

carcere giudiziario Buoncammino frequentato da un gran numero di detenuti, che ha permesso non soltanto di avvicinare alla cultura ed alla lingua italiana i detenuti, molti dei quali extracomunitari, ma che ha anche svolto la funzione di strumento di integrazione sociale e culturale;

se non ritenga di sollecitare l'amministrazione penitenziaria del carcere giudiziario Buoncammino di Cagliari affinché sia nuovamente previsto un corso scolastico elementare per l'anno scolastico 2002-2003. (4-03596)

ROMANO, VOLONTÈ, TUCCI, MONTECUOLLO, LUCCHESI, EMERENZIO BARBIERI, DI GIANDOMENICO, DE LAURENTIIS, ANNA MARIA LEONE, MONGIELLO, DEGENNARO, PERETTI, MEREU, COZZI, MORONI, D'AGRÒ, CATANOSO, GIUSEPPE DRAGO, MARINELLO, FALLICA, LENNA, TABACCI, RICCARDO CONTI, GRILLO, ANGELINO ALFANO, FILIPPO MARIA DRAGO, D'ALIA, TANZILLI, LA GRUA, ROTONDI, VERRI, STRANO, PAOLONE e SCALIA.
— Al Ministro della giustizia. — Per sapere — premesso che:

nelle edizioni dei giornali *La Sicilia* e *Il diario DOC*, rispettivamente, del 30 maggio 2002 e del 1° giugno 2002, è apparsa la notizia che il Pubblico ministero di udienza, dottor Aliffi, nel processo in fase dibattimentale nei confronti di Nardo ed altri avanti alla Corte di assise di Siracusa, ha affermato che la causale dell'omicidio del priolese Mimmo Gala non è da ricercarsi in uno scontro tra *clan* opposti per il dominio territoriale bensì nel deprecabile e perverso rapporto instauratosi tra l'onorevole Pippo Gianni e il boss lentinese Nardo;

l'onorevole Pippo Gianni, deputato nazionale in carica, è stato espressamente indicato come corresponsabile e/o mandante diretto o indiretto, insieme ad altri imputati, dell'omicidio Gala nel corso della requisitoria del dottor Aliffi nel processo anzidetto —

se il medesimo parlamentare sia imputato nel processo in questione o risulti esservi indagato;

nel caso dovesse risultare l'assenza nel processo dell'onorevole Gianni, se il pubblico ministero possa parlarne in termini di responsabilità od in qualsivoglia modo in fase di requisitoria, per di più in assenza di riscontri o indagini;

ove anche tali indagini siano state avviate, se il Pubblico ministero che ne sia a conoscenza possa accennare all'ipotesi accusatoria nei confronti dell'onorevole Gianni e come verrebbe consentita in tal caso la difesa al parlamentare a causa della sua assenza dal processo;

se le affermazioni del dottor Aliffi fossero state rese in assenza di indagini e conseguenti riscontri come sarebbero da ritenersi sotto il profilo precessuale;

se il diritto alla difesa ed alla reputazione, sanciti e tutelati dalla Costituzione, non debbano trovare applicazione per tutti i cittadini;

quale cautela debba comunque essere osservata nei confronti di chi riveste ruoli pubblici, ancor più in quanto espressione della sovranità popolare, per il disdoro e la fiducia nelle istituzioni che ne conseguono;

quali iniziative di propria competenza intenda adottare ove sia accertata la veridicità delle affermazioni attribuite dagli organi di stampa citati in premessa. (4-03602)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei tra-

sporti, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

l'utilizzo di autisti extracomunitari, privi di regolari permessi di soggiorno dipendenti di società anch'esse extracomunitarie, 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 comunitarie, 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 aggiungerebbe 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 se 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 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. 285 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 e 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 dipendano 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 n. 78 del 6 agosto 2001 del ministero del lavoro ha ancora una volta ribadito la necessità di procedere ad accurate verifiche atte ad accertare la 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 « T.U. delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero » (decreto legislativo 25 luglio 1998 n. 286) —:

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 delle forme di sfruttamento e di evasione fiscale denunciate in premessa.

(2-00438) « Bornacin, La Russa, Menia, Cannella, Landi di Chiavenna ».

Interrogazioni a risposta immediata:

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

secondo l'Istituto Tagliacarne, la dotazione ferroviaria meridionale si colloca tra il 60 ed il 70 per cento della media italiana, con picchi negativi in Puglia (71 per cento), Calabria (74 per cento) e Sicilia (64 per cento);

al tragico incidente di Rosetta Marea non può considerarsi estranea né la vetustà né la carenza di manutenzione delle strutture;

i tempi commerciali necessari alla percorrenza delle tratte più importanti, quali la Palermo-Messina, hanno il sapore e la cadenza di un percorso biblico: tre ore e trentacinque minuti per 232 chilometri —:

se il Ministro interrogato non ritenga di portare urgentemente a conoscenza del Parlamento dettagliati programmi relativi alla ristrutturazione, ai tempi di realizzazione ed al reperimento delle risorse per il potenziamento della rete ferroviaria nell'Italia meridionale, ed in particolare nella regione siciliana, e se, ove mai le risorse disponibili non fossero sufficienti, non ritenga di proporre l'attingimento da quelle previste per la costruzione del ponte sullo stretto di Messina, in considerazione del fatto che per la Sicilia e per l'Italia meridionale la possibilità di disporre di una rete ferroviaria degna di questo nome va considerata una priorità assoluta. (3-01263)

CÈ, GIBELLI, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, DARIO GALLI, BRICOLO, ERCOLE, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, CAPARINI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN, LUCIANO DUSSIN, FONTANINI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSSANA, MARTINELLI, FRANCESCA MARTINI, PAROLO, PAGLIARINI, POLLEDRI, RIZZI, RODEGHIERO, SERGIO ROSSI, STUCCHI e VA-

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

la linea ferroviaria Palermo-Messina presenta un grave stato di arretratezza, in quanto, su 230 chilometri di rete, solo 80 sono a doppio binario;

in riferimento al recente disastro ferroviario sono state avviate tre inchieste per far luce su quanto accaduto e per individuare gli eventuali responsabili;

la tratta accidentata è stata interessata recentemente da lavori di manutenzione, che, a differenza di quanto sostenuto dall'amministratore delle Ferrovie dello Stato, non sembrerebbero ancora essere stati conclusi;

ad oggi, le indagini sembrerebbero escludere l'errore umano, in quanto sul luogo del disastro sarebbero stati rinvenuti perni e bulloni in ferro, che dovrebbero tenere ferme le rotaie, svitati ed allentati ed in alcuni punti addirittura mancanti —:

quali siano le iniziative che si intendono avviare, o che sono state già avviate, per accertare le responsabilità della società Trenitalia e della società Rete ferroviaria italiana in riferimento ai lavori di manutenzione sulla tratta Palermo-Messina e, più in generale, ai programmi di manutenzione e sicurezza della rete ferroviaria italiana. (3-01264)

Interrogazione a risposta scritta:

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

da quanto si apprende dagli organi di stampa e da fonti sindacali l'incidente ferroviario avvenuto in data 20 luglio 2002 sulla linea Palermo-Messina risulterebbe, con molta probabilità, causato da quelle gravi carenze strutturali della linea che da tempo e da più parti erano state denunciate e segnalate;

la politica dei trasporti non può essere limitata al lungo periodo e alle nuove

infrastrutture, ma deve, al contrario, tener conto delle esigenze presenti e del fatto che in attesa di investimenti di ammodernamento della rete ferroviaria, nel mezzogiorno così come in tutto il territorio nazionale, gli interventi di manutenzione della rete esistente risultano di prioritaria necessità —:

quali impegni di spesa siano stati presi da parte del Governo per far fronte ad una adeguata manutenzione delle linee ferroviarie, specialmente le più vecchie e quelle situate nel Mezzogiorno italiano, e per garantire che la sicurezza diventi la caratteristica comune a tutti i comparti del sistema nazionale di trasporti. (4-03599)

* * *

INTERNO

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti, chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

nelle giornate del 18, 19 e 20 luglio 2002 a Genova, reparti composti da ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria appartenenti alla polizia di stato hanno dato corso a diverse operazioni di controllo dell'identità dei cittadini che erano in arrivo nella città di Genova per partecipare alla manifestazione del Genoa Social forum;

risulta all'interrogante che in tali operazioni di controllo, oltre alla richiesta di documenti d'identità, a numerosi cittadini è stato imposto di uscire dai propri autoveicoli, di mostrare il contenuto dei propri bagagli e delle vetture in cui viaggiavano: tutte queste operazioni venivano filmate e i documenti anche fotografati;

risulta altresì all'interrogante che in alcuni casi persone fermate per l'identificazione all'autogrill sulla Milano-Serravalle precedente l'uscita di Bolzaneto, sono state poi obbligate a recarsi al casello di Bolzaneto scortate dalle auto della polizia affinché la Digos potesse procedere alle riprese video;