alla riunione chiesero che fosse verbalizzato un loro documento riassuntivo delle posizioni assunte nel corso della trattativa;

che nel verbale dattiloscritto inviato dalla Direzione provinciale delle poste e telecomunicazioni la posizione assunta dalla Filpt-Cgil risulta contraddittoria: si legge nel verbale stesso che la Filpt-Cgil «eccepisce subito di non essere interessata alla disciplina di che trattasi essendo decisamente contraria all'accordo sindacale nazionale recepito sullo stesso decreto ministeriale»;

che in realtà, dal documento di cui era stata richiesta l'integrale verbalizzazione, e che è stato invece solamente allegato al verbale *de quo*, si evince chiaramente che la Filpt-Cgil non solo non è contraria all'abbinamento, ma anzi è disponibile addirittura al superamento dei limiti orari indicati nell'accordo nazionale alla condizione che siano coperti tutti i posti vacanti nell'organico e che si ricorra all'abbinamento soltanto nei casi di indubbia necessità, per sopperire ad eventuali assenze momentanee ed imprevedibili e non, al contrario, per colmare le carenze strutturali dell'organico, secondo lo spirito e la lettera della legge;

che in data 4 agosto 1990 il direttore provinciale delle poste e telecomunicazioni dottor Giuseppe Angieri diffuse la circolare n. 402/90, prot. I/52993/90/1.2/UP/UL, contenente un telegramma inviato dal direttore generale dottor Veschi il quale, facendo riferimento al presunto rifiuto dell'accordo nazionale da parte della Filpt-Cgil territoriale, ricordava alla stessa organizzazione sindacale che l'accordo era stato stipulato sulla base del disposto dell'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica n. 269 del 1987 e recepito dal decreto ministeriale 10 luglio 1990 e doveva essere considerato vincolante ed obbligatorio; pertanto, il sindacato poteva soltanto «concordare modalità di esecuzione delle disposizioni medesime»;

che al testo del telegramma il direttore provinciale aggiunse testualmente: «Nel ribadire il contenuto della circolare direzionale su richiamata, si rammenta ai dirigenti di tutti i dipendenti uffici che l'ordine di abbinamento dovrà essere impartito per iscritto e, in caso di rifiuto, si dovrà procedere ad elevare le contestazioni di rito che, unitamente alle giustificazioni dell'interessato, dovranno essere rimesse alla scrivente per i provvedimenti del caso...»;

che tale disposizione disciplinare impartita ai direttori degli uffici dipendenti è molto grave. Infatti si chiede, unilateralmente, di impartire per iscritto ordini di abbinamento senza che siano stati definiti a livello di contrattazione territoriale i limiti e le modalità di attuazione

dell'abbinamento medesimo, contro lo stesso disposto del più volte citato articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica n. 269 del 1987 e del decreto ministeriale 10 luglio 1990 nonchè contro le stesse raccomandazioni del direttore generale dottor Veschi;

che la Filpt-Cgil, presa visione della circolare, provvedeva immediatamente a contestare il merito della stessa con lettera del 6 agosto 1990 ribadendo la sua vera posizione in materia di abbinamenti essendo, con tutta evidenza, distorta l'informazione fatta pervenire al direttore generale dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni dottor Veschi sulla riunione del 27 luglio 1990;

che i procedimenti disciplinari, in caso di rifiuto di esecuzione degli abbinamenti, oltre che essere illegittimi in quanto cozzano con il disposto dell'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica n. 269 del 1987 e del relativo decreto ministeriale 10 luglio 1990, verrebbero addirittura irrogati a lavoratori in fase di agitazione sindacale, legittimamente proclamata secondo le vigenti disposizioni in materia, proprio per ottenere quanto la legge prevede per i limiti e le modalità dell'abbinamento;

che in sostanza l'accordo nazionale in materia di abbinamento in difetto della contrattazione decentrata a livello aziendale e territoriale non ha alcuna efficacia giuridica, configurandosi come mero atto unilaterale e, come tale, non può assolutamente creare vincoli ed obblighi di alcun genere ai singoli portalettere in sede aziendale e territoriale;

che l'imposizione unilaterale di un piano di abbinamenti da parte del direttore provinciale dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni sarebbe stata legittima ove le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative si fossero rifiutate di contrattare a livello territoriale ma così non è stato;

che in data 13 novembre 1990 otto lavoratori postelegrafonici che avevano aderito all'azione di lotta della Filpt-Cgil erano ritenuti colpevoli in sede di commissione disciplinare e veniva comminata loro la «censura» prevista all'articolo 79, nonostante un mese prima la Filpt-Cgil nazionale, proprio a causa del non mantenimento dei patti riferiti all'accordo nazionale in questione, avesse dato la propria disdetta e si fosse dissociata dallo stesso;

che il comportamento dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni detta un precedente pericolosissimo per lo stesso diritto di sciopero, tanto che la Filpt-Cgil deciderà di inoltrare denuncia per violazione dell'articolo 28 (atteggiamento antisindacale),

l'interrogante chiede di sapere se non si intenda aprire un'inchiesta sul comportamento della dirigenza delle poste e telecomunicazioni di Fermo-Ascoli Piceno-Ancona e come si intendano tutelare i diritti dei lavoratori così gravemente compromessi.

(4-05732)

(18 dicembre 1990)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che questa amministrazione, in attuazione di quanto stabilito dall'articolo 78 del decreto del Presidente della Repubblica 18 maggio 1987, n. 269, recettivo delle norme risultanti dalla disciplina prevista dall'accordo sindacale per il

triennio 1985-87, ha siglato, il 12 giugno 1990, a livello nazionale, con le organizzazioni sindacali di categoria un'intesa in base alla quale il personale portalettere avrebbe dovuto assicurare, all'occorrenza, prestazioni individuali di lavoro per abbinamento di zone o quartieri di recapito.

Tale intesa, che trovava rituale trasposizione nel decreto ministeriale 10 luglio 1990, col quale si stabiliva l'obbligatorietà dell'accordo a livello nazionale, prevedeva, tra l'altro, che le modalità di esecuzione sarebbero state definite in sede di contrattazione decentrata.

Nella circostanza questa amministrazione provvedeva a dettare le necessarie disposizioni e a rammentare a tutti i dirigenti periferici la necessità d'impartire l'ordine di abbinamento per iscritto e di procedere, in caso di rifiuto, a elevare le contestazioni di rito.

Per quanto concerne in particolare la direzione provinciale di Ascoli Piceno, si fa presente che in sede di contrattazione decentrata, iniziata il 27 luglio 1990 – cui partecipavano le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative – la FILPT-CGIL eccepiva immediatamente la sua contrarietà all'accordo sindacale nazionale e faceva presente, altresì, che i propri iscritti non avrebbero attuato l'abbinamento.

A fronte di tale atteggiamento l'amministrazione avvertiva che il rifiuto dell'abbinamento, nei casi in cui fosse stato disposto per assicurare il servizio, avrebbe comportato inevitabilmente l'adozione di adeguati provvedimenti nei confronti del personale inadempiente.

Poichè la citata organizzazione sindacale ribadiva la sua ferma posizione, l'amministrazione avviava i procedimenti disciplinari a carico di quei portalettere che rifiutavano di eseguire l'abbinamento, istituto reso obbligatorio e vincolante per tutti.

Conseguentemente la Federazione italiana lavoratori delle poste e delle telecomunicazioni (FILPT), aderente alla CGIL, in data 17 novembre 1990 adiva il pretore del lavoro di Ascoli Piceno per eccepire il carattere antisindacale dell'azione disciplinare intrapresa.

Il magistrato adìto, con decreto del 18 dicembre 1990, accoglieva il predetto ricorso dichiarando antisindacale il comportamento tenuto da questa amministrazione.

In ottemperanza alla pronuncia giudiziale, si provvedeva a sospendere sia i provvedimenti conseguenti ai procedimenti disciplinari già definiti sia i procedimenti di deferimento di altri 23 operatori di esercizio e si proponeva, nel contempo, ricorso in opposizione al decreto in questione.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
VIZZINI

(21 giugno 1991)

SALVATO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che i lavoratori della Deriver di Torre Annunziata (Napoli) sono da giorni in lotta per il mantenimento dei livelli occupazionali;

che le organizzazioni sindacali, dopo il passaggio alla Radaelli, si sono fatte carico delle misure richieste in termini di organizzazione del lavoro per garantire efficienza e produttività;

che a questi lavoratori più volte in riunioni in prefettura e a livello nazionale erano state date nei mesi scorsi garanzie;

considerato:

che nelle ultime settimane, invece, nonostante gli impegni assunti, i lavoratori si sono trovati di fronte ad interlocutori che si defilavano a partire dai Ministri competenti;

che Radaelli sembra aver già deciso un consistente taglio occupazionale;

che, inoltre, quest'azienda è situata in un città dove altre aziende sono in crisi e tra queste la Dalmine e l'Italtubi;

che nell'area torrese-stabiese altissima è la percentuale di giovani disoccupati;

che finora nessuna seria prospettiva è stata indicata in termini di reindustrializzazione e di sviluppo,

l'interrogante chiede di sapere se si intenda urgentemente intervenire.

(4-05934)

(19 febbraio 1991)

RISPOSTA. - Il 6 marzo 1991 si è svolta una riunione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri tra i rappresentanti dell'ILVA spa, della Redaelli Tecna, dell'IRI-SPI e i rappresentanti sindacali nazionali e comprensoriali di categoria per l'esame del problema della Deriver di Torre Annunziata.

Le parti convenute hanno in primo luogo preso atto del mancato avvio del programma di reindustrializzazione, previsto nell'accordo di cessione della Deriver dall'ILVA al gruppo Redaelli, definito nel dicembre 1990 e subordinato al supporto dell'IRI-SPI.

Contestualmente si è stabilito di consentire alla società privata subentrante l'immediato accesso agli stabilimenti e l'avvio della produzione con l'impiego di 170 lavoratori, con il conseguente onere a carico del gruppo Redaelli di realizzare gli investimenti tecnici necessari al mantenimento della predetta produzione e dei correlati livelli occupazionali.

Sessanta unità in forza alla Deriver, previo licenziamento da parte della società di appartenenza, saranno assunte dall'ILVA, compatibilmente con le esigenze tecnico-gestionali della nuova proprietà.

Saranno finanziati corsi di qualificazione e riconversione professionale, per la durata di 18 mesi eventualmente rinnovabili, cui parteciperanno le predette 60 unità e le 110 unità facenti parte dell'organico ILVA attualmente in cassa integrazione guadagni straordinaria. Tali corsi, organizzati a cura del Ministero del lavoro e della regione Campania, prevedono la corresponsione per le giornate di frequenza di una indennità di 600.000 lire mensili ad integrazione del trattamento straordinario di integrazione salariale.

Il gruppo Redaelli e l'IRI-SPI confermano infine l'impegno a realizzare nuove attività industriali nell'area interessata per la creazione di 70 nuovi posti di lavoro entro 18 mesi.

A tal fine saranno effettuate verifiche semestrali presso il Ministero delle partecipazioni statali con le organizzazioni sindacali per accertare lo stato di avanzamento dei lavori.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
MARINI

(20 giugno 1991)

SANESI. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premessa la scelta operata dalla regione Toscana con deliberazione n. 271 del 12 luglio 1988 in relazione alla individuazione di cinque bacini di utenza finalizzati al piano di smaltimento dei rifiuti della provincia di Grosseto, individuando tra gli altri siti un impianto di selezione e compostaggio in Istia d'Ombrone (Grosseto) e una discarica in località Piagge di Maiano (Grosseto);

considerato che le localizzazioni ricordate venivano successivamente variate dal consiglio provinciale di Grosseto e individuata la località Braccagni per l'impianto di compostaggio e la Bartolina per la discarica, distante solamente un chilometro dal piccolo paese di Ribolla nel comune di Roccastrada (Grosseto);

constatata la vicinanza dei nuovi luoghi prescelti a centri abitati;

constatato che il consiglio comunale di Roccastrada ha approvato uno studio idrogeologico sulle risorse idriche predisposto dal professor Floriano Calvino, nel quale si individua come principale risorsa idrica sotterranea di detto territorio comunale il bacino di Pian del Bonucci, adiacente alla Bartolina, zona prescelta come sito di discarica, e ricordato che sempre il comune di Roccastrada ha già realizzato in Pian del Bonucci un impianto di captazione e conduttura per l'approvvigionamento idropotabile per la frazione di Ribolla;

valutata la discutibilità del metodo adottato nella definitiva localizzazione degli impianti e considerato che quindi non risultano chiari i motivi di tali scelte;

alla luce della più recente normativa in materia, tesa alla totale salvaguardia della qualità delle acque destinate al consumo umano (si veda la legge n. 183 del 1987 e il decreto del Presidente della Repubblica n. 236 del 1988),

l'interrogante chiede di avere chiarimenti in merito all'*iter* procedurale in oggetto e chiede di sapere se non si ritenga opportuno prendere una netta posizione tesa alla sospensione delle procedure per la realizzazione dell'impianto di compostaggio in località Braccagni e della discarica della Bartolina, nel rispetto dei più elementari diritti della cittadinanza.

(4-05909)

(14 febbraio 1991)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione parlamentare di cui all'oggetto, si comunica che il 13 febbraio 1991 un esperto del servizio inquinamento del Ministero dell'ambiente, insieme a personale del Nucleo operativo ecologico, ha effettuato un sopralluogo presso il

comune di Grosseto per accertare lo stato di attuazione del finanziamento di cui alla delibera CIPE del 13 dicembre 1989, relativo a lavori per lo smaltimento di rifiuti solidi urbani e fanghi nella provincia di Grosseto; le procedure seguite e l'idoneità dei siti interessati dalle opere individuate nel progetto di variante, inviato alla commissione tecnico-scientifica con nota n. 22367/E del 21 novembre 1990 dalla regione Toscana.

Per quanto riguarda l'*iter* procedurale, è stato appurato che, a seguito della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della deliberazione CIPE 19 dicembre 1989 relativa al finanziamento FIO per l'opera n. 140 (smaltimento rifiuti solidi urbani e fanghi nella provincia di Grosseto), la regione Toscana con nota n. 2088 del 31 gennaio 1990 invitava il comune di Grosseto a provvedere entro il termine perentorio di 120 giorni all'adozione dei relativi provvedimenti.

Durante l'anno 1989, però, la provincia di Grosseto, spinta dalla necessità di ridurre il numero degli impianti di trattamento e stoccaggio dei rifiuti solidi urbani sul proprio territorio, aveva introdotto, ai sensi delle leggi n. 441 del 1987 e n. 475 del 1988, una variante al «Piano regionale di organizzazione dei servizi di smaltimento dei rifiuti solidi e dei fanghi per la provincia di Grosseto», approvato dal consiglio regionale il 12 luglio 1988.

Tale progetto di variante veniva approvato, in data 28 febbraio 1990, dalla conferenza regionale, ai sensi dell'articolo 3-*bis* della legge n. 441 del 1987 ed inviato il 21 novembre 1990 alla commissione tecnico-scientifica.

Il comune, si era, altresì, attivato per la predisposizione degli schemi di avviso di gara e dei requisiti per la partecipazione alle gare stesse.

Dal sopralluogo effettuato è risultato che il cantiere relativo alla discarica in località «La Bartolina» è aperto anche se non esistono, allo stato, attività lavorative; per quanto riguarda, invece, il sito di Braccagni, interessato dall'impianto di compostaggio, risulta tutto fermo in conseguenza di un ricorso al TAR sulla procedura di espletamento della gara.

Per quanto attiene, infine, la idoneità dei siti, il personale che ha effettuato il sopralluogo ha riferito:

a) per quanto riguarda l'area di Braccagni, sito destinato alla realizzazione dell'impianto di compostaggio, data la natura dell'impianto stesso, assimilabile ad un comune opificio industriale, senza emissioni nel suolo e in atmosfera, non sembra che emergano significativi motivi ostativi alla localizzazione medesima al di là delle proteste che caratterizzano a livello nazionale ormai ogni decisione concernente la localizzazione di impianti per smaltimento e/o trattamento rifiuti;

b) per quanto riguarda, poi, la cava di diabase, sita in località «La Bartolina» in comune di Gavorrano, essa è destinata dal nuovo piano provinciale a ricevere i sovvalli dell'impianto di compostaggio di cui al punto precedente, i quali, derivando dal trattamento dei rifiuti solidi urbani, non sono certamente da classificarsi come tossici e nocivi. A proposito della idoneità, dal punto di vista idrogeologico, della cava a ricevere i rifiuti sopraddetti, esiste una approfondita relazione geologica

ed idrogeologica, appositamente commissionata dal rosseto, su invito della conferenza *ex* articolo 3-*bis* della legge n. 441 del 1987, nella quale si afferma, che, considerata l'impermeabilizzazione ottenuta con lo strato di *fljsch* interposto fra il diabase ed il fiume Bruna, è totalmente da scartare l'ipotesi che possa esistere comunicazione idraulica tra la cava ed il fiume Bruna (e viceversa).

Resta da dire che è impossibile per il percolato della discarica superare il dislivello di oltre 40 metri, esistente con il fondo del fiume Bruna, poichè il flusso non può che essere, eventualmente, dal fiume verso il fondo della cava e mai viceversa.

Quanto sopra trova conferma nel fatto che, in occasione della visita di sopralluogo, si è potuto constatare un accumulo di acqua sul fondo della cava per uno spessore di circa otto metri che, a detta del direttore dei lavori, sarebbe costituita da acque meteoriche.

Tale accumulo, sempre a detta del direttore dei lavori, potrà essere eliminato solo attraverso l'utilizzazione di pompe, data la natura impermeabile del terreno che non consente il libero deflusso dell'acqua.

Resta, inoltre, da dire che i sistemi di captazione del percolato e di impermeabilizzazione artificiale del fondo, da realizzarsi con doppio strato di telo in polietilene ad alta densità, sono una ulteriore forma di controllo e garanzia del corretto funzionamento dal punto di vista ambientale della discarica.

Per quanto riguarda le acque di percolazione, è stato precisato che verranno trattate in apposito impianto, previsto tra le opere in appalto, che le depurerà nei limiti previsti dalla tabella A della legge n. 319 del 1976 («legge Merli»).

Il Ministro dell'ambiente
RUFFOLO

(12 giugno 1991)

SANNA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che l'ATI, al pari di altre compagnie di trasporto aereo, per effetto del conflitto nel Golfo Persico e la conseguente contrazione delle utenze del predetto trasporto, ha provveduto alla riduzione dei voli da e per la Sardegna;

che alla cessazione del conflitto la stessa Alitalia, allineandosi alla decisione di tutte le compagnie di trasporto, ha ripristinato i voli per l'area mediorientale ritenendo superati i motivi di pericolo ed essendo riprese le richieste di trasporto da parte dell'utenza;

che l'ATI, invece, ha ritenuto di insistere per il mantenimento della riduzione dei voli da e per la Sardegna continuando a penalizzare, in tal modo, l'economia di un territorio che ha nel trasporto aereo l'unico vettore di veloce collegamento con l'esterno,

l'interrogante chiede di sapere se il Governo non ritenga necessario intervenire con la massima urgenza al fine di far cessare l'ingiustificato comportamento dell'ATI, imponendo alla medesima il ripristino di tutti i voli annullati in modo da ricostruire un minimo accettabile di

trasporto aereo che riduca, per la Sardegna, una delle principali cause delle tante diseconomie compromettenti il dovuto ed ordinato sviluppo economico.

(4-06082)

(13 marzo 1991)

RISPOSTA. – Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Il programma dei collegamenti ATI con la Sardegna per la corrente stagione estiva (31 marzo - 26 ottobre 1991) è identico a quello assicurato nel corso del corrispondente periodo 1990.

In particolare, assume notevole rilevanza per l'utenza sarda la conferma dell'impiego dell'aeromobile tipo MD80 sulla tratta Alghero-Roma e viceversa per il volo in partenza al mattino (ore 7,00) e rientro alla sera (ore 21,00) e la ripresa del collegamento stagionale (giugno-settembre 1991) Cagliari-Venezia e viceversa, ora anche con articolazione via Alghero.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

SPETIČ. – *Ai Ministri dell'industria , del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* – Per sapere se siano a conoscenza della situazione creatasi all'azienda elettronica triestina Iret, occupata dalle maestranze a seguito della minaccia di chiusura e di licenziamento alla fine di questo mese, e della preoccupazione per la sorte di un centinaio di lavoratori, in maggioranza donne, su cui grava lo spettro della disoccupazione.

L'Iret era, ancora qualche anno fa, una delle maggiori aziende private nella zona industriale triestina, specializzata nella produzione di sofisticate apparecchiature radio-elettroniche, ma fu pesantemente penalizzata dal «decreto Formica» che aveva bloccato le forniture ai paesi del Golfo Persico. Vennero approntati piani di risanamento aziendale, tendenti alla diversificazione dei prodotti per uso militare e civile, e nel contempo si procedette alla ristrutturazione dell'assetto societario dell'azienda, dalla quale uscirono i *partner* stranieri.

La ricerca di soluzioni valide per l'azienda, anche per non disperdere un patrimonio di competenze accumulato negli anni, vide la partecipazione attiva dell'amministrazione regionale del Friuli-Venezia Giulia e l'intervento della cassa integrazione guadagni, mentre le parti sociali (sindacati ed industriali) pervennero ad accordi sulla mobilità degli eventuali esuberi verso altre prospettive di lavoro.

Le decisioni della proprietà aziendale paiono pertanto contraddittorie rispetto agli impegni presi ed ai programmi enunciati, nonchè lesive dell'interesse pubblico manifestatosi negli impegni finanziari per sostenere i piani di ristrutturazione produttiva.

L'interrogante pertanto chiede di sapere quali iniziative il Governo ed i Ministri competenti intendano prendere per impedire la chiusura

dell'azienda e tutelare gli interessi dei lavoratori dell'Iret e, in particolare, se non si reputi indispensabile l'immediata proroga della cassa integrazione in scadenza onde consentire, in sede locale, la ricerca di soluzioni che impediscano l'ulteriore depauperamento della struttura produttiva della città di Trieste ed i suoi livelli occupazionali.

(4-05785)

(16 gennaio 1991)

RISPOSTA. – In ordine alla interrogazione presentata dall'onorevole interrogante l'ufficio provinciale del lavoro di Trieste ha comunicato quanto segue.

La società IRET, in data 2 gennaio 1991, ha dato inizio alla procedura prevista dall'accordo interconfederale del 5 maggio 1965 per i licenziamenti collettivi.

Nella riunione del 9 maggio 1991, presso l'assessorato regionale all'industria, l'azienda ha accolto la richiesta di sospendere gli effetti della procedura in questione e di attivare una richiesta di intervento del beneficio straordinario di cassa integrazione guadagni, al fine di completare l'attuazione del piano di smobilizzo.

Dal mese di aprile 1990, data del precedente accordo, 29 unità eccedenti sono state ricollocate presso altre aziende e, alla data del 15 gennaio 1991, il personale in organico era di 156 unità, di cui 51 occupate.

In data 15 gennaio 1991, presso l'assessorato regionale all'industria, alla presenza degli assessori regionali all'industria e al lavoro, i rappresentanti delle organizzazioni sindacali datoriali e della CGIL-CISL-UIL hanno concordato sulla richiesta di riconoscimento delle condizioni di crisi aziendale, ai sensi della delibera CIPI del 9 luglio 1987, per un anno, con decorrenza 28 gennaio 1991 e conseguente trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria per 105 dipendenti considerati eccedenti e già iscritti nelle liste di mobilità per i fini previsti dalla legge regionale n. 32 del 1985 e nel corrispondente piano di smobilizzo.

Si fa presente, inoltre, che, in relazione alle procedure di mobilità avviate, l'Associazione degli industriali di Trieste ha individuato 48 posti di lavoro presso aziende associate, la Federazione medie e piccole industrie di Trieste ne ha individuati 23, l'Associazione degli artigiani di Trieste 8 e la Confederazione dell'artigianato 5.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
MARINI

(20 giugno 1991)

TRIPODI. – *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'interno.* – Premesso:

che da circa tre settimane i dipendenti dell'Istituto autonomo delle case popolari di Reggio Calabria sono in sciopero a causa della mancata corresponsione dello stipendio da diversi mesi;

che le ragioni della gravissima situazione sono state determinate dal grave dissesto finanziario che ha ridotto l'Istituto in condizioni di

bancarotta con il conseguente pignoramento di ogni entrata finanziaria e persino degli stessi arredamenti degli uffici;

tenuto conto dello stato di enorme disagio delle famiglie dei dipendenti, dimostrato, peraltro, dalla effettuazione dello sciopero della fame da parte di alcuni di essi, che hanno rischiato la propria vita,

l'interrogante chiede di conoscere quali interventi urgenti i Ministri in indirizzo intendano realizzare per garantire a quei lavoratori la sacrosanta retribuzione ed evitare che la situazione possa provocare gravi esasperazioni con conseguenze imprevedibili.

(4-05238)

(4 agosto 1990)

RISPOSTA. - In ordine alla interrogazione presentata dall'onorevole interrogante, l'ispettorato provinciale del lavoro di Reggio Calabria ha comunicato quanto segue.

Come è noto, l'Istituto autonomo delle case popolari della citata provincia sta attraversando, da tempo, una grave crisi finanziaria che ha comportato, tra l'altro, ritardi nella erogazione degli stipendi.

A decorrere dal mese di gennaio 1991, però, gli stipendi sono stati erogati, regolarmente, alle debite scadenze, mentre il pagamento degli stipendi relativi al periodo dicembre 1989 - maggio 1990 si è potuto effettuare, sebbene con ritardo rispetto ai mesi di competenza, grazie agli interventi delle autorità prefettizia e regionale nei confronti della direzione generale della Carical che ha elevato, per tale scopo, il limite di fido concesso all'ente.

Per il periodo successivo (giugno-novembre 1990), invece, il pagamento è stato possibile sia per la rinuncia al pignoramento da parte dell'impresa Marfia Antonio, che vantava un credito ammontante a lire 1.350.000.000, col conseguente svincolo dei fondi giacenti presso il Bancoposte, sia per un prelievo anticipato di compensi di progettazione effettuato dall'Istituto nel finanziamento concesso dalla regione Calabria con legge regionale n. 574 del 1° giugno 1990, per la realizzazione di un programma di costruzione di alloggi popolari e di risanamento del patrimonio edilizio amministrativo in corso di attuazione.

Un considerevole passo avanti nell'opera di risanamento è stato fatto dal nuovo consiglio di amministrazione, insediatosi in data 4 marzo 1991 e che, preso atto della grave situazione debitoria, con delibera n. 34 del 10 maggio 1991, ha approvato ad unanimità un piano di risanamento finanziario dell'Istituto, che si dovrebbe concretizzare con il recupero di introiti ordinari e straordinari, piano che è già in fase di attuazione.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
MARINI

(20 giugno 1991)

TRIPODI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che dopo ripetute disfunzioni nel servizio e nei collegamenti aerei con l'aeroscalo di Reggio Calabria si è giunti alla paradossale decisione

di bloccare l'attività dell'aeroporto dopo il tramonto a causa dell'assenza del relativo decreto autorizzativo ministeriale;

che tale situazione sarebbe stata provocata dalla presa di posizione del sindacato dei piloti che lamenta la inosservanza degli obblighi della Civilavia di garantire tutti gli strumenti di sicurezza dell'aeroporto per i voli notturni;

che al comportamento ostruzionistico della Civilavia si aggiunge il lassismo dell'amministrazione comunale di Reggio Calabria che non ha adempiuto alla realizzazione di competenza per eliminare degli inconvenienti che ostacolano l'apertura della pista;

che la minaccia di chiusura dell'attività notturna dell'aeroporto è avvenuta nel momento in cui doveva essere impiegato sulla rotta Roma-Reggio Calabria e viceversa il nuovo aeromobile M80 indispensabile per far fronte al cresciuto volume di traffico e alle esigenze di miglioramento della qualità del servizio,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga di intervenire urgentemente per superare le inadempienze del comune di Reggio Calabria e della Civilavia onde procedere rapidamente all'emissione del decreto che autorizzi il funzionamento dell'aeroporto anche dopo il tramonto, evitando una grave penalizzazione della provincia di Reggio Calabria e della città di Messina;

se, nel quadro della citata autorizzazione, ritenga opportuno intervenire sull'ATI per far superare la sospensione dell'impiego del «Super 80».

(4-05488)

(6 novembre 1990)

RISPOSTA. – In attuazione dell'articolo 715-*bis* del codice della navigazione, in data 13 settembre 1967 fu emanato l'apposito decreto ministeriale, tuttora vigente, contenente l'indicazione delle caratteristiche tecniche delle piste di volo dell'aeroporto di Reggio Calabria, nonchè la disposizione secondo la quale l'aeroporto stesso non è aperto al traffico aereo strumentale e notturno.

Peraltro, a seguito della effettuazione dei lavori concordati dalle amministrazioni competenti, relativamente all'installazione degli impianti di aiuti visuali notturni, ed all'istituzione del locale servizio di assistenza al volo, nell'anno 1971 lo scalo di cui trattasi è stato aperto all'attività notturna della società ATI e, nel corso di una pratica operativa ventennale, le operazioni di volo, effettuate su di esso con velivoli civili adibiti al trasporto pubblico, si sono dimostrate ampiamente rispondenti ai requisiti di sicurezza.

Allo stato attuale questo Ministero, d'intesa con il comune di Reggio Calabria e l'Azienda autonoma di assistenza al volo, sta procedendo nel programma di interventi finalizzati a migliorare l'agibilità dello scalo in oggetto.

Per l'abbattimento degli ostacoli, anche se ininfluenti sulla sicurezza del volo, il sindaco di Reggio Calabria ha già emesso le necessarie ordinanze di demolizione; sono in corso contatti con l'ente locale per concordare la progettazione degli interventi per i quali il comune possiede già i finanziamenti.

L'Azienda autonoma di assistenza al volo ha già disposto, con procedura d'urgenza, l'installazione di ulteriori sistemi di impianti luminosi per l'attività notturna, il ripristino della completa efficienza dei sistemi anemometrici aeroportuali, ed ha, inoltre, completato il rilevamento di tutti gli ostacoli nelle aree interessate dagli avvicinamenti.

Ciò premesso, tenuto conto della imprescindibile esigenza di adeguare le locali procedure di volo alla peculiare morfologia del territorio nel quale è ubicato l'aeroporto in questione, nonchè alla dislocazione degli ostacoli naturali ed artificiali ad esso circostanti, con decreto ministeriale del 21 dicembre 1990 sono state definite, con la collaborazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo, della società ATI e delle associazioni nazionali dei piloti, le specifiche condizioni e le limitazioni operative per lo svolgimento di attività aerea sul predetto aeroporto.

Ciò ha consentito di normalizzare la situazione con la ripresa del funzionamento dello scalo anche dopo il tramonto.

La possibilità dell'impiego dell'aeromobile tipo MD80, attualmente non consentita dalla situazione degli ostacoli naturali ed artificiali interessanti l'aeroporto stesso, potrà essere riesaminata dopo la conclusione degli interventi in atto.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

VALCAVI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che in data 8 marzo 1985 il Ministro di grazia e giustizia, ravvisando l'opportunità di procedere alla riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato, nominava, con proprio decreto, apposita commissione;

che in data 26 ottobre 1989 la stessa commissione rassegnava un progetto di articolato con allegata relazione;

considerato:

che la Corte costituzionale, con sentenza n. 71 e n. 477 del 1987, ha dichiarato la parziale illegittimità costituzionale degli articoli 18 e 20 delle preleggi;

che le ricordate pronunce hanno prodotto vistose lacune nell'ordinamento, pregiudicando sensibilmente la certezza nel diritto applicabile;

che l'entrata in vigore della Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge regolatrice delle obbligazioni contrattuali, introducendo rilevanti modifiche in materia, pone delicati problemi di coordinamento fra la disciplina convenzionale e le norme in conflitto contenute nelle preleggi;

ravvisata l'opportunità, l'indifferibilità e urgenza di procedere ad una tempestiva, radicale riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato,

l'interrogante chiede di conoscere se sia stato predisposto apposito provvedimento legislativo idoneo ad adeguare il sistema

italiano di diritto internazionale privato ai rilevanti mutamenti intervenuti in sede legislativa e giurisprudenziale, armonizzando la disciplina con le più recenti norme convenzionali.

(4-06216)

(17 aprile 1991)

RISPOSTA. – In riferimento all'interrogazione in oggetto si comunica quanto segue.

Con decreto dell'8 marzo 1985 il Ministro di grazia e giustizia istituì un'apposita commissione, composta di eminenti studiosi della materia, con il compito di predisporre la riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato.

Al termine dei lavori della commissione, il Ministero ha predisposto uno schema di disegno di legge recante «Riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato», che è stato trasmesso per la preventiva adesione ai Ministeri degli affari esteri, dell'industria e del lavoro con nota del 24 gennaio 1991. Sono pervenute le adesioni del Ministero degli affari esteri e del Ministero del lavoro, mentre si attende ancora quella del Ministero dell'industria.

È da prevedere comunque che il testo sarà presto trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei ministri per la diramazione.

Il Ministro di grazia e giustizia
MARTELLI

(20 giugno 1991)

VECCHI, IANNONE, FERRAGUTI, VISCONTI, ANTONIAZZI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso che dalla stampa si è appreso dell'esistenza di una indagine promossa dalla commissione regionale per l'impiego della Campania sulla regolarità o meno delle iscrizioni negli elenchi ordinari e suppletivi dei lavoratori agricoli della sezione circoscrizionale dell'agro nocerino-sarnese, così come delimitata territorialmente dai decreti ministeriali del 21 dicembre 1987, del 23 gennaio 1989 e del 2 giugno 1989, gli interroganti chiedono di sapere:

se la commissione all'uopo designata abbia consegnato la relazione conclusiva;

se l'ha già fatto, quali siano state le conclusioni dell'indagine;

se, emersi fatti censurabili, il Ministro abbia già adottato o stia per adottare provvedimenti.

(4-05540)

(15 novembre 1990)

RISPOSTA. – Il fenomeno del rigonfiamento degli elenchi anagrafici dei lavoratori agricoli presso la sezione circoscrizionale per l'impiego e per il collocamento in agricoltura (SCICA) Nocerino-Sarnese è stato oggetto, nel corso del 1990, di ripetute indagini amministrative. La commissione regionale per l'impiego della Campania (CRI) ha disposto

nel mese di gennaio 1990 una prima indagine conoscitiva, incaricando del suo svolgimento una commissione appositamente costituita e composta da tre funzionari del Ministero.

La commissione, nel maggio successivo, riferì l'esito degli accertamenti compiuti sugli elenchi anagrafici relativi all'anno 1988 e successivamente completò l'esame vagliando anche quelli riferiti all'anno 1989 nel frattempo compilati.

Subito dopo i primi accertamenti la CRI trasmise la documentazione raccolta ai prefetti, ai questori e agli assessori al lavoro e all'agricoltura della regione. A conclusione dell'indagine e con specifico riguardo alla situazione dell'agro Nocerino-Sarnese l'organo collegiale ha trasmesso, in data 19 novembre 1990, tutta la documentazione alla procura della Repubblica di Napoli «per eventuali interventi».

Già durante il corso dell'indagine la CRI, a ciò indotta dalle risultanze via via acquisite, interessò l'ispettorato regionale del lavoro affinchè fosse intensificato nell'intera regione il controllo in materia.

Conseguentemente, il reggente dell'ispettorato del lavoro per la Campania, nella riunione del 13 settembre 1990, impartì ai capi degli ispettorati provinciali della regione le direttive per le verifiche da compiere, richiamando particolarmente l'attenzione sulla posizione delle cooperative agricole. L'attività di controllo è stata affidata a sei gruppi ispettivi appositamente costituiti e formati da ispettori del lavoro in servizio presso gli ispettorati di Napoli, Salerno e Caserta. Gli accertamenti hanno riguardato 30 cooperative, di cui 6 con sede in comuni della provincia di Napoli.

Con particolare riferimento alla provincia di Salerno la speciale azione di vigilanza ha fatto rilevare una serie di irregolarità ed infrazioni per le quali l'ispettorato provinciale del lavoro ha inviato rapporti informativi di reato all'autorità giudiziaria nei confronti dei responsabili di 9 cooperative agricole, nonchè dei «lavoratori» nei cui riguardi è stata ritenuta configurabile la costituzione di fittizi rapporti di lavoro. Il numero dei braccianti agricoli complessivamente coinvolti è pari a 44.

L'ispettorato ha inoltre contestato illeciti amministrativi consistenti in violazione delle norme sul collocamento della manodopera nei confronti dei presidenti di tre cooperative.

Alla fine dello scorso mese di marzo erano ancora in corso gli accertamenti riguardanti un'ulteriore cooperativa che nel biennio 1988-89 figura aver occupato 120 braccianti agricoli.

Parte dei relativi rapporti di lavoro sembrano fittiziamente costituiti al fine di fare ottenere ai «dipendenti» indebite prestazioni previdenziali e assistenziali.

D'altro canto l'ispettorato provinciale del lavoro di Salerno ha sottolineato che accanto alla ricordata azione straordinaria di vigilanza l'ufficio ha continuato a svolgere quella normale, alla quale provvede istituzionalmente. In quest'ambito l'ispettorato ha fatto presente di aver provveduto ad annullare in via amministrativa, a seguito di segnalazioni dell'INPS e dell'ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione, falsi rapporti di lavoro agricolo nella seguente misura.

Nell'anno 1988: 861 rapporti; nel 1989: 760 e 1.037 nel 1990. Ciò ha consentito all'INPS di evitare l'erogazione di prestazioni per un ammontare complessivo di lire 6.669.000.000 nell'anno 1988 e di lire 5.580.000.000 nel 1989.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale
MARINI

(20 giugno 1991)

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

che, adducendosi a giustificazione la presunta «economicità dei costi» per un cosiddetto «ramo secco», si intende sopprimere la tratta ferroviaria Foggia-Potenza;

che il ramo ferroviario in questione interessa aree geografiche del Mezzogiorno che, private di una tale arteria, vedrebbero ulteriormente svilito o vanificato quello «sviluppo economico» che, in teoria, da sempre si intenderebbe realizzare;

che nella zona già operano due importanti poli industriali (Melfi e quello nascente tra Candela ed Ascoli Satriano) che difficilmente potrebbero prescindere, ai fini di una regolare e coerente operatività, dal nevralgico polo di smistamento rappresentato dalla Foggia-Potenza;

che il citato tratto ferroviario si innesta in un ordito stradale (superstrada Candela-Foggia, autostrada Napoli-Bari) con cui concorre a comporre un tessuto infrastrutturale viario indispensabile, fra l'altro, per futuri insediamenti produttivi nel Subappennino Dauno meridionale;

considerato, a questo punto:

a) che tutta la «manovra», chiaramente miope (per le conseguenze dannose che realizzerebbe), strumentalizzando i soliti criteri di «economicità», rappresenta, in buona sostanza, mire di chiara ispirazione politica tendenti a bloccare lo sviluppo economico di quelle zone;

b) che, in tale contesto, appare una vera e propria beffa il fatto che, ottenute finalmente, dopo venti anni, le industrie, vengano tolte alle stesse immediatamente, per caducarne il normale sviluppo, le più logiche ed importanti vie di collegamento con i mercati provinciali e nazionali (con conseguente, ovvio, blocco di ogni attività locale indotta);

c) che l'etichetta di «ramo secco», ad un'arteria così preziosa ed indispensabile (soprattutto se proiettata nel futuro economico-industriale della zona), deriva, piuttosto, dalla scarsissima attenzione che le Ferrovie dello Stato hanno, da sempre, dedicato all'arteria stessa, cagionando, *in re ipsa*, l'allarmante calo di utenza che oggi la fa considerare «ramo secco»,

l'interrogante, alla luce di quanto sopra, chiede se il Ministro in indirizzo non ritenga:

1) di guardare al problema con obiettività politico-economica;

2) di ricevere, per meglio comprendere la realtà economico-sociale, i rappresentanti delle amministrazioni locali;

3) di imporre alle Ferrovie dello Stato il miglioramento della linea, mediante la riduzione dei tempi di percorrenza (ingiustificata-

mente lunghi), il raddoppio del binario e l'elettrificazione della linea stessa.

(4-02859)

(8 febbraio 1989)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato riferisce che la tratta Foggia-Potenza non rientra nell'elenco delle linee ferroviarie per le quali è prevista la chiusura.

Sulla linea sono stati recentemente effettuati notevoli lavori di ammodernamento consistenti soprattutto nell'attivazione del nuovo sistema di esercizio con controllo del traffico centralizzato grazie al quale è stato possibile ottenere un più razionale sfruttamento degli impianti, una migliore circolazione sulla linea per minori soste dei treni nelle stazioni e una conseguente riduzione dei tempi di percorrenza a beneficio della velocità commerciale dei convogli stessi.

Anche il margine di sicurezza è stato ampliato grazie alla sostituzione dei vecchi, rudimentali impianti di sicurezza con apparati centrali elettrici a itinerari, alla installazione del blocco conta-assi ed alla protezione con segnali di tutti i passaggi a livello.

Inoltre, l'intervento di allungamento a modulo dei binari delle stazioni con passo di 20 chilometri ha reso possibile la circolazione di treni composti da più vetture.

L'ente Ferrovie dello Stato fa sapere, inoltre, che il raddoppio del binario e l'elettrificazione della Foggia-Potenza non sono stati riconosciuti coerenti con i nuovi criteri di pianificazione e pertanto non inclusi nel proprio piano di ristrutturazione, risanamento e sviluppo.

L'ente fa, infine, osservare che, tuttavia, la linea è attualmente in grado di soddisfare una maggiore domanda di traffico grazie alla sua aumentata potenzialità derivante dall'esecuzione dei lavori sopra descritti.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)

VISIBELLI. - *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* - Premesso:

che l'interrogante in data 23 maggio 1989 (atto parlamentare 4-03430) rivolse al Ministro per i beni culturali e ambientali richiesta di conoscere «a che punto sia lo stato dei lavori che, da tempo immemore, sono in corso per la ristrutturazione del Castello svevo (struttura essenziale per l'immagine e l'economia della città)» di Trani;

che solo con nota in data 22 marzo 1990 il Ministro riscontrò la richiesta, scrivendo all'interrogante: «Per quanto poi attiene i lavori di restauro che sono in corso sul Castello, nel precisare che l'entità del bene monumentale e la complessità delle opere rendono di fatto non breve l'*iter* dell'intervento, si fa presente che nell'anno 1989 sono stati finanziati ed avviati ben tre lotti di lavoro risultanti sia dalla programmazione ordinaria che straordinaria (legge n. 449 del 1987 e legge n. 67 del 1988) per un importo complessivo di lire 1.450.000.000.

Si precisa, inoltre, che la citata soprintendenza ha redatto un progetto generale di restauro e recupero funzionale per un importo di lire 9.500.000.000, e che attualmente tale progetto è all'esame del Dipartimento per il Mezzogiorno, inserito nel terzo piano di attuazione della legge n. 64 del 1986, per l'eventuale finanziamento. Sullo stesso, inoltre, è stato richiesto anche il parere dei comitati congiunti.»;

che con telegramma, non istituzionale, in data 30 marzo 1990 indirizzato al segretario della sezione del PSDI di Trani (e dallo stesso pubblicizzato con numerosi manifesti fluorescenti affissi nella città) il Ministro comunicò: «Lieto comunicare che CIPE oggi habet, su progetto presentato mio Ministero, approvato stanziamento per lire 16 miliardi e 566 milioni per restauro e valorizzazione at castello svevo di Trani, cordialità.»,

l'interrogante chiede di conoscere, in questo poco serio *tourbillon* di cifre ministeriali, la verità su quanto realmente (e quando) sarà speso per il Castello svevo di Trani.

(4-04715)

(11 aprile 1990)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione parlamentare indicata in oggetto si comunica, per quanto di competenza, che con delibera CIPE 29 marzo 1990 è stato ammesso al finanziamento, tra l'altro, il progetto relativo al restauro, riuso e valorizzazione del Castello svevo di Trani, per un importo di lire 16.566 milioni a valere sui fondi della legge n. 64 del 1986 (terzo piano annuale di attuazione del programma triennale 1990-92).

Questo Ministero ha stipulato con l'Agenzia per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno la convenzione n. 87/90, rep. 7520 del 9 aprile 1991, regolante «il finanziamento per assicurare la realizzazione dei lavori di restauro, riuso e valorizzazione del Castello svevo di Trani».

Attualmente è in corso la procedura per l'affidamento dei lavori.

Il Ministro ad interim per i beni culturali e ambientali
ANDREOTTI

(19 giugno 1991)

VISIBELLI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che l'autorizzazione ad esercitarsi per la guida di autoveicoli (il cosiddetto «foglio rosa») ha una durata di sei mesi;

evidenziato che molti uffici provinciali della motorizzazione civile dal 16 gennaio 1991 si astengono dall'effettuare esami di guida, poichè non idoneamente coperti dal punto di vista assicurativo per i rischi connessi all'effettuazione delle prove di guida secondo i nuovi criteri;

considerato che tale situazione determina un danno ai cittadini che non possono legittimamente svolgere gli esami e a cui scade l'autorizzazione ad esercitarsi per la guida, un aggravio di spesa per un nuovo «foglio rosa» e per la perdita di idoneità (ad esempio orale) acquisita (collegata al «foglio rosa» scaduto),

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non ritenga, analogamente a quanto fatto in occasione di altri scioperi, di disporre la proroga della validità del «foglio rosa», con salvezza delle idoneità acquisite, per un periodo analogo a quello della sospensione degli esami di guida.

(4-05865)

(5 febbraio 1991)

RISPOSTA. – Si comunica che in data 5 febbraio 1991 la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, con apposita circolare, ha provveduto ad impartire opportune disposizioni agli uffici provinciali, volte a consentire il riporto dell'idoneità della prova di teoria su una nuova autorizzazione ad esercitarsi alla guida (foglio rosa), senza però dover rinnovare i documenti, per quei candidati che superata la stessa non hanno potuto sostenere o ripetere la prova di guida entro il periodo di validità di detta autorizzazione a causa di agitazioni o scioperi del personale esaminatore.

Il Ministro dei trasporti
BERNINI

(21 giugno 1991)