

dova. I membri di tale commissione erano stati denunciati penalmente per aver penalizzato in alcuni titoli scientifici, didattici ed assistenziali un candidato per favorire il concorrente vincitore del menzionato concorso, il quale aveva presentato un *curriculum* alterato in alcuni titoli didattici, scientifici ed assistenziali;

una sentenza del Consiglio di Stato emessa nel 1998 ha dichiarato illegittima l'attribuzione dell'incarico primario all'esito del predetto concorso del 1995;

però la commissione che ha riesaminato i menzionati *curricula* è stata la stessa del concorso del 1995, pur essendo esso iscritta nel registro delle notizie di reato per abuso di ufficio commesso durante il detto concorso;

questa commissione, per giunta, ha ignorato i rilievi della menzionata sentenza del Consiglio di Stato ed ha preso ugualmente in considerazione il menzionato *curriculum* del candidato risultato vincitore del concorso del 1995, che si assumeva alterato e, per evitare di far vincere il concorso all'altro candidato, ha mutato radicalmente i criteri di valutazione adottati nel 1995;

essa è giunta perfino ad alterare lo stato di servizio del candidato non vincitore in modo da disconoscere dieci anni di anzianità di servizio e dieci anni di insegnamento riferibili al medesimo. Tali titoli erano documentati nello stato di servizio rilasciato allo stesso dall'università di Padova e considerati, dalla medesima commissione nel concorso del 1995;

a giudizio dell'interrogante è grave che non si sia promosso un processo penale per il reato di falso in atto pubblico nei confronti di una commissione universitaria che ha alterato un certificato di servizio rilasciato dalla medesima università perché ritenuto non veridico;

si rimarca che altri procedimenti penali sono stati promossi per denunciare reati assimilabili a quello prima esposto che sarebbero stati commessi presso la

divisione di nefrologia dell'ospedale di Padova (procedimenti N.R.n.r. 975/98 N.R.n.r. 727/99) —:

se il Ministro della giustizia non ritenga adottare le opportune iniziative di carattere ispettivo, nonché verificare se sussistano i presupposti per la promozione dell'azione disciplinare. (4-02937)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dell'interno, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, per sapere — premesso che:

l'utilizzo di autisti extracomunitari, privi di regolari permessi di soggiorno dipendenti di società anch'essa extracomunitaria, sembrerebbe in progressivo e preoccupante aumento da parte di un numero sempre maggiore di aziende di trasporto al punto che sembrerebbero notarsi i primi segnali di reazione tra quelle imprese che, scegliendo di rispettare la normativa, non accettano quel tipo di concorrenza;

in particolare si tratterebbe di personale che, oltre ad essere impunemente sfruttato, talvolta privo di regolare patente di guida — il che comporta la nullità delle assicurazioni riferite ai mezzi di cui si trovano al volante —, solitamente sottopagato e costretto ad orari di lavoro assolutamente al di sopra delle norme sulla sicurezza nella circolazione;

i primi casi eclatanti si sono riscontrati in Austria ed in Germania e nonostante il Parlamento europeo abbia elaborato una proposta di regolamento per l'adozione di un « patentino » professionale che obbligatoriamente dovranno possedere anche gli autisti provenienti da Paesi terzi

impiegati da imprese di autotrasporto comunitario, attende di essere ancora approvato definitivamente;

decisamente più avanti sarebbe la Germania che ha introdotto una nuova legge in materia, all'inizio del 2002, che si basa sul pieno coinvolgimento dei committenti in caso di utilizzo, da parte dei vettori, di conducenti irregolari. I committenti, infatti, sono tenuti a verificare che l'impresa con cui hanno stipulato il contratto di trasporto impieghi autisti in possesso del permesso di lavoro previsto dalla legge del « Land » in cui l'impresa stessa ha sede;

altri Stati, come l'Austria e la Francia, pur non avendo ancora una normativa specifica sulla materia, avrebbero intensificato i controlli sul possesso, da parte di questi autisti, di regolari permessi di soggiorno, patenti di guida, patentini ADR, eccetera;

in Italia il problema esiste e le irregolarità che emergono sono in parte segnalate dalle Associazioni di categoria agli Ispettorati del Lavoro. Purtroppo non avendo una normativa più adeguata alla situazione, se il mezzo è straniero, viene emesso un verbale che rileva l'irregolarità ma, di fatto, il mezzo può continuare a circolare ed il conducente, anche in caso di ritiro della patente, può richiedere un duplicato denunciandone lo smarrimento;

a ciò si aggiunge il fatto che spesso i trasportatori italiani concludono artificiosi contratti di collaborazione con aziende che hanno sede in Paesi non membri dell'Unione europea, per farsi fornire autisti, il che viene giustificato con una presunta mancanza di lavoratori all'interno della stessa;

l'utilizzo di autisti extracomunitari, provenienti in particolare dalla Romania e dall'Ungheria, alla guida di autoveicoli di proprietà di imprese italiane, contrasta con la normativa vigente;

la materia, oggetto di regolamentazione alquanto frazionata, ha trovato una disciplina più organica a partire dalla

legge n. 454 del 1997, riguardante la ristrutturazione di aziende di autotrasporto (nazionali), e dal decreto legislativo 85/98, afferente imprese iscritte all'Albo nazionale di trasporto;

l'articolo 12 del decreto ministeriale n. 212 del 1998 recita testualmente: « durante la guida di qualsiasi veicolo destinato al trasporto di cose per conto terzi, i conducenti devono recare con sé documentazione idonea a dimostrare il titolo in base al quale prestano servizio presso l'impresa di trasporto »;

la norma è stata posta in essere allo scopo di evitare « lavoro nero » che, tra l'altro, potrebbe creare anche gravissimi problemi alla sicurezza della circolazione. Malgrado ciò, il fenomeno dell'utilizzazione di lavoratori extracomunitari quali autisti è stato variamente aggirato da alcune imprese mediante l'utilizzo del cosiddetto « distacco »;

il distacco, in verità, è già previsto dal decreto ministeriale 22 maggio 1998, n. 212 avente ad oggetto il regolamento dei criteri e delle modalità per la dimostrazione del possesso dei requisiti per la conversione delle autorizzazioni all'impresa di autotrasporto che, all'articolo 5, comma 1, fa espresso riferimento a « personale distaccato »;

la successiva deliberazione 23 luglio 1998 del ministero dei trasporti e della navigazione, nel fissare i criteri atti a dimostrare il titolo in base al quale i conducenti dei veicoli destinati al trasporto di cose per conto terzi prestino servizio presso l'impresa di trasporto, al punto 6 espressamente indica: « lavoratore distaccato o comandato ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di lavoro » e stabilisce che questi deve essere munito della « copia autentica della lettera di distacco o comando »;

tuttavia, la fattispecie del distacco del lavoratore, così come elaborata dalla dottrina e dalla giurisprudenza, viene fondata su due presupposti imprescindibili: la temporaneità e l'interesse del datore di lavoro distaccante;

la Suprema Corte di Cassazione, con sentenza del 17 marzo 1998, n. 2880, ha confermato un orientamento consolidato secondo il quale è configurabile l'istituto del distacco del lavoratore presso altra azienda qualora sia accertata la sussistenza, per la prestazione resa dal lavoratore a favore di terzi, dell'interesse del datore di lavoro distaccante, che perduri per l'intera durata del distacco. In caso contrario si configura l'ipotesi dell'interposizione vietata di manodopera;

questo rappresenterebbe il punto focale della questione in quanto l'articolo 2127 del codice civile e la legge n. 1369 del 23 ottobre 1960 sanciscono espressamente il divieto di intermediazione e di interposizione del rapporto di lavoro;

la condizione del lavoratore distaccato è stata ulteriormente analizzata dal decreto legislativo 25 febbraio 2000, n. 72 e, per ultimo, dalla circolare del ministero del lavoro n. 82 del 23 novembre 2000 che regola e dà attuazione all'articolo 27 del decreto legislativo n. 286 del 1998;

nel decreto legislativo n. 72 del 2000, all'articolo 2, si definisce « lavoratore distaccato » il lavoratore abitualmente occupato in uno Stato membro dell'Unione europea diverso dall'Italia che, per un periodo limitato, svolge il proprio lavoro in territorio nazionale italiano;

il comma 2 dello stesso articolo chiarisce che il periodo limitato deve essere di durata sin dall'inizio predeterminata o predeterminabile con riferimento ad un evento futuro e certo;

la successiva circolare n. 82 del 2000 del ministero del lavoro, nel disciplinare il distacco di un lavoratore « da imprese stabilite in uno Stato non membro (della Comunità europea) » presso un'unità produttiva della medesima impresa o presso altra impresa appartenente allo stesso gruppo, ha ribadito la necessità della presenza dei seguenti requisiti:

un « contratto di appalto » con la ditta estera da cui dipendono i lavoratori stranieri richiesti;

che i lavoratori stranieri rientrino in « qualifiche specializzate (derogabili solo in presenza di specifici accordi bilaterali) »;

un'attenta verifica da parte delle direzioni provinciali del lavoro sull'esistenza della ditta estera e sulla dipendenza dalla medesima dei lavoratori stranieri per i quali viene richiesta l'autorizzazione al lavoro;

la necessità di acquisire « il parere della rappresentanza sindacale dell'azienda richiedente e delle organizzazioni sindacali di categoria dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello provinciale nel settore interessato »;

l'ulteriore circolare 78/2001 del 6 agosto 2001 del Ministero del lavoro ha ancora una volta ribadito la necessità di procedere ad accurate verifiche atte ad accertare l'effettiva presenza dei lavoratori extracomunitari per i quali sia stata rilasciata l'autorizzazione, la reale esistenza dei requisiti relativi all'autonomia organizzativa dell'impresa appaltatrice previsti dalla legge n. 369/60, nonché l'individuazione del luogo dove si svolgeranno i lavori oggetto del contratto di appalto;

se tale è la normativa disciplinante la materia, è evidente che l'utilizzazione di autisti extracomunitari col meccanismo del « distacco » viene posto in essere in palese contrasto sia della norma giuslavoristica in quanto l'autista:

a) non è un lavoratore « specializzato »;

b) non viene inviato in Italia presso un luogo di lavoro ben individuato;

c) non vi rimane per un periodo limitato e, soprattutto, predeterminato;

d) non viene per prendere né per erogare specifiche conoscenze;

che, addirittura, della norma di polizia che regola i flussi dei lavoratori stranieri in Italia, in quanto l'autista extracomunitario è munito solo di un visto d'ingresso per motivi che non attengono

allo svolgimento di un'attività lavorativa in Italia, e quindi, in palese contrasto con la norma contenuta nel « Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero » (decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286);

quanto sopra, inoltre, mentre sembrerebbe non contrastare con la recente sentenza della Corte di Cassazione sezioni unite penali n. 33539/2001 con cui si attesta che l'utilizzazione di lavoratore straniero privo di permesso di soggiorno non costituisce più reato, da cui l'interpretazione del decreto legislativo n. 286/98 con l'eliminazione della « rilevanza penale del fatto », tuttavia rimane pur sempre l'oggettivo e indebito utilizzo di un lavoratore straniero che dà luogo o all'intermediazione illegale di manodopera o, quanto meno, all'occupazione di personale sprovvisto di regolare permesso di soggiorno —

come si intenda intervenire per garantire sul territorio nazionale sia la sicurezza stradale sia il rispetto delle più elementari regole di mercato — evitando così una sleale quanto dannosa e illegittima concorrenza — ovvero bandire la possibilità di tali e tante forme di sfruttamento e di evasione fiscale;

come si intenda procedere per la realizzazione di una chiara ed univoca interpretazione delle varie norme e disposizioni poste in essere dai diversi ministeri allorché sembrerebbe confermata la volontà del legislatore di volersi opporre all'utilizzo illegale di manodopera extracomunitaria come peraltro già avviene in alcuni altri Paesi della Comunità.

(2-00331)

« Bornacin ».

Interrogazione a risposta orale:

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

si continua a registrare un'assurda politica di riduzione del servizio espletato

da Trenitalia Spa in tutta la regione Calabria;

in particolare la linea ferroviaria che interessa il « Basso Jonio » della provincia di Catanzaro sta per subire l'ulteriore riduzione del servizio attraverso la soppressione di treni a lunga percorrenza come ad esempio l'*Intercity* 744 per Firenze-Bologna;

l'assunzione di decisioni siffatte crea enormi difficoltà alle popolazioni locali ed, in generale, a territori ad altissima vocazione turistica;

gli utenti, a causa delle scelte aziendali di Trenitalia Spa, sono costretti a raggiungere stazioni ferroviarie fortemente decentrate utilizzando il trasporto locale ovvero mezzi privati;

non si comprende a quale criterio di razionalità e di efficienza possa rispondere la scelta operata da Trenitalia Spa di sopprimere il percorso dell'*Intercity* 744;

Trenitalia Spa, preposta ad assicurare e migliorare il servizio ferroviario di tutto il territorio calabrese sta attuando il progressivo isolamento di un territorio, quello jonico calabrese, che sconta negli anni ritardi cronici nella fornitura di servizi —;

quali urgenti misure intenda il Governo assumere affinché Trenitalia Spa riveda le sue scelte operative affinché sia rivista la decisione di sopprimere l'*Intercity* 744 Firenze-Bologna, ponendo, nel contempo, in essere ogni più utile azione a favore della popolazione calabrese in termini di complessivo miglioramento del servizio. (3-00969)

Interrogazione a risposta in Commissione:

SERENI, ABBONDANZIERI e CALZOLAIO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la cosiddetta « Legge Obiettivo » prevede per l'Umbria e per le Marche inter-

venti infrastrutturali di particolare rilevanza, tra cui quelli relativi alla strada statale 77 Foligno Civitanova Marche;

per le suddette opere non sono ancora spendibili le risorse relative e non sono ancora chiariti modalità e tempi di realizzazione;

la necessità di recuperare il gap infrastrutturale che ha in passato penalizzato il territorio interessato è stata al centro dell'intesa istituzionale stipulata tra le regioni e il Governo nazionale dal 1999, anche in conseguenza della situazione particolare dovuta al terremoto che ha colpito l'area nel 1997;

un progetto preliminare dell'ANAS per la strada statale 77 è già stato inviato alle Regioni Umbria e Marche —:

quando il Governo procederà ad emanare il decreto attuativo della « legge obiettivo » indispensabile a concretizzare le opere previste;

se il decreto risponderà alla necessità di integrazione degli interventi della legge obiettivo con i piani ordinari dell'ANAS, delle FF.SS. e di altri soggetti, come più volte richiesto dalle Regioni;

da quanto tempo l'ANAS ha consegnato il progetto preliminare relativo all'intervento sulla strada statale 77 e quali valutazioni di carattere finanziario e ambientale contiene;

se il Governo intenda confermare tale progetto o incaricare l'ANAS di elaborare una nuova ipotesi; se, in questo secondo caso, l'ANAS abbia già provveduto a predisporre un nuovo progetto;

se, infine, il Governo abbia già identificato la totalità delle risorse necessarie per la realizzazione della stessa strada statale 77 e a quali fonti esse facciano riferimento. (5-00938)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la strada statale n. 128, che lungo la dorsale sarda collega i comuni di Monastir e di Sorgono, rappresenta una delle principali arterie dell'isola ed è percorsa ogni giorno da migliaia di autoveicoli;

la fondamentale importanza che tale via di comunicazione riveste, anche dal punto di vista economico, ha reso necessario procedere ad un intervento di ampliamento, appositamente cofinanziato dall'Unione europea;

a tutt'oggi, nonostante il progetto esecutivo dell'opera e l'erogazione di un ulteriore finanziamento di un milione di euro iscritto a bilancio per l'anno 2002, non è stato ancora dato avvio ai lavori;

l'esecuzione delle opere di ampliamento si prospetta, peraltro, urgente e necessaria al fine di garantire il pieno sviluppo economico del territorio, già fortemente compromesso —:

se non ritenga di assumere, con la sollecitudine che la situazione prospetta, le iniziative più idonee onde consentire la celere esecuzione dei lavori di ampliamento della strada statale 128, così come previsti nel progetto esecutivo delle opere.

(4-02927)

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

la realizzazione delle infrastrutture sta alla base del piano di « rivoluzione » che il Governo ha promesso agli elettori — osserva il notiziario *L'Informatore* nell'articolo « Cantieri mai aperti » — oltre a risultare fondamentale per lo sviluppo economico italiano;

si è parlato — sostiene l'articolista — di acquedotti nuovi o da ristrutturare, di linee ferroviarie da ingrandire dove ancora esistono binari a senso alternato, di nuove realizzazioni nell'ambito del progetto alta

velocità, si è parlato di ponti, ampliamento di strade e autostrade, varianti, porti e snodi per il traffico commerciale, ma ad oggi ancora non si è visto neppure un cantiere aperto;

la legge delega sulle grandi opere è stata approvata già nel 2001 all'interno dei provvedimenti dei 100 giorni, ma da allora i contribuenti non ne hanno avuto più notizia. Ci farebbe piacere conoscere — conclude *L'Informatore* — le tappe previste per l'inizio delle opere già in programma, nonché l'elenco delle stesse opere con la data di apertura dei cantieri e quella prevista di chiusura, oltre a capire con quali soldi verranno finanziati i progetti, perché se l'idea è che il *project financing* sia lo strumento da utilizzare allora i cittadini italiani possono dire addio ai sogni di gloria —:

se il contenuto dell'articolo riportato in premessa corrisponda a verità.

(4-02933)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

CARBONI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il quotidiano *La Nuova Sardegna* dà notizia oggi 14 maggio che è stata chiusa la caserma dei carabinieri di stanza nel comune di Uri, paese di circa tremila abitanti in provincia di Sassari, e che i militari ivi assegnati sono stati trasferiti nella caserma di stanza nel vicino comune di Usini;

la chiusura della caserma ed il trasferimento in altro centro dei militari ivi assegnati, decisa ed attuata senza dare alcuna comunicazione al sindaco, viene giustificata con la inagibilità dell'edificio che ha fin qui ospitato la caserma e, per

fonti ufficiose in forza di provvedimento giudiziale conseguente all'accertamento di morosità dello Stato conduttore;

la chiusura della caserma nel comune di Uri rappresenta un ulteriore disimpegno dello Stato in Sardegna e contrasta soprattutto con le assicurazioni fornite dall'onorevole Ministro dell'interno nel corso della sua recente visita nell'isola —:

quali iniziative intendono assumere i Ministri interrogati per ripristinare l'indispensabile presenza della stazione dei carabinieri nel comune di Uri e per provvedere con rapidità al restauro dei locali ed a sanare la morosità nel pagamento del canone;

se queste sono congiuntamente o alternativamente le ragioni del trasferimento dei militari di stanza nel comune di Uri alla stazione del comune di Usini.

(4-02930)

PORCU. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

ad Uri (Sassari), c'è un clima di viva preoccupazione nella cittadinanza e nei suoi amministratori per la paventata chiusura della locale stazione dei carabinieri (sembra a causa della inadeguatezza della caserma);

sino ad ora, tale decisione non è stata modificata né a seguito delle prese di posizione del consiglio comunale, né dopo le manifestazioni pubbliche dei cittadini —:

cosa il Governo intenda fare per assicurare la continuità della presenza della stazione dei carabinieri a Uri, contenendo le giuste esigenze dei carabinieri a disporre di una caserma idonea, nonché il diritto dei cittadini a vedersi tutelati, nel proprio comune, dalla presenza dello Stato rappresentata dall'arma dei carabinieri.

(4-02938)