

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

n. 13

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 2 all'8 dicembre 1992)

INDICE

ANGELONI: sulla realizzazione di un posto di movimento intermedio tra le stazioni ferroviarie di Fabriano e Albacina (4-00453) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) Pag. 307	concerne la commercializzazione delle carni di agnello (4-01245) (risp. AZZOLINI, sottosegretario di Stato per la sanità) Pag. 314
BOFFARDI, LIBERTINI: per sanare le situazioni di contrasto tra mansioni svolte e livelli di appartenenza (4-00477) (risp. PAGANI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni) 308	COMPAGNA: sul cambiamento dell'orario dei treni sulla tratta Napoli-Roma (4-00470) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 315
BOLDRINI ed altri: sulla situazione determinatasi nelle regioni libere del Kurdistan iracheno (4-00311) (risp. ANDÒ, ministro della difesa) 309	DE PAOLI: sulla carenza di monete metalliche nella regione Lombardia (4-00340) (risp. BARUCCI, ministro del tesoro) 317
BRINA: per conoscere i piani dell'ente Ferrovie dello Stato in ordine all'utilizzo e al potenziamento dello smistamento di Alessandria (4-00749) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 310	FRANCHI: sulla chiusura del passaggio a livello ubicato al chilometro 312-224 della linea Bologna-Lecce (4-00921) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 317
CAPPUZZO: sull'inadeguatezza del servizio di ritiro dei bagagli all'aeroporto di Roma-Fiumicino (4-00115) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 311	INNOCENTI: sull'opportunità di prendere immediati provvedimenti per l'ammodernamento delle strutture tecniche ed organizzative del servizio ferroviario espletato dalla società LFI che gestisce la linea Arezzo-Sinalunga (4-00122) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 319
CHERCHI, PINNA: sulle misure da adottare per la ripresa dell'attività produttiva presso la Keller Meccanica spa di Villacidro (Cagliari) (4-00128) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 313	LIBERTINI, FAGNI: sull'opportunità di revocare l'ordine di sfratto a carico della signora Francesca Iannuso, residente in Venaria Reale (Torino) (4-00420) (risp. PAGANI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni) 320
COCCIU: sulla richiesta di deroga temporanea alle direttive CEE, da parte delle amministrazioni locali della Sardegna, per quanto	LOPEZ ed altri: per conoscere le linee che guidano la politica dell'ente Ferrovie dello Stato nel campo dell'informazione (4-00647) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 321

<p>MANARA: sugli studi di fattibilità regionali, inerenti il settore dell'edilizia sanitaria pubblica, esaminati dal Nucleo di valutazione operante presso il Servizio centrale della programmazione sanitaria del Ministero della sanità (4-00435) (risp. AZZOLINI, sottosegretario di Stato per la sanità) Pag. 322</p>	<p>SALVATO, MANNA: sulla cessione, da parte della società Offset Meridionale srl, della testata giornalistica del «Giornale di Napoli» alla società IRIS srl (4-00587) (risp. FABBRI, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio) Pag. 327</p>
<p>ROCCHI: sui trapianti di cuore da babbuini a bambini affetti da malformazioni cardiache (4-00308) (risp. AZZOLINI, sottosegretario di Stato per la sanità) 323</p>	<p>SPERONI: sul traffico aereo da/per l'area milanese e, in particolare, quello riguardante l'aeroporto di Milano-Malpensa (4-00687) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 328</p>
<p>sui trapianti di cuore da babbuini a bambini affetti da malformazioni cardiache (4-00441) (risp. AZZOLINI, sottosegretario di Stato per la sanità) 324</p>	<p>sulle carte ferroviarie di libera circolazione rilasciate dall'ente Ferrovie dello Stato (4-00971) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 330</p>
<p>ROSCIA: sull'opportunità di rendere più efficiente l'Ufficio per l'attuazione della riforma delle autonomie locali, in ossequio alla legge n. 142 del 1990 (4-00468) (risp. MANCINO, ministro dell'interno) 325</p>	<p>TURINI: sulle fermate dei treni nelle località intermedie della provincia di Grosseto (4-01084) (risp. TESINI, ministro dei trasporti) 330</p>
<p>sulla mancanza di regolamenti interni al comune di Salò (Brescia) in merito all'accesso agli atti amministrativi (4-00475) (risp. MANCINO, ministro dell'interno) 326</p>	<p>VISIBELLI: sulla carenza di organico del personale del servizio di recapito dell'amministrazione postale (4-00805) (risp. PAGANI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni) 332</p>

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

che nei programmi di ammodernamento della linea ferroviaria Falconara-Orte venne inserita la previsione della realizzazione di un posto di movimento intermedio (PMI) tra le stazioni ferroviarie di Fabriano e Albacina;

che in effetti negli anni scorsi sono state realizzate notevoli opere e manufatti, tra cui:

1) l'edificio destinato a divenire sede del posto di movimento intermedio;

2) la strada di accesso al predetto manufatto;

3) le opere di scasso del terreno per il posizionamento, accanto al binario in corsa, del secondo binario in modo da consentire la effettuazione di incroci e precedenza, nonché il deposito del materiale di armamento (rotaie, traversine in cemento, eccetera) connesso e necessario;

4) i muri ed altre opere di contenimento del terreno sulla parte opposta a quella di localizzazione del posto di movimento intermedio, il tutto per un importo presumibile di diverse centinaia di milioni di lire;

che da moltissimo tempo (circa due anni) i lavori si sono fermati e tutto lascia intendere che non ci sia alcuna volontà di completarli, dando prova - ove le cose stiano esattamente così - di un inconcepibile spreco di risorse e dell'assenza di un quadro operativo e programmatico di riferimento da parte delle competenti autorità dell'ente Ferrovie dello Stato,

l'interrogante chiede di conoscere:

in quali termini sia ad oggi ed in prospettiva il completamento della realizzazione del posto di movimento intermedio tra le stazioni ferroviarie di Fabriano e di Albacina;

quali siano le responsabilità e quali provvedimenti si intenda eventualmente assumere per perseguirle.

(4-00453)

(2 luglio 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato che la progettazione e la realizzazione del raddoppio di alcuni tratti della linea Orte-Falconara, comprendente l'impianto di controllo centralizzato del traffico (CTC), sono stati affidati al concessionario consorzio Comavi, nell'ambito del finanziamento previsto dal piano di potenziamento e riclassamento delle linee ferroviarie di cui alla legge n. 17 del 1981.

L'ente fa rilevare che, in base alle risorse finanziarie disponibili a suo tempo, fu deciso di dare priorità agli interventi del settore impianti di sicurezza e segnalamento, e di procedere quindi alla realizzazione di un impianto di controllo centralizzato del traffico che, pur essendo di impostazione ridotta rispetto al progetto originario, assicurasse però un

deciso miglioramento della sicurezza e della regolarità del servizio ferroviario.

Nel corso dell'esecuzione dei lavori, per effetto dell'intervenuto contratto di programma tra il Ministero dei trasporti e l'ente Ferrovie dello Stato, è stato rifinanziato il progetto originario del controllo centralizzato del traffico, che prevedeva il telecomando degli impianti di trazione elettrica e telefonici, più adatto a fronteggiare le aumentate esigenze dell'ente in tema di economie di gestione, finalizzate al massimo contenimento dell'utilizzazione del personale.

Nel frattempo è stato attivato il controllo centralizzato del traffico nella tratta tra Foligno e Montecarotto, mentre il posto di movimento indicato nell'interrogazione, che inizialmente era previsto come impianto da presenziarsi, verrà trasformato in impianto telecomandato e sarà attivato entro il 1993.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(4 dicembre 1992)

BOFFARDI, LIBERTINI. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Premesso che i signori Giorgio Pagani, Paolo Pagani, Francesco Carossa, Maurizio Scalzo, Raimondo Romanelli, Emilio Menga, Luigi Rutigliano sono dipendenti, da molti anni, dell'amministrazione delle poste di La Spezia con mansioni pressochè da sempre corrispondenti alla quinta categoria, cioè superiori a quella di appartenenza, e che l'amministrazione non ha mai formalizzato tali incarichi a mansioni superiori in ragione di presunte «disfunzioni operative interne all'amministrazione postale»;

considerato che di anno in anno la direzione provinciale delle poste confermava agli stessi la mansione superiore in quanto ricorrevano le condizioni di cui all'articolo 1 del decreto ministeriale n. 256 del 1986,

gli interroganti chiedono di sapere:

le ragioni per cui, improvvisamente, e quindi dopo una situazione consolidata da anni, nel giugno 1992 la stessa direzione provinciale delle poste ha revocato tali mansioni a seguito di assunzioni ai sensi della legge n. 482 del 1968;

in base a quale criterio le assunzioni siano state effettuate tutte a La Spezia anzichè anche in altre sedi, come Genova, che lamentano carenze anche maggiori.

Comunque, non volendo certamente favorire una contrapposizione tra i legittimi diritti di chi lavora da tanto tempo e vuole vedersi riconosciute le mansioni da sempre assolte e i diritti di coloro che, in condizioni di oggettive difficoltà, sono stati recentemente assunti, gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro non ritenga ormai indilazionabile un provvedimento che sani tutte quelle situazioni di contrasto cronico tra mansioni svolte e livelli di appartenenza, evitando interferenze con i diritti dei nuovi assunti.

(4-00477)

(8 luglio 1992)

RISPOSTA. - Al riguardo si significa che le funzioni superiori, conferite ai dipendenti citati nell'atto parlamentare in esame, sono state revocate essendo venuto meno il requisito fondamentale che ne consente lo svolgimento, ossia la vacanza dei posti di qualifica superiore (articolo 1 decreto ministeriale n. 256 del 1986).

Ciò in quanto nel corso del 1992 sono state assunte presso la direzione provinciale postale di La Spezia varie unità con la qualifica di operatore specializzato di esercizio (V categoria) ai sensi della legge n. 482 del 1968.

Tali assunzioni hanno avuto luogo nella predetta sede, in considerazione del fatto che la carenza di personale di V categoria presso il citato organo periferico era più elevata rispetto a quella delle altre direzioni dipendenti dal compartimento postale della Liguria.

Si ritiene opportuno precisare, infine, che lo svolgimento delle funzioni di categoria superiore, ancorchè espletato da anni, non comporta l'automatico inquadramento nella qualifica superiore, poichè i passaggi da una categoria all'altra sono subordinati al superamento dei previsti concorsi.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

PAGANI

(4 dicembre 1992)

BOLDRINI, DE MARTINO, TEDESCO TATÒ, LAMA, FOSCHI, PECCHIOLI, RICCI, GUALTIERI, MERIGGI. - *Ai Ministri della difesa e degli affari esteri.* - Per sapere se siano a conoscenza delle vive preoccupazioni del *bureau* del Fronte del Kurdistan iracheno per la grave situazione determinatasi nelle regioni libere del Kurdistan iracheno per tutta la popolazione civile a causa dell'enorme impiego nei mesi passati, da parte dell'esercito iracheno, di mine anti-uomo e anti-carro disseminate in quei territori in numero elevatissimo (centinaia di migliaia) con gravissimo pericolo per la vita delle persone e danni incalcolabili per l'economia agricola. Tale materiale bellico è di prevalente provenienza occidentale ed anche di produzione italiana. Allo stato attuale le organizzazioni del Fronte del Kurdistan iracheno non dispongono nè di mezzi nè di uomini addestrati al rilevamento e al disinnesco di tali ordigni micidiali che hanno prodotto e producono un alto numero di vittime e di feriti.

Gli interroganti, mentre auspicano che vi siano apporti internazionali nel contesto di una azione coordinata con altri paesi, come per esempio «Provide confort», e sollecitano i Ministri a promuovere le iniziative necessarie, chiedono altresì di sapere se i Ministri stessi non ritengano opportuno nel contempo provvedere direttamente con l'invio di una forza attrezzata di artificieri dell'esercito italiano nelle regioni curde irachene per avviare un'efficace operazione di risanamento e di bonifica del territorio da tali ordigni.

(4-00311)

(16 giugno 1992)

RISPOSTA. - Si risponde anche a nome del Ministro degli affari esteri.

Il Governo italiano, ben consapevole della primaria esigenza di salvaguardia della pace e del rispetto dei diritti umani, continua a seguire con particolare attenzione, anche nel quadro della cooperazione politica europea, la difficile situazione venutasi a creare nel Kurdistan iracheno dopo la fine del conflitto del Golfo. Il peggioramento delle già precarie condizioni di vita della popolazione curda, la violenta repressione a cui è stata sottoposta la stessa popolazione da parte delle truppe irachene e l'esodo cui sono state costrette migliaia di persone dopo la fine della guerra hanno trovato l'Italia tra i paesi che hanno prontamente reagito a tale situazione.

L'Italia infatti ha assunto ed appoggiato diverse iniziative nelle sedi ritenute più appropriate: le operazioni «Airone 1» e «Airone 2», organizzate nel quadro dell'azione collettiva denominata «Provide confort», sono testimonianze concrete dell'impegno profuso dal nostro paese.

Particolare preoccupazione ha destato inoltre la posa indiscriminata da parte delle truppe di Saddam Hussein di migliaia di mine. Il Governo italiano a tale riguardo ha predisposto in Italia degli specifici corsi di addestramento allo sminamento a favore di personale curdo con la finalità di formare istruttori capaci a loro volta di addestrare in Kurdistan altre persone sulle operazioni di disinnesco degli ordini.

Il Ministro della difesa

ANDÒ

(26 novembre 1992)

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

che le peculiarità geografiche di Alessandria, sul cui territorio si intersecano gli assi commerciali orizzontali est-ovest con quelli verticali nord-sud, ne fanno un nodo ferroviario oltrechè autostradale di rilevanza nazionale;

che significative quote dell'economia alessandrina trovano stimoli da questa vocazione territoriale e dalle attività che vi insistono come le strutture ferroviarie ed i relativi centri di smistamento, mentre il trasporto su strada vede una diffusa presenza degli autotrasporti;

che il dibattito tecnico-scientifico da tempo ormai ha accantonato ogni contrapposizione fra rotaia e gomma nella consapevolezza che la soluzione della crisi del trasporto dipende dall'integrazione e dalla complementarietà funzionale tra i diversi sistemi;

che la crescita continua del movimento di uomini e cose deve trovare assorbimento razionale nel potenziamento del trasporto ferroviario, settore che presenta bassi indici di produttività e di utilizzo;

che, nell'ambito del trasporto ferroviario, le ultime statistiche registrano un sensibile incremento del traffico merci;

che lo smistamento di Alessandria movimentata ogni giorno una media di 1.800 carri (900 in arrivo e 900 in partenza) pari a circa 88 treni e che tale movimentazione, con una adeguata organizzazione, può

essere incrementata del 30 per cento pari a 2.400 carri giornalieri senza nessun aggravio di spesa,

l'interrogante chiede di conoscere, tramite il Ministro dei trasporti, i piani dell'ente Ferrovie dello Stato in ordine all'utilizzo e al potenziamento dello smistamento di Alessandria.

(4-00749)

(30 luglio 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato riferisce che l'impianto di smistamento di Alessandria, progettato negli anni '60, con gli apparati del tempo, ed attivato nel 1972, ha svolto per un ventennio la propria funzione di selezionamento dei trasporti «a carro singolo».

Fa poi presente che nel 1989 è entrato in esercizio un moderno sistema di smistamento a Torino-Orbassano, dotato delle più recenti innovazioni tecnologiche, che consentono di selezionare automaticamente «a gravità» 2.400 carri al giorno, in grado, quindi, di soddisfare tutte le esigenze logistiche di traffico-merci non solo del compartimento di Torino, ma di tutta l'area nord-occidentale italiana.

L'incremento della domanda di traffico «a treno completo», con la conseguente diminuzione di richiesta di traffico «a carro singolo», comporta, in ambito ferroviario, la necessaria razionalizzazione dei punti di vendita, allo scopo di ottenere una riduzione dei tempi di resa e un abbassamento dei costi di produzione del servizio. In ragione di tale tendenza, che a giudizio delle Ferrovie dello Stato è da considerarsi irreversibile, gli scali di «smistamento» hanno perso gran parte della loro rilevanza.

Comunica ancora l'ente che le innovazioni tecnologiche introdotte negli impianti di origine del trasporto, unitamente ad una progressiva riduzione del traffico-merci «a carro singolo», hanno ridimensionato l'importanza dell'impianto di Alessandria smistamento sulle grandi direttrici di traffico.

Fa infine sapere che non è richiesto alcun potenziamento delle strutture per la funzione di sussidio ai grandi impianti-merci ed ai porti liguri, che Alessandria smistamento dovrà svolgere, nel contesto del progetto di riorganizzazione del traffico-merci.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(4 dicembre 1992)

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

che un paese moderno si qualifica per il livello dei servizi che sa rendere ai cittadini;

che la gente, nell'utilizzare i servizi ai quali ha diritto, non è più disposta ad accettare manifestazioni palesi di trascuratezza ed inefficienza;

che tali manifestazioni portano a giudizi estremamente penalizzanti quando gli utenti dei servizi in questione sono cittadini stranieri, portati a fare confronti sul piano internazionale;

considerato:

che l'interrogante ha avuto modo di riscontrare che, all'arrivo a Roma Fiumicino in data 28 aprile 1992, con il volo da Lisbona TP 770 (aereo puntualmente atterrato), è stato possibile ritirare il bagaglio soltanto dopo oltre un'ora di attesa (a partire dalle 15,45);

che durante la lunga attesa nessun dipendente della Società aeroporti di Roma ha avuto la delicatezza di chiarire ai viaggiatori, in fila per il ritiro dei bagagli, i motivi dell'inspiegabile ritardo;

che l'unica impiegata intervenuta (signora Ditta) - a seguito di reiterate richieste avanzate dall'interrogante, tramite un carabiniere di servizio - per quanto disponibile e gentile, non è stata in grado di fornire alcun chiarimento, pur dichiarandosi mortificata per l'accaduto ed ha reso noto che non riusciva a prendere contatto con il funzionario di servizio di più elevato livello;

che tale funzionario (signor Cammarano?), nonostante reiterati tentativi di presa di contatto, non si è presentato o non ha ritenuto di doversi presentare, pur essendo stato esplicitamente fatto presente che il richiedente era un parlamentare,

l'interrogante chiede di conoscere:

se il ritardo abbia valide giustificazioni e quali;

se sia ammissibile che i viaggiatori in attesa rimangano abbandonati a loro stessi, senza un minimo di assistenza;

se sia accettabile che sui tempi di un volo internazionale, della durata di appena due ore, possa incidere un tempo di attesa all'aeroporto di arrivo pari ad oltre un'ora;

se - adottati gli eventuali provvedimenti di cui si gradirebbe avere notizia - non sia il caso di sensibilizzare i responsabili, per richiamarli ad un diverso impegno per il buon nome del nostro paese.

(4-00115)

(22 maggio 1992)

RISPOSTA. - Con riferimento a quanto prospettato nell'interrogazione indicata in oggetto, si comunica che la Direzione generale dell'aviazione civile, interessata sull'argomento, ha riferito quanto segue.

Il giorno 28 aprile 1992, la chiusura nelle prime ore della mattinata degli scali di Fiumicino e di Ciampino, causata dalla nebbia, provocava una drastica modifica del programma dei voli previsti su tali aeroporti.

In particolare, 15 voli venivano dirottati su scali alternativi, 34 voli dovevano essere cancellati, mentre l'aeroporto di Fiumicino veniva riaperto alle ore 9,30.

Pertanto, all'arrivo del volo TP 770, alle ore 14,40 locali, a fronte dei previsti 34 voli, si trovavano a terra, sotto assistenza, 44 voli con conseguenti difficoltà di copertura in area rampa e congestione ai nastri di riconsegna bagaglio.

La squadra per lo scarico bagaglio giungeva sottobordo del volo TP 770 alle ore 15, quindi circa 20 minuti dopo il blocco. L'invio del bagaglio avveniva in due fasi, rispettivamente alle ore 15,13 e 15,20, con termine riconsegna sul nastro alle ore 15,35 circa.

Il responsabile di turno degli arrivi, signora Lombardo, qualificatasi come responsabile dell'area, sebbene tentasse di offrire spiegazioni sui motivi del rallentamento nella riconsegna del bagaglio, non riusciva però a convincere l'onorevole interrogante che chiedeva di parlare con un responsabile di grado più elevato.

Quest'ultimo, che quel giorno era il signor Cammarano, capo area passeggeri, si trovava tuttavia impegnato in pista per fronteggiare al meglio la situazione critica.

Si riportano infine di seguito i voli internazionali con riconsegna bagagli, concomitanti con il volo TP 770 del 28 aprile 1992:

IB 3600	LK 3636	VA 722
KM 600	SK 681	AZ 763
AR 110	OK 800	TP 770
SR 604	AZ 391	AZ 257
RO 403	AZ 367	

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(4 dicembre 1992)

CHERCHI, PINNA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che la Keller Meccanica spa di Villacidro (Cagliari), specializzata nella costruzione di materiale rotabile ferroviario, a causa della forte carenza di commesse ha la gran parte dei lavoratori in cassa integrazione;

che nell'area territoriale interessata si cumulano gli effetti della chiusura delle unità minerarie dell'ENI e degli impianti di fibre dell'Eni-chem;

che le Ferrovie dello Stato necessitano dell'ampliamento e dell'ammodernamento del parco carrozze e la Keller può, alle condizioni di mercato, contribuire a soddisfare questa domanda, anche perchè è il più moderno impianto italiano per questo prodotto,

gli interroganti chiedono di sapere quali interventi il Ministro in indirizzo intenda promuovere per accelerare la definizione, alle condizioni economiche e di mercato, delle commesse indispensabili per la ripresa dell'attività produttiva anche tenuto conto delle condizioni di crisi generale delle zone interessate.

(4-00128)

(22 maggio 1992)

RISPOSTA. - In ordine all'affidamento di commesse di materiale rotabile l'ente Ferrovie dello Stato fa sapere che le imprese del gruppo Keller - Keller spa di Palermo e Keller meccanica spa di Villacidro - hanno in corso di esecuzione, per conto dell'ente stesso, la costruzione in conto rinnovi 90 di 165 carri merci serie Habbillns e in conto contratto di programma di 10 carrozze viaggiatori UIC-Z1 d 2ª classe; 33 carri merci serie Habbillns e 1.100 carri merci serie Habbillns, per l'importo contrattuale complessivo di circa 138,5 miliardi di lire.

Le consegne dei rotabili suddetti sono contrattualmente previste entro giugno 1993 (carrozze viaggiatori), entro settembre 1993 (carri Habbillns) e da giugno '93 a ottobre '94 (carri Habbillns).

Per il futuro le Ferrovie dello Stato rappresentano che con il proseguimento dell'attuazione degli interventi previsti dal contratto di programma, potrà essere valutata l'opportunità di invitare le imprese del gruppo Keller, nel pieno rispetto della normativa vigente, alle procedure di affidamento relative ai tipi di rotabili per i quali le imprese stesse sono iscritte nell'albo dei costruttori di materiale rotabile ferroviario.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(4 dicembre 1992)

COCCIU. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che le direttive del Consiglio n. 91/497/CEE e n. 91/498/CEE modificano profondamente le vigenti norme sanitarie relative agli scambi intracomunitari ed alla produzione nazionale di carni fresche delle specie bovina, suina, ovina, caprina ed equina;

che l'obiettivo prioritario della direttiva n. 91/497/CEE è quello di rendere uniformi su tutto il territorio comunitario i requisiti igienico-sanitari della macellazione, del sezionamento, del deposito e del trasporto delle carni fresche;

che la norma comunitaria ha previsto altresì che gli impianti di macellazione e di sezionamento di ridotta capacità operativa possano godere di qualche eccezione dal punto di vista dei requisiti strutturali e che, per contro, debbano essere sottoposti a delle limitazioni dal punto di vista operativo e commerciale;

tenuto conto che varie amministrazioni locali della Sardegna hanno inoltrato, alla presidenza della giunta regionale sarda, numerose richieste di deroga temporanea alle suddette direttive, data l'importanza che rappresentano per l'economia delle aziende di allevamento le macellazioni natalizie degli agnelli e la loro immissione nei mercati isolani, continentali e intercontinentali,

l'interrogante chiede di conoscere:

se e quali iniziative si intenda assumere al fine di permettere la commercializzazione delle carni in un ambito territoriale più vasto di quello consentito, viste le condizioni in cui versa l'economia sarda già così fortemente penalizzata dalla grave crisi che investe il paese e che non potrebbe sopportare ulteriori fasi di regresso;

se non si ritenga opportuno - in tempi brevissimi, visto l'approssimarsi del pericolo di alta commercializzazione delle carni - prevedere una deroga.

(4-01245)

(8 ottobre 1992)

RISPOSTA. - In merito ai quesiti posti con l'atto parlamentare summenzionato, si precisa quanto segue.

Le due direttive del Consiglio delle comunità europee 91/497/CEE e 91/498/CEE, in esso citate, prevedono la data dal 1° gennaio 1993 quale termine ultimo per la loro cogente applicazione da parte degli Stati membri.

Bisogna considerare, peraltro, che entrambe potranno trovare formale attuazione nel nostro paese soltanto dopo l'approvazione da parte del Parlamento della cosiddetta «legge comunitaria 1992», indispensabile strumento legislativo per delegare il Governo all'adozione ed all'emanazione delle fonti normative a tal fine necessarie.

Una volta divenuta operante detta delega, poichè entrambe le direttive figurano nell'allegato C del relativo disegno di legge, inerente agli atti comunitari da recepire con lo strumento regolamentare, se si tiene conto dei conseguenti, ancorchè ridotti, tempi tecnici è ragionevole prevedere che esse potranno divenire effettivamente operanti in Italia al più presto nei primi mesi del 1993.

Questa conclusione, sebbene non rassicurante riguardo al rispetto dei termini di recepimento delle direttive comunitarie da parte del nostro paese, porta, comunque, ad escludere che possano esserci innovazioni normative, nel senso paventato nell'interrogazione limitatamente al prossimo periodo natalizio, per i problemi connessi al previsto adeguamento dei requisiti degli impianti di macellazione e di sezionamento degli agnelli.

A questo proposito, peraltro, è opportuno ricordare che, in ogni caso, anche in attuazione di dette direttive gli stabilimenti ancora parzialmente sprovvisti di tali requisiti, la cui istanza di «deroga temporanea e limitata» sia stata accolta, si intendono frattanto abilitati a commercializzare le loro carni nell'intero territorio nazionale, mentre resta loro precluso, fino all'accertato adeguamento strutturale, soltanto il commercio negli altri paesi comunitari.

Proprio quest'ultimi limite, comunque, non dovrebbe risultare penalizzante per gli impianti di macellazione della Sardegna, poichè - per quanto noto a questo Ministero - le relative carni di agnello sono state fino ad oggi commercializzate quasi esclusivamente nell'ambito del territorio nazionale.

Al di fuori di queste ipotesi, espressamente previste e disciplinate dalle direttive anzidette, eventuali «deroghe» di diverso tipo potrebbero, invece, essere autorizzate - ovviamente - soltanto in sede comunitaria.

Il sottosegretario di Stato per la sanità
AZZOLINI

(28 novembre 1992)

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

che sulla tratta Napoli-Roma si poteva nei mesi scorsi raggiungere la capitale a fine giornata utilizzando l'*intercity* n. 564 proveniente da Reggio Calabria in transito per le stazioni di piazza Garibaldi (ore 19,50) e di Mergellina (ore 20,04) con arrivo a Roma alle ore 21,55;

che l'attuale orario anticipa l'*intercity* n. 564 alle ore 18,42 (piazza Garibaldi) e alle ore 18,52 (Mergellina) con arrivo a Termini alle ore 20,50, con evidente danno per chi ha necessità di tutta la giornata per il proprio lavoro;

che l'istituzione di un nuovo *intercity* n. 554 in effetti è la trasformazione del già esistente espresso Archimede n. 780 che viene posticipato alle ore 19,54 in transito per la sola stazione centrale con arrivo a Roma-Termini alle ore 21,55 ed è l'ultimo *intercity* utile per Roma a fine giornata, il quale non solo proviene dalla Sicilia ed arriva molto affollato e spesso con ritardo ma poi serve solo la stazione centrale e quindi solo un settore della città;

che sulla tratta Roma-Napoli finora si poteva raggiungere Napoli a fine giornata, utilizzando l'*intercity* n. 609 proveniente da Torino-Genova, quasi sempre puntuale e non affollato, in partenza da Roma-Termini ed arrivo a Napoli-Campi Flegrei alle ore 22,23;

che il nuovo orario anticipa questo *intercity* con il n. 613 che riparte per Napoli alle ore 19,12 ma da Roma-Ostiense, e in arrivo a Campi Flegrei alle ore 21,10;

che l'ultimo *intercity* resta il n. 537 già in esercizio da tempo, proveniente da Milano, che riparte per Napoli alle ore 19,50 ma da Roma-Tiburtina, e in arrivo alla stazione centrale alle ore 21,53;

che non si comprende per quale motivo l'*intercity* n. 613 sia stato anticipato alle ore 19,12 e per di più in partenza da Roma-Ostiense e da Roma-Tiburtina che sono notoriamente stazioni decentrate,

l'interrogante chiede di sapere come il Ministro in indirizzo intenda riparare a tali vistose disattenzioni nei confronti degli utenti nel quadro della tanto spesso declamata, e altrettanto spesso maltrattata, attenzione al Mezzogiorno della politica nazionale delle comunicazioni ferroviarie.

(4-00470)

(8 luglio 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato, con l'entrata in vigore del passato orario estivo, ha previsto per l'area napoletana le seguenti importanti novità:

impostazione dei collegamenti diurni senza soluzione di continuità nell'arco della giornata nell'interesse dei viaggiatori provenienti dal Nord-Sud e diretti verso il Sud-Nord, per l'ottenuto trasferimento della fascia di manutenzione delle linee in orario notturno;

riqualificazione come treno *intercity* del secondo collegamento diretto Roma-Sicilia ed il distanziamento di oltre tre ore delle partenze e degli arrivi a Roma ed in Sicilia;

potenziamento dell'offerta fra Roma e Napoli con l'istituzione sperimentale di alcuni treni diretti veloci al servizio delle località intermedie di Aversa, Formia e Latina, che assorbono oltre il 70 per cento del traffico generato dai bacini intermedi;

aumento di circa il 30 per cento dell'offerta *intercity* fra Napoli e Roma.

L'ente Ferrovie dello Stato fa presente che i provvedimenti adottati hanno, ovviamente, richiesto il superamento di una serie di vincoli connessi con l'utilizzazione delle linee e degli impianti origine e destinazione dei convogli.

In tale ottica, il servizio di fine giornata è mutato con l'inversione degli orari di circolazione degli ultimi due *intercity* da Napoli, dovuta al necessario distanziamento dell'offerta *intercity* in partenza dalla Sicilia e

con la nuova impostazione dell'offerta *intercity* sulla direttrice Torino-Roma-Napoli.

Per aumentare la potenzialità dei servizi è stato fatto ricorso all'impiego di stazioni decentrate ove l'esistenza di collegamenti urbani metropolitani veloci garantisce la complementarietà dei servizi offerti.

L'ente Ferrovie dello Stato ritiene che, comunque, l'offerta così articolata può adeguatamente soddisfare l'utenza che utilizzando il servizio di metropolitana può, in tempi brevi, facilmente raggiungere la stazione decentrata.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(4 dicembre 1992)

DE PAOLI. - *Al Ministro delle finanze.* - Premesso:

che viene segnalato da più commercianti che nella regione Lombardia e, segnatamente, nella zona di Bergamo-Brescia, vi sarebbe scarsità di monete metalliche;

che, più volte sollecitate, le sezioni locali della Banca d'Italia hanno risposto che non ci sarebbe una quantità di monete tale da soddisfare il fabbisogno,

l'interrogante chiede al Governo ed al Ministro competente di conoscere:

i motivi di questa mancanza;

se non sia in corso analoga azione a quella verificatasi negli anni '70 che, a fronte delle difficoltà da parte della Zecca dello Stato di produrre monete, permise a tutti gli istituti bancari di emettere i famosi «miniassegni» che consentirono agli stessi istituti di guadagnare centinaia di miliardi con poca spesa e con il beneplacito dello Stato, impegnato a superare le sue conclamate difficoltà croniche di bilancio.

(4-00340)

(30 giugno 1992)

RISPOSTA. - Al riguardo, si fa presente che il fabbisogno di monete metalliche della regione Lombardia è stato sempre soddisfatto, tenuto conto che presso le sezioni di tesoreria provinciale delle città interessate sono mediamente giacenti, ogni fine mese, monete metalliche per oltre 500.000.000 di lire.

D'altra parte, le sezioni di tesoreria provinciale di Bergamo e Brescia non hanno, a tutt'oggi, presentato richieste integrative di monete metalliche.

Il Ministro del tesoro

BARUCCI

(2 dicembre 1992)

FRANCHI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Visto che l'ente Ferrovie dello Stato (compartimento di Ancona), appellandosi ad una convenzio-

ne stipulata con il comune di Giulianova nel lontano 1987, ha provveduto a disattivare il passaggio a livello ubicato al chilometro 312-224 della linea Bologna-Lecce, fissandone la chiusura definitiva a far tempo dal 15 settembre 1992;

considerato:

che tale provvedimento si appalesa di una gravità inaudita poichè oltre a compromettere la circolazione veicolare della cittadina rivierasca crea forti disagi ai cittadini, in particolare agli anziani e ai portatori di *handicap*, che non possono usare il sottopassaggio pedonale perchè pericoloso;

che l'ente Ferrovie dello Stato, in altri centri della fascia costiera adriatica - di fronte a problemi analoghi - ha saputo trovare soluzioni idonee e largamente condivise dalle popolazioni interessate;

nel sottolineare che i cittadini di Giulianova hanno elevato una ferma protesta ed hanno manifestato la volontà di continuare a battersi fino a quando il provvedimento di chiusura del passaggio a livello non verrà revocato, l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza del provvedimento dell'ente Ferrovie dello Stato di disattivazione del passaggio a livello ubicato al chilometro 312-224 della linea Bologna-Lecce e della chiusura definitiva dello stesso;

se non ritenga di dover intervenire per favorire la risoluzione del problema attraverso la realizzazione di un sottopassaggio carrabile, cioè percorribile dalle auto, dell'altezza di due metri e mezzo, così come auspicato dall'amministrazione comunale di Giulianova nei risolti incontri avuti con i dirigenti dell'ente Ferrovie dello Stato.

(4-00921)

(7 settembre 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato riferisce che la convenzione n. 119/87 fra amministrazione ferroviaria e comune di Giulianova ha stabilito la soppressione del passaggio a livello al chilometro 312+217 mediante costruzione di un sottovia al chilometro 312+713 della linea Bologna-Lecce.

Nel dicembre 1991, dopo aver attivato il sottovia, il sindaco di Giulianova si opponeva alla soppressione del passaggio a livello con una ordinanza di sospensione.

All'ordinanza del sindaco la direzione compartimentale di Ancona replicava con nota del 12 dicembre 1991 chiedendo l'annullamento dell'ordinanza e minacciando un'azione legale. Trascorsi due mesi, la direzione compartimentale interessava l'Avvocatura distrettuale di L'Aquila perchè assumesse provvedimenti legali a tutela dei diritti dell'ente Ferrovie dello Stato.

Attualmente il passaggio a livello è aperto e a 500 metri è ubicato il sottovia sostitutivo; peraltro a fianco del passaggio a livello esiste il sottopassaggio pedonale con scale a gradini che però, come lamentato, non è sufficiente ad assicurare le esigenze di attraversamento della ferrovia.

L'ente, e precisamente il compartimento di Ancona, nel tentativo di venire incontro al comune, nel luglio 1992, ha inoltrato un'appendice alla convenzione del 1987, con la quale si impegna a concedere un

contributo di 130 milioni, per consentire la sistemazione delle rampe del sottopassaggio.

Il sindaco però ha recentemente dichiarato di non poter accogliere tale proposta in quanto in corrispondenza del passaggio a livello in questione intende realizzare un nuovo sottovia il cui costo può essere valutato in 2 miliardi; secondo il sindaco il passaggio a livello potrà essere chiuso solo all'inizio di tali lavori.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(4 dicembre 1992)

INNOCENTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – In relazione al gravissimo incidente ferroviario del 12 maggio 1992 avvenuto in località Badia al Pino sulla linea Arezzo-Sinalunga nel quale tre persone hanno perso la vita e circa 75 sono rimaste ferite, l'interrogante chiede di conoscere:

se la riapertura al traffico di detta linea ferroviaria sia avvenuta con tutte le garanzie di funzionalità e sicurezza o comunque dopo aver rimosso le cause che hanno determinato il disastro;

se il Ministro in indirizzo intenda prendere immediati provvedimenti per l'ammodernamento delle strutture tecniche ed organizzative del servizio ferroviario espletato dalla società LFI che gestisce tale linea, onde evitare il ripetersi di simili disastrosi eventi.

(4-00122)

(22 maggio 1992)

RISPOSTA. – Le risultanze dell'inchiesta aziendale disposta ai sensi dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 hanno evidenziato che l'incidente non è attribuibile a deficienze di impianto o strutture fisse e mobili della ferrovia, ovvero a difetti del materiale rotabile, bensì ad un errore umano commesso dal personale del treno n. 1010 da Sinalunga e diretto ad Arezzo.

L'esercizio, dopo l'incidente, è ripreso con le stesse modalità che sono in vigore sulla quasi totalità delle ferrovie di tipo secondario e a semplice binario.

La sicurezza della circolazione, infatti, è affidata al rispetto di procedure molto rigorose da parte del personale dei treni, che effettuano le comunicazioni di servizio attraverso lo scambio di dispacci tra le stazioni ed il dirigente unico, trasmessi a mezzo telefono, registrati e firmati in appositi registri.

Per quanto riguarda i provvedimenti da adottare per elevare il livello di sicurezza della linea, si fa presente che l'insufficienza dei finanziamenti condiziona notevolmente l'ammodernamento delle ferrovie mediante l'adozione di apparati ACEI e di blocco automatico, in quanto spesso si rendono prioritari interventi urgenti, necessari a garantire la sicurezza e la continuità del servizio, tra i quali quelli relativi alla stabilità della sede e delle opere d'arte o il rinnovo del parco rotabile.

Il finanziamento che questo Ministero dispone costantemente per il rinnovo degli impianti fissi e del materiale rotabile delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa è quello previsto

dall'articolo 10 della legge n. 297 del 1978 (fondo comune), peraltro di modesta entità, considerato che le assegnazioni - effettuate annualmente su parere di un apposito comitato tecnico interministeriale in base alle esigenze delle singole aziende di trasporto - prevedono la cifra di 103 miliardi all'anno per tutte le ferrovie.

I fondi resi disponibili dalla legge n. 297 del 1978, quindi, non consentono di affrontare interventi di radicale ammodernamento degli impianti di segnalamento anche per la ferrovia in esame.

Il programma di interventi di ammodernamento di cui all'articolo 2, terzo comma, della legge n. 910 del 1986, ha previsto, inoltre, un finanziamento di lire 100 miliardi per la ferrovia di cui trattasi, destinati ad interventi riguardanti la sede, l'armamento, gli impianti di segnalamento ed il materiale rotabile.

A fronte di tale finanziamento, il progetto presentato dal soggetto risultato affidatario della concessione prevede interventi soprattutto sulla linea Arezzo-Stia, ivi compresi apparati di sicurezza per un importo complessivo di circa 7 miliardi.

Al riguardo si fa rilevare che è in corso un riesame del programma di interventi previsto sulla ferrovia, sia per prevedere la possibilità di un ammodernamento del sistema di segnalamento anche sulla linea Arezzo-Sinalunga, che per procedere alla soppressione di un maggior numero di attraversamenti a raso.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(4 dicembre 1992)

LIBERTINI, FAGNI. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Si chiede di sapere se non ritenga opportuno revocare l'ordine di sfratto a carico della signora Francesca Iannuso, residente in Venaria Reale (Torino), via Carducci 11/3, dove abita in alloggio di servizio.

La revoca dovrebbe valere sino a quando le Commissioni parlamentari che hanno all'ordine del giorno la questione non si siano pronunziate nel merito.

(4-00420)

(30 giugno 1992)

RISPOSTA. - Al riguardo si fa presente che la posizione della signora Francesca Iannuso Pennisi - collocata a riposo a domanda - residente in Venaria Reale (Torino) non rientra fra i casi previsti dall'articolo 1, comma 1, della legge 28 marzo 1991, n. 110, e, pertanto, non appare possibile procedere alla revoca del provvedimento di rilascio dell'alloggio di servizio instaurato nei confronti della medesima.

La citata norma, infatti, ha disposto la disapplicazione del comma 4 dell'articolo 9 della legge 10 febbraio 1982, n. 39, nei casi di:

a) collocamento a riposo del dipendente per compimento del limite massimo di età;

b) dispensa dal servizio per infermità quando vi sia comunque titolo al trattamento di quiescenza, ivi compreso il trattamento di pensione privilegiata;

c) decesso, con o senza titolo a pensione, finchè permangono, per i familiari conviventi con l'assegnatario alla data dell'evento, le condizioni soggettive che danno o darebbero titolo a trattamento di reversibilità, e qualora il reddito complessivo del nucleo familiare, da certificare annualmente, non superi il limite massimo stabilito ai sensi dell'articolo 22 della legge 5 agosto 1978, n. 457, e successive modificazioni e integrazioni, per concorrere all'assegnazione degli alloggi.

Pertanto, nei casi in cui le situazioni soggettive degli interessati rientravano nelle previsioni di cui alle predette lettera a), b) e c) è stata disposta l'interruzione delle procedure di rilascio degli alloggi pendenti alla data di entrata in vigore della legge n. 110 del 1991.

In data 21 dicembre 1991, inoltre, è stata disposta la sospensione delle procedure in corso per il rilascio degli alloggi di servizio nei confronti di quei dipendenti che erano stati collocati a riposo a domanda avendo conseguito il massimo trattamento di quiescenza.

In applicazione di quanto tassativamente stabilito dalla ripetuta legge n. 110 del 1991, pertanto, non si è potuto estendere la sospensione delle procedure in questione ai casi non specificamente previsti.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni
PAGANI

(4 dicembre 1992)

LOPEZ, FAGNI, SARTORI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso: che pervengono agli interroganti voci a proposito degli ampi e frequenti contatti che l'ente Ferrovie dello Stato intrattiene col mondo dei *media* e della stampa;

che su tali rapporti non ci sarebbe alcunchè da obiettare se essi non si spingessero fino al punto di proporre assunzioni e contratti operativi *ad personam*, per i quali sarebbe utile conoscere criteri e piani aziendali di riferimento,

si chiede di sapere quali siano le linee che guidano la politica dell'ente Ferrovie dello Stato nel campo dell'informazione e in base a quali norme vengano attivati dallo stesso ente rapporti di collaborazione con operatori della stampa.

(4-00647)

(21 luglio 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato riferisce che nel contesto di una politica della comunicazione, le relazioni esterne dell'ente hanno il compito di mantenere i contatti con il mondo dell'informazione.

In tal modo l'opinione pubblica è partecipe di ogni mutamento che interessa l'ente delle Ferrovie dello Stato, soprattutto in questo momento di profonda trasformazione.

I *media* stanno seguendo questo cambiamento con molta attenzione, sovente anche con critiche costruttive; ciò consente di intervenire per correggere disfunzioni ed introdurre elementi innovativi.

L'ente Ferrovie dello Stato ritiene altresì che, nell'ambito della politica di massima trasparenza, perseguita dalle Ferrovie, risultano prive di fondamento le affermazioni secondo cui possano essere stati utilizzati strumenti quali assunzioni e contratti operativi *ad personam* per poter ottenere il consenso dei *media*.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(4 dicembre 1992)

MANARA. - Al Ministro della sanità. - Premesso:

che con la legge 11 marzo 1988, n. 67, (legge finanziaria 1988) veniva approvato un piano di investimenti nel settore dell'edilizia sanitaria pubblica;

che il *budget* complessivo a disposizione delle regioni e delle provincie autonome veniva definito dalla stessa legge nella misura di 30.000 miliardi da utilizzare nell'arco di 10 anni e attraverso l'accensione di mutui triennali, a carico del bilancio dello Stato, da parte delle regioni;

considerato:

che al 12 marzo 1992 l'apposito Nucleo di valutazione, insediato presso il Ministero della sanità il 26 luglio 1988, risultava aver esaminato l'83,45 per cento dei progetti di fattibilità regionali inviati, pari a 1.498 proposte su un totale di 1.795 documenti programmatori pervenuti;

che dei 1.498 documenti in questione solo 693 sono risultati idonei al fine dei finanziamenti;

accertato:

che tali 693 studi di fattibilità hanno un costo di realizzazione stimato a poco più di 13.000 miliardi (circa un terzo dei fondi stanziati nel 1988) e possiedono i requisiti per compiere il successivo passaggio previsto dal decreto ministeriale di regolamentazione del piano di finanziamento (decreto ministeriale 29 agosto 1989, n. 321) che prevede la trasformazione, da parte delle regioni, degli studi di fattibilità nei veri e propri progetti esecutivi;

che tali progetti esecutivi accederanno, successivamente, dalle regioni al CIPE, al fine di una valutazione dell'omonimo Nucleo affiancato al Ministero della sanità;

che presso il CIPE al 25 marzo 1992 erano approdati solo 69 progetti esecutivi, pari al 10 per cento degli studi di fattibilità già approvati dal Nucleo di valutazione del Ministero della sanità;

che di questi 69 progetti ne sono stati finanziati 37 per un totale di 376 miliardi, pari al 9 per cento del totale dei finanziamenti previsti per il primo triennio;

constatato che, dopo più di quattro anni dal varo della legge 11 marzo 1988, n. 67, le regioni e le provincie autonome hanno usufruito solo in minima parte dei 30.000 miliardi stanziati, vale a dire poco più di 376 miliardi di finanziamento per il primo triennio di fronte ad un costo totale delle opere stimato in 850 miliardi,

l'interrogante chiede di sapere:

quali responsabilità debbano essere attribuite alla regione Lombardia, per quanto ad essa compete, nel ritardo a trasformare in studi di fattibilità le opere previste dal programma nazionale di investimenti, deliberato dal CIPE il 3 agosto 1990;

quali responsabilità debbano essere attribuite al Nucleo di valutazione presso il Ministero della sanità che, in molti casi, ha espresso il proprio parere con un ritardo di anni o non lo ha espresso affatto;

se nell'individuazione dei criteri di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b*) del decreto ministeriale 29 agosto 1989, n. 321, ai fini della realizzazione o dell'acquisizione di strutture residenziali per handicappati e disabili psichici e sensoriali, sia stata non solo riservata ma resa disponibile la somma di 400 miliardi facente parte di un primo lotto triennale di 2.670 miliardi per gli anni 1989-91;

quante delle 77 proposte approvate sulle 181 esaminate per quanto attiene la regione Lombardia si riferiscano alle residenze sanitarie assistenziali per handicappati e disabili psichici e sensoriali e come tali rese operative nel triennio 1989-1991.

(4-00435)

(1° luglio 1992)

RISPOSTA. - In merito ai problemi posti con l'atto parlamentare cui si risponde, può precisarsi quanto segue.

Il Nucleo di valutazione operante presso il Servizio centrale della programmazione sanitaria di questo Ministero ha finora esaminato 189 studi di fattibilità su un totale di 195 presentati dalla regione Lombardia.

Di questi ultimi, 19 riguardano strutture residenziali per handicappati e disabili psichici e sensoriali, uno solo dei quali resta ancora da esaminare.

Frattanto, sono stati chiesti a detta regione dettagliati elementi di valutazione sull'attuale situazione delle opere previste dal Programma nazionale di investimenti deliberato dal comitato interministeriale per la programmazione economica in data 3 agosto 1990, l'acquisizione dei quali consentirà a questo Ministero una doverosa e tempestiva integrazione della presente risposta.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
AZZOLINI

(28 novembre 1992)

ROCCHI. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che il professor Marcelletti, cardiocirurgo dell'ospedale «Bambin Gesù», ha dichiarato di essere pronto con la sua *équipe* ad effettuare lo xenotrapianto, consistente, segnatamente, nel trapiantare un cuore di babbuino nel torace di bambini affetti da malformazioni cardiache;

che il professor Marcelletti ha dichiarato, altresì, che il trapianto scimmia-uomo dà ormai ampie garanzie per prolungare la vita di una persona fino al reperimento di un organo adeguato;

che l'esperimento è stato tentato una sola volta negli Stati Uniti nei confronti di Loma Linda, ben otto anni fa, ed ha avuto esito fallimentare;

considerato:

che è ancora aperto il dibattito parlamentare e l'iter legislativo in materia di trapianti;

che la nuova legge sulla sperimentazione animale vieta esperimenti su primati non umani senza specifica autorizzazione;

che non esiste in Italia alcuna precedente sperimentazione di trapianto di cuore da animale a uomo,

l'interrogante chiede di sapere:

quali autorizzazioni siano state concesse al professor Marcelletti per effettuare trapianti di cuore da babbuini a bambini;

quali autorizzazioni siano state concesse per effettuare sperimentazioni su primati (trapianto di cuore tra scimmie);

quale documentazione scientifica sia stata prodotta per giustificare una simile sperimentazione dopo il trapianto fallimentare a cui è stata sottoposta Baby Fae;

se sia stato coinvolto il Comitato nazionale di bioetica;

quali iniziative siano state programmate dal Ministero della sanità per prevenire le cause del trapianto ed eventualmente per favorire ricerche che permettano di prolungare la vita dei bambini in attesa di trapianto, anche potenziando la ricerca sul cuore artificiale.

(4-00308)

(16 giugno 1992)

ROCCHI. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che in data 16 giugno 1992 è stata presentata l'interrogazione 4-00308 in merito alla decisione del professor Marcelletti, direttore della divisione di cardiologia dell'ospedale Bambin Gesù, di effettuare xenotrapianti su bambini affetti da malattie cardiache congenite;

che nella predetta interrogazione si chiedeva di sapere quali autorizzazioni fossero state concesse e quale documentazione scientifica fosse stata prodotta per giustificare tale tipo di sperimentazione;

che in seguito alla notizia apparsa sulla stampa il 30 giugno 1992 dello xenotrapianto di fegato avvenuto a Pittsburg il 29 giugno 1992 il professor Marcelletti ha ribadito alla stampa di essere pronto per tali trapianti e di aver bisogno solo dell'autorizzazione dell'ospedale;

che il professor Marcelletti alla luce del risultato dello xenotrapianto di Pittsburg ha dichiarato di aver superato ogni dubbio sulla fattibilità tecnica di tale operazione;

considerato:

che alla luce di questa ultima dichiarazione risulta ormai chiara la volontà ad effettuare tali trapianti;

che non esiste nessuna verifica scientifica consolidata sulla riuscita di xenotrapianti e quindi qualunque trapianto da animale a uomo rappresenta un tipo di sperimentazione sull'uomo,

l'interrogante chiede di sapere quali autorizzazioni siano state date per avviare questo tipo di sperimentazione su bambini.

(4-00441)

(1° luglio 1992)

RISPOSTA.(*) – In relazione a quanto richiesto con l'atto parlamentare indicato in oggetto, si attesta che il professor Marcelletti e con esso l'ospedale pediatrico Bambin Gesù di Roma sono stati autorizzati ad effettuare trapianti di cuore-polmoni da cadavere con scopo terapeutico con decreto ministeriale 5 settembre 1991, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 226 del 26 settembre 1991, provvedimento che indica gli operatori autorizzati e che presuppone accertamenti tecnici effettuati dall'Istituto superiore della sanità ai sensi della legge 2 dicembre 1975, n. 644, e del decreto del Presidente della Repubblica 16 giugno 1977, n. 409.

Sulla eventualità di procedere ad uno xenotrapianto di cuore di babbuino su bambini affetti da malformazioni cardiache, questa amministrazione non è al corrente sugli orientamenti, attuali e futuri, del professor Marcelletti.

Tuttavia, viene riproposta la questione dell'utilizzo di animali ai fini sperimentali o, come nella fattispecie, a scopi terapeutici.

Secondo quanto previsto e disciplinato dal decreto-legge n. 116 del 1992, per gli animali destinati a tali scopi è richiesta l'autorizzazione dello stabulario di provenienza (articolo 12), mentre al Ministero della sanità deve pervenire comunicazione del relativo progetto di ricerca (articolo 7).

In tal senso, si comunica che alla competente Direzione generale dei servizi veterinari di questo Ministero non è pervenuta notizia alcuna riguardo al tipo di intervento di cui si è detto sopra.

Il Sottosegretario di Stato per la sanità
AZZOLINI

(28 novembre 1992)

ROSCIA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che in data 4 settembre 1991 veniva inviata tramite fax una richiesta da parte di un consigliere della Lega Nord-Lega Lombarda allo «sportello delle autonomie locali» a Roma, in merito all'interpretazione della legge n. 142 del 1990;

che in data 3 ottobre 1991 e 5 novembre 1991 sono state inviate altre richieste di interpretazione, intervallate da contatti telefonici con l'ufficio sopracitato, che dichiarava ogniqualvolta prossima la risposta scritta;

visto che a tutto il 2 luglio 1992, dopo inutili solleciti, non si è avuto nessun riscontro,

si chiede di conoscere:

se il motivo delle mancate risposte sia dovuto al fatto che la carta era intestata alla Lega Nord-Lega Lombarda;

quali iniziative si intenda intraprendere per rendere più efficiente questo servizio in ossequio alla riforma della legge n. 142 del 1990.

(4-00468)

(8 luglio 1992)

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

RISPOSTA. - L'Ufficio per l'attuazione della riforma delle autonomie locali e per la tenuta degli statuti, in una prima fase di operatività, ha fornito tempestivamente assistenza giuridica e tecnico-amministrativa, nell'ambito delle proprie competenze, a tutti coloro che hanno formulato richieste di pareri.

Successivamente, lo stesso Ufficio, in ordine alle problematiche a carattere generale, anzichè rispondere direttamente ai singoli interessati, ha diramato apposite circolari allo scopo di dare la massima divulgazione all'orientamento assunto da questo Ministero.

Si ritiene pertanto che i quesiti cui fa riferimento l'onorevole interrogante possano trovare risposta in tali circolari.

Si assicura la massima disponibilità a rispondere a quesiti di natura specifica che l'interrogante riterrà di formulare.

Il Ministro dell'interno

MANCINO

(30 novembre 1992)

ROSCIA. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che il sindaco del comune di Salò (Brescia), professor Giuseppe Mongiello, e il segretario comunale, dottor Calogero Alba, hanno più volte rifiutato il rilascio a consiglieri comunali di copie di delibere o altri documenti indispensabili all'espletamento del mandato consiliare;

che le richieste sono state inizialmente fatte a voce e poi attraverso «richiesta motivata» con citazione delle leggi n. 142 dell'8 giugno 1990 e n. 241 del 7 agosto 1990;

che nonostante questo, nonchè diffide da parte dell'ufficiale giudiziario e comunicazioni di inadempienza, il sindaco e il segretario del comune hanno sistematicamente ostacolato l'accesso agli atti amministrativi;

che a tutt'oggi è disattesa l'applicazione della circolare n. 15900/1-bis e la legge n. 142 del 1990, che al comma 3 dell'articolo 45 indica che la comunicazione è intesa come trasmissione integrale degli atti adottati e non come comunicazione dei soli estremi degli stessi;

che la mancanza di regolamenti interni al comune in merito all'accesso agli atti amministrativi non ha legittimato il comportamento del sindaco e del segretario,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali iniziative il Ministro dell'interno intenda assumere affinché vi sia la massima trasparenza amministrativa la quale, peraltro, potrebbe portare alla conoscenza di eventuali illeciti amministrativi come insegna il caso «tangentopoli»;

se non sia il caso di prendere dei provvedimenti nei confronti del sindaco e del segretario del comune di Salò.

(4-00475)

(8 luglio 1992)

RISPOSTA. - Il problema, prospettato dall'onorevole interrogante, va inquadrato con specifico riferimento alla struttura degli uffici comunali di Salò.

In tale comune, allo stato attuale, il servizio di rilascio a consiglieri comunali di copie di delibere o di altri documenti utili per l'espletamento del mandato viene svolto in forma non sistematica, compatibilmente con le esigenze funzionali dei vari uffici.

Peraltro, tale attività, pur in mancanza di una previsione regolamentare, è stata sempre esercitata in modo puntuale ed ordinato.

In buona sostanza, il rilascio delle copie di atti amministrativi non segue particolari formalità essendo subordinato ad autorizzazione del sindaco e del segretario comunale solo in caso di richieste di *dossier* particolarmente voluminosi.

Fermo restando quanto disposto dall'articolo 45, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, circa la sistematica trasmissione ai capigruppo delle deliberazioni adottate dalla giunta, risulta che il testo delle stesse è a disposizione dei consiglieri comunali per la consultazione presso la sede del comune di Salò.

Il Ministro dell'interno

MANCINO

(2 dicembre 1992)

SALVATO, MANNA. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che in data 2 luglio 1992 la società Offset Meridionale srl ha venduto alla società IRIS srl la testata giornalistica del «Giornale di Napoli», cessione avvenuta al di fuori dei criteri previsti dal contratto nazionale dei giornalisti e senza che i lavoratori fossero preventivamente informati;

che tale passaggio di proprietà ha creato una situazione difficile per il giornale, apparendo come un modo surrettizio per aggirare i vincoli che tutelano il lavoro e l'autonomia delle redazioni giornalistiche, timore confermato successivamente dai comportamenti della direzione, e mettendo in moto meccanismi che, se generalizzati, significherebbero un ampliamento, al di fuori di ogni contesto normativo, dei poteri di controllo delle proprietà sui giornalisti e sulle redazioni;

che l'attuale situazione del giornale mette in pericolo il posto di lavoro dei 26 giornalisti e dei 54 poligrafici e collaboratori del quotidiano, impegnati oggi in una vertenza a difesa del giornale e del loro lavoro,

gli interroganti chiedono di sapere quali interventi si intenda realizzare, interessando anche il Garante per l'editoria, al fine di:

chiarire i termini e la regolarità del passaggio di proprietà della testata;

garantire l'autonomia della redazione giornalistica;

difendere il posto di lavoro di poligrafici e giornalisti;

accertare con indagine approfondita l'uso che la proprietà del «Giornale di Napoli» ha fatto dei finanziamenti pubblici che le sono stati assegnati in occasione della precedente fase di ristrutturazione.

(4-00587)

(15 luglio 1992)

RISPOSTA. - In relazione alla vendita della testata «Giornale di Napoli», si rappresenta quanto segue.

Con nota del 30 giugno 1992 la Offset Meridionale srl, editrice del quotidiano «Giornale di Napoli», ha comunicato all'ufficio del Garante per la radiodiffusione e l'editoria di aver venduto la testata alla società IRIS srl con sede in Napoli. Con la medesima comunicazione la società ha trasmesso al predetto ufficio copia del contratto di cessione la cui efficacia ha avuto decorrenza dal 10 luglio 1992.

Nella stessa data la società IRIS srl ha comunicato di aver acquistato, con decorrenza 10 luglio, la proprietà della testata «Giornale di Napoli», richiedendo contestualmente l'iscrizione al registro nazionale della stampa.

L'esame della regolarità dei documenti trasmessi dall'IRIS srl ai fini dell'iscrizione è tuttora in corso da parte del citato ufficio del Garante che si riserva di intervenire sulla vicenda in relazione ai poteri conferitegli dalla legge n. 416 del 1981, semprechè si configurino le condizioni ivi previste.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio

FABBRI

(30 novembre 1992)

SPERONI. - *Al Ministro dei trasporti.* - L'aeroporto della Malpensa, unico scalo intercontinentale dell'Italia del Nord, è stato recentemente oggetto di una polemica, riportata dalla stampa, fra i locali responsabili del controllo del traffico aereo e la relativa azienda statale in merito alla carenza di infrastrutture.

Alle puntuali indicazioni da parte dei controllori, l'azienda ha fatto seguire dichiarazioni che suscitano non poche perplessità.

In particolare:

in ordine alla mancanza di apparato DME, si è replicato che altre radioassistenze consentono agli equipaggi di condotta di rilevare con precisione la propria posizione rispetto all'aeroporto; si è omesso tuttavia di indicarne il tipo, atteso che non risulta installato alcun altro sistema di rilevazione della distanza;

alla mancanza di DME è associata l'assenza di un radar a copertura della fase finale di avvicinamento; la replica, basata sul fatto che il centro di controllo di Linate trasmette agli operatori di Malpensa la posizione degli aeromobili all'atto del rilascio, lascia irrisolta la problematica circa l'esatta conoscenza, in tale fase, della loro posizione, anche in considerazione della citata mancanza di DME;

la mancanza di apparato radar per il controllo degli aeromobili in rullaggio a terra, tenuto conto sia delle condizioni meteorologiche, afferenti in particolare la visibilità nella stagione invernale, sia del notevole sviluppo del traffico su di esso previsto e che già sin d'ora ha toccato punte di trentacinque movimenti l'ora, non ha avuto giustificazioni da parte dell'azienda;

la stessa azienda inoltre, in altra occasione, non ha saputo motivare adeguatamente l'assenza di apparato ATIS, utile per evitare

che la trasmissione agli equipaggi di condotta di informazioni relative alle condizioni meteorologiche ed operative dell'aeroporto distolga i controllori di volo dal compito primario del controllo del traffico aereo.

Si chiede di sapere:

se si intenda provvedere ad informare più compiutamente, senza reticenze e minimizzazioni, gli operatori e l'utenza in generale circa le effettive carenze relative agli apparati indicati;

se sia in previsione, ed entro quali tempi, la loro installazione.

(4-00687)

(23 luglio 1992)

RISPOSTA. - L'Azienda autonoma di assistenza al volo fa sapere che il traffico aereo da/per l'area milanese, e in particolare quello riguardante l'aeroporto di Milano-Malpensa, si svolge regolarmente per quanto riguarda l'assistenza al volo, considerato anche il notevole incremento di traffico verificatosi durante l'anno in corso.

Le infrastrutture tecnico-operative attualmente esistenti su tale aeroporto risultano commisurate al soddisfacimento delle esigenze di gestione del traffico aereo, che viene assistito compiutamente dal centro di controllo regionale di Milano.

Sono presenti nell'aeroporto in questione, disponibili nell'arco di 24 ore, le seguenti infrastrutture:

- un sistema ILS per pista 35R;
- un apparato T/VOR;
- un radiofaro NDB;
- un apparato VDF.

In particolare, viene fatto presente che è prevista quanto prima l'installazione di un apparato DME, da realizzare con effetto prioritario non appena verrà consolidato lo stanziamento dei fondi relativo al bilancio 1993.

In merito alla lamentata assenza sull'aeroporto di un radar di avvicinamento, che dovrebbe dare maggiore affidabilità nella fase finale dei voli, viene fatto presente che il traffico strumentale (prevalentemente voli commerciali), assistito sotto controllo radar positivo dal centro regionale di Milano, viene trasferito alla torre di Malpensa circa 10-12 miglia prima dell'atterraggio, già sequenziato con eventuali arrivi, nonchè coordinato con la torre di controllo stessa per eventuali altre partenze.

L'installazione, poi, di un apparato radar per il controllo degli aeromobili nell'area di manovra rientra in una pianificazione aziendale di futura attuazione, ma già allo studio per giungere in tempi ravvicinati a realizzazioni a titolo sperimentale.

Per quanto concerne la mancanza di un apparato ATIS, facente parte anch'esso di un piano attuativo di nuove tecnologie, viene precisato che sono comunque disponibili via radio, attraverso messaggi di trasmissione Volmet, le informazioni meteorologiche riguardanti l'aeroporto in questione.

Viene ritenuto opportuno, infine, informare che sono previsti un incremento ed una implementazione delle apparecchiature per l'assistenza al volo per le esigenze dell'aeroporto di Malpensa nell'ambito dello schema progettuale denominato «Malpensa 2000».

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(4 dicembre 1992)

SPERONI. - *Al Ministro dei trasporti.* - In risposta ad una precedente interrogazione, veniva magnificata la resistenza all'usura delle carte ferroviarie di libera circolazione in similpelle.

La risposta conteneva poi solo un breve cenno riguardo alle carte ferroviarie di libera circolazione in cartoncino: proprio tale tipo risulta invero particolarmente soggetto ad usura, tanto che, facendone un uso costante, si può riscontrare il deterioramento ben prima della scadenza annuale.

Il suo formato inoltre risulta scarsamente pratico, non consentendo di riporle agevolmente in un comune portafoglio.

Si chiede pertanto di sapere se si intenda provvedere a modificare le carte ferroviarie di libera circolazione in cartoncino in modo da garantirne una migliore resistenza all'usura ed una maggiore praticità.

(4-00971)

(9 settembre 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato che le carte di libera circolazione alle quali si riferisce l'onorevole interrogante sono titoli di viaggio serie A1.

L'ente fa presente che si tratta di documenti che hanno validità annuale e che vengono rilasciati a persone non appartenenti alla struttura delle Ferrovie dello Stato, in base a convenzioni, accordi particolari ovvero, con onere a carico dello Stato, su richiesta di questo Ministero.

In considerazione della limitata validità temporale delle carte di cui trattasi, l'ente Ferrovie dello Stato fa rilevare che non sarebbe rispondente a criteri di economicità confezionarle con materiale più resistente e duraturo nel tempo e quindi più costoso rispetto a quello utilizzato.

Il Ministro dei trasporti
TESINI

(4 dicembre 1992)

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

che in data 30 giugno 1992 lo scrivente presentava un'interrogazione (4-00413), dove denunciava la grave carenza delle Ferrovie dello Stato per quanto concerne le fermate dei treni nelle stazioni principali

della provincia di Grosseto (provincia già penalizzata per essere l'unica in Italia mancante di autostrada);

che, a tutt'oggi, non si è avuta dal Ministro competente alcuna risposta;

che il turismo locale, anche a causa di quanto evidenziato nell'interrogazione, ha subito sensibili flessioni;

che, in particolare, la città di Follonica è stata penalizzata da un orario ferroviario a dir poco incredibile al punto da far sì che per raggiungere nella mattinata il capoluogo di provincia (Grosseto) o Roma vi è un solo treno locale, n. 11859 delle ore 6,54;

che anche per il collegamento Roma-Follonica l'ultimo treno utile nella giornata è il diretto n. 2320 delle ore 17,10 in quanto il rapido n. 616 delle ore 19,50 in arrivo a Grosseto alle ore 21,29 non ferma a Follonica,

si chiede di sapere quali siano i motivi che ostacolano quanto richiesto nella interrogazione del 30 giugno 1992 e quali impedimenti vi siano affinché il rapido n. 616 effettui una fermata anche nella città di Follonica o comunque sia ritardata la partenza da Grosseto del locale n. 11894 delle ore 21,10 in modo da effettuare una coincidenza con il rapido n. 616.

(4-01084)

(17 settembre 1992)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato riferisce che l'assegnazione ai treni *intercity* di ulteriori fermate nelle località intermedie della provincia di Grosseto penalizzerebbe la funzione di collegamento veloce che è propria di tale tipologia di treno.

Più precisamente, un'eventuale fermata a Follonica del treno *intercity* n. 616 Roma-Torino porterebbe alla penalizzazione di quella clientela diretta nel capoluogo piemontese o nelle località intermedie a Nord di Pisa.

L'ente Ferrovie dello Stato precisa, altresì, che per soddisfare le esigenze di mobilità della clientela in partenza ed in arrivo nelle località intermedie aventi consistenti volumi di traffico viaggiatori, quale Follonica, dal prossimo orario estivo in vigore dal 23 maggio 1993, sulla direttrice tirrenica Roma-Torino, sono previsti nuovi treni interregionali che nelle località intermedie svolgono la funzione di afflusso e deflusso per i treni *intercity*.

In particolare, le partenze da Roma per Follonica avverranno alle ore 6,35 - 8,10 - 11,45 - 14,14 - 15,30 - 17,15, con arrivo nella località toscana rispettivamente alle ore 9,04 - 10,34 - 14,09 - 16,29 - 17,55 - 19,42.

Nel senso inverso, le partenze da Follonica per Roma avverranno alle ore 6,36 - 11,57 - 13,50 - 17,24 - 19,24 - 21,33, con arrivo nella capitale rispettivamente alle ore 8,48 - 14,22 - 16,30 - 19,50 - 21,50 - 0,05.

Per quanto concerne, infine, la partenza ritardata del treno locale n. 11894, l'ente informa che tale provvedimento non risulta attuabile non soltanto per impedimenti di ordine tecnico, ma perchè il tempo intermedio che intercorrerebbe tra la partenza del treno locale

precedente e il suddetto risulterebbe eccessivo e andrebbe a penalizzare quella parte di viaggiatori che usufruiscono di quel treno a quell'orario.

Il Ministro dei trasporti

TESINI

(4 dicembre 1992)

VISIBELLI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso che risulta che a molti dipendenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni addetti al servizio di recapito sia pregiudicata la possibilità di una normale fruizione delle ferie a causa della cronica carenza di personale che si registra in tale settore;

preso atto di come l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni sia orientata verso una gestione economica di tale servizio, ragione per cui abusa dell'istituto dell'abbinamento zone (cui dovrebbe ricorrere, secondo il dettato legislativo, solo in casi eccezionali), istituto che ha assunto la valenza di elemento ordinario nella programmazione del lavoro, con in più il carattere della coattività;

considerato che, per la concorrenza di molti fattori, il servizio di recapito non può non costituire una voce passiva nel bilancio delle poste; infatti la maggior parte degli oggetti da recapitare è costituita da stampe, periodici, giornali, cioè da oggetti il cui recapito, godendo essi di un regime tariffario agevolato, non consente introiti capaci di coprire anche parzialmente i costi, per cui l'amministrazione, nel tentativo di conseguire l'equilibrio tra costi e ricavi, è costretta a limitare al minimo il numero degli addetti, a imporre l'effettuazione dell'abbinamento e a ritardare la revisione delle zone di recapito;

ritenuto che, essendo l'informazione un servizio sociale essenziale, dei costi relativi alla diffusione della stampa debba farsi carico il Ministero del tesoro e non l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in materia intenda assumere al fine di ricondurre a normalità il servizio di recapito, che più degli altri riflette l'immagine dell'amministrazione postale.

(4-00805)

(5 agosto 1992)

RISPOSTA. – Al riguardo si fa presente che questa amministrazione, effettivamente, incontra delle difficoltà per un buon funzionamento del servizio di recapito, a causa della perdurante carenza di organico, provocata dall'annoso blocco delle assunzioni di personale, alla quale spesso vanno aggiunti esoneri dal servizio esterno di personale invalido o di unità che ne siano occasionalmente dispensate, ed assenze giornaliera motivate da varie cause. Situazioni queste ultime che si verificano più frequentemente durante i periodi estivi.

L'amministrazione postale, per porre rimedio ai citati inconvenienti e consentire un regolare svolgimento del servizio, si vede, pertanto, costretta a fare ricorso all'abbinamento delle zone e a limitare e

scaglionare l'erogazione delle ferie al personale, sebbene permanga il principio che tutti i dipendenti, ove possibile, debbano fruire di quindici giorni di ferie nei mesi di luglio e agosto.

Per fronteggiare le varie esigenze si interviene e con l'assunzione di personale straordinario a tempo determinato e con l'erogazione di compensi per lavoro eccedente la resa d'obbligo, commisurati alla protrazione dell'orario ed al volume di oggetti trattati.

Per quanto concerne la predominanza nel servizio di recapito di oggetti che godono di regime tariffario agevolato (stampe, periodici e giornali) e che comportano, come l'interrogante fa rilevare, introiti largamente inferiori ai costi sostenuti, si significa che l'operato di questa amministrazione non può ispirarsi a considerazioni economiche in quanto è obbligata dalla vigente normativa a praticare tariffe agevolate per le suddette categorie di oggetti.

Per migliorare il servizio in parola l'amministrazione ha in corso di attuazione le seguenti iniziative:

potenziamento degli impianti di meccanizzazione per ridurre le operazioni terminali affidate al portalelettere e per controllare le giacenze;

dotazione di motomezzo al personale addetto al recapito;

istituzione di osservatori regionali per verificare la qualità del servizio.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

PAGANI

(4 dicembre 1992)
