

***INTERROGAZIONI PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA***

—————

PAGINA BIANCA

**INTERROGAZIONI
PER LE QUALI È PERVENUTA
RISPOSTA SCRITTA ALLA PRESIDENZA**

BASTIANONI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere, premesso che:

l'Autorità portuale di Ancona è già insediata da dieci mesi ed ancora non è stato nominato il segretario generale —:

quali siano i motivi della mancata nomina, che arreca un evidente danno per la operatività dell'Autorità portuale stessa.
(4-00145)

RISPOSTA. — *In data 12 giugno 1996 il Comitato Portuale ha nominato l'ing. Gloria Lucarini Segretario generale dell'Autorità portuale di Ancona.*

Il ritardo di tale nomina è stato causato dal fatto che in precedenza (13.11.1995) era stato designato per tale incarico l'ing. Occhipinti, dirigente tecnico del Provveditorato alle opere pubbliche delle Marche, per il quale si prospettava l'esigenza di essere posto in posizione di comando presso l'Autorità portuale.

A tale riguardo, sia l'Amministrazione dei trasporti, sia quella dei Lavori Pubblici si sono espresse negativamente ravvisando l'ipotesi di incompatibilità e cumulo di impieghi.

L'Autorità portuale ha interessato sull'argomento l'Avvocatura distrettuale dello Stato di Ancona che con nota 27.1.1996 ha ritenuto possibile il comando dell'ing. Occhipinti, purché limitato nel tempo.

Il Ministero dei lavori pubblici con nota 13.3.1996 ha confermato l'impossibilità di concedere il comando di personale appartenente ai ruoli tecnici.

Si ritiene doveroso evidenziare che, nonostante il ritardo della nomina del segretario generale, l'intera organizzazione portuale ha provveduto a tutti gli adempimenti

necessari, assicurando l'attuazione della legge n. 84 del 1994.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

BENEDETTI VALENTINI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso che:

resta aperta ed irrisolta la crisi del lanificio Ginocchietti di Pontefelcino di Perugia, azienda di grande tradizione e cospicuo rilievo produttivo, la cui vicenda coinvolge la sorte di circa 130 dipendenti, nonché quella connessa del maglificio di Perugia, che interessa a sua volta 80 dipendenti circa;

è cresciuto in questi giorni lo stato di esasperazione, più che fondato e comprensibile, delle maestranze, che hanno dato vita ad una significativa e drammatica manifestazione nel centro cittadino di Perugia, dopo aver tenuto molte responsabili e partecipate assemblee di approfondimento di tutti gli aspetti della crisi e delle possibili soluzioni;

i lavoratori si trovano dal 31 marzo 1996 privi anche dei più immediati ammortizzatori sociali;

si pone inderogabilmente il problema di assicurare un sollecito trapasso di iniziativa imprenditoriale, affinché il fermo dell'attività produttiva non comprometta irreversibilmente le possibilità di ripresa del lavoro e non determini una irrimediabile uscita dal mercato in un contesto generale, come quello perugino, che è entrato ormai a pieno titolo nel preoccupante scenario della destrutturazione industriale;

documentate istanze sono state indirizzate al Ministero del lavoro e della previdenza sociale perché venga riconosciuta la cassa integrazione speciale per crisi, mentre sul piano della gestione dell'azienda sembrano essersi profilate interessanti possibilità di subentro di altri imprenditori interessati —:

se non ritengano di dover effettivamente e urgentemente dare risposta posi-

tiva alla richiesta di concessione della cassa integrazione speciale per crisi aziendale, a norma della legge n. 223 del 1991, finalizzata al ricollocamento di buona parte del personale ed al possibile pensionamento della restante parte;

se non ritengano di dover svolgere un proprio autorevole intervento governativo — anche in raccordo con la regione Umbria e nel rispetto dell'interlocuzione tra le parti sociali — per propiziare una possibile soluzione positiva della vertenza che, recuperando all'attività il lanificio di Pontefelcino di Perugia, eviti la liquidazione di un polo essenziale dell'economia perugina, salvaguardi i diritti acquisiti dei lavoratori e nella massima misura possibile i livelli occupazionali e scongiuri il conseguente timore di probabili manifestazioni di esasperazione sociale nel territorio. (4-00709)

RISPOSTA. — In merito alla situazione segnalata nel documento parlamentare sono stati acquisiti elementi informativi dai competenti Uffici del Ministero.

Per quanto concerne l'esito dell'istanza di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria per crisi aziendale, si rende noto che, con decreto ministeriale 2 agosto 1996, è stata autorizzata la corresponsione del trattamento straordinario di integrazione salariale relativamente al periodo 1° aprile 1996-30 settembre 1996.

Successivamente, con sentenza del Tribunale di Perugia emessa il 3 luglio 1996 la società è stata dichiarata fallita.

In conseguenza del fallimento è stato richiesto il beneficio dell'integrazione salariale, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 223/91.

Il relativo decreto ministeriale, concernente il periodo 3 luglio 1996-2 luglio 1997, è stato emanato in data 18 settembre 1996.

Si provvederà, pertanto, all'annullamento del decreto concesso per crisi aziendale relativamente al periodo 3 luglio 1996-30 settembre 1996.

Per quanto riguarda, infine, le preoccupazioni manifestate dalla S.V. in ordine alle prospettive occupazionali dei lavoratori, l'Ufficio Provinciale del Lavoro ha riferito che la curatela fallimentare ha concesso in

affitto per tre anni lo stabilimento alle Manifatture Associate di Ponte Felcino S.p.a.

La Società affittuaria ha manifestato disponibilità ad avanzare eventuali proposte di acquisto ed al mantenimento dei livelli occupazionali.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

VINCENZO BIANCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere — premesso che:*

il Governo, con decreto-legge del 24 aprile scorso, ha stanziato tremiladuecento miliardi diretti a garantire lo svolgimento del Giubileo 2000, che porterà in Italia un notevolissimo numero di pellegrini e di turisti;

gli interventi, finanziati dallo Stato, sono identificati dalla commissione per Roma Capitale, composta dal Presidente del Consiglio dei ministri, dai Ministri dei lavori pubblici, dei beni culturali e dell'ambiente, dal Presidente della regione Lazio, dal Presidente della provincia e dal Sindaco di Roma;

tale provvedimento non consente la partecipazione di altri enti locali della regione Lazio, che, pur essendo direttamente interessati dagli interventi previsti dal decreto-legge, vengono, di fatto, esclusi da decisioni su un avvenimento, quale Giubileo 2000, che coinvolge tutto il territorio laziale;

ciò pregiudica la corretta, equa ed efficace ripartizione dei fondi messi a disposizione per il potenziamento delle infrastrutture necessarie allo svolgimento del Giubileo cristiano ed impedisce la partecipazione diretta delle realtà locali alla gestione dei fondi ed alla realizzazione di opere di interesse collettivo —:

quali iniziative intenda assumere il Governo per assicurare la partecipazione degli altri enti locali della regione Lazio, alle decisioni in merito agli interventi da effettuare in vista del Giubileo vista la necessità di un intervento diretto di questi alla realizzazione di importanti opere di interesse pubblico. (4-00042)

RISPOSTA. — *In merito all'interrogazione in oggetto evidenziata si comunica che con decreto-legge n. 225 del 26/04/96 reiterato con DD.LL. 03/07/96 n. 349 e 30/08/96 n. 455 l'importo massimo finanziabile per gli interventi Giubiliari è fissato in lire 3500 miliardi.*

Lo stesso Decreto all'articolo 1, comma 2 stabilisce che la Commissione per « Roma Capitale » istituita dall'articolo 2, legge 15/12/90, n. 396 definisce il piano degli interventi per la città di Roma e le altre località della Provincia di Roma e della Regione Lazio direttamente interessate dal Giubileo.

È opportuno rilevare che il citato Decreto demanda agli Enti interessati, ricadenti nel territorio della Regione Lazio, il compito di gestire i fondi loro assegnati in ossequio alle vigenti disposizioni di legge, provvedendo per la effettiva realizzazione delle opere.

Il Ministro dei lavori pubblici: Di Pietro.

BORGHEZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, della difesa e del tesoro. — Per sapere — premesso che:*

il signor Maurilio Borello, piemontese, ex deportato nel campo di sterminio di Gaggenu (Baden) è, suo malgrado, con altri pochi reduci dallo stesso lager, protagonista e vittima di un caso-limite di incredibile lentocrazia burocratica, che, nel caso di specie, si trasforma in rinnovata persecuzione ai danni dei pochi sopravvissuti di quella tragica esperienza;

l'ex deportato Borello, trasferito, insieme a un migliaio di altri uomini a seguito di un rastrellamento da parte dell'esercito tedesco in valle di Susa, nel lager di Gaggenu, nel 1989 ha presentato ricorso (pratica n. 890770) avverso la decisione con la quale gli si negava la concessione del vitalizio a favore degli ex internati nei campi di sterminio « K.Z. »;

lo Stato italiano ha, infatti, rifiutato la concessione di tale vitalizio al Borello e agli altri pochi sopravvissuti da quel campo

sulla base del fatto che, per lo Stato italiano, tale campo non sarebbe da ricomprendere nel novero dei K.Z.;

l'ex deportato si è premurato di allegare al proprio ricorso copia della « Bundesgesetzblatt », vale a dire la Gazzetta Ufficiale della Repubblica federale di Germania, n. 64 del 24 settembre 1977, nella quale viene espressamente indicato il campo di Gaggenu fra Konzentrationslager und Aubenk Kommandos;

egli inoltre ha allegato una lettera, datata 24 gennaio 1989, con cui la direzione del personale della società Daimler-Benz AG gli dà atto che « herr Maurilio Borello, geb. am 06.12.1925, war am 06.07.1944 im werk Gaggenu als Hilfsdreher beschäftigt »;

il ricorso del signor Borello, trasmesso finalmente da Roma in data 3 novembre 1994 alla competente sezione della Corte dei conti di Torino (38761 elenco 307/5), è tuttora pendente e vane sono state le reiterate insistenze dell'interessato per ottenerne la definizione —:

se non ritengano doveroso intervenire con la massima urgenza affinché si pervenga ad una pronta definizione del ricorso e della posizione dell'ex deportato Maurilio Borello e degli altri sopravvissuti a Gaggenu che, a distanza di oltre 50 anni da quella tragica esperienza, attendono inutilmente dallo Stato centralista un vitalizio che, per poter essere percepito, presuppone ovviamente l'esistenza in vita degli aventi diritto, tutti ormai molto anziani.

(4-01567)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che il fascicolo relativo al ricorso presentato dal Sig. Maurilio Borello si trova presso la Sezione Giurisdizionale della Corte dei Conti per la regione Piemonte.*

Detta Sezione in data 9 agosto u.s. ha inviato una nota al ricorrente nella quale lo stesso viene invitato a proporre al Presidente della Sezione stessa un'istanza ai fini della prosecuzione del giudizio. Tale istanza va presentata entro il termine perentorio di

6 mesi decorrenti dalla data della comunicazione da parte della Corte dei Conti Sezione Giurisdizionale per la regione Piemonte.

In caso di mancata o non tempestiva proposizione dell'istanza entro i suddetti termini, il giudizio verrà dichiarato estinto.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri: Micheli.

CAMBURSANO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

nelle scorse settimane, in un incontro tra la giunta regionale e la Presidenza delle ferrovie dello Stato sui problemi dell'alta velocità e delle reti locali, il Presidente Necci annunciava che si sarebbero investiti 1.700 miliardi per l'ammmodernamento delle linee che gravitano su Torino;

tra gli interventi ritenuti urgenti si evidenzia da tempo l'elettrificazione e la realizzazione del secondo binario della linea Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta;

il direttore regionale delle ferrovie dello Stato ha recentemente affermato che sono in corso approfondimenti con le due regioni interessate —:

se all'interno del « Piano delle linee per Torino » sia compresa l'elettrificazione e la realizzazione del secondo binario della linea Torino-Chivasso-Ivrea-Aosta e quali opere indispensabili per il miglioramento, la sicurezza e la velocizzazione del trasporto ferroviario di merci e passeggeri per due regioni (Piemonte e Valle d'Aosta).

(4-00295)

RISPOSTA. — In merito al potenziamento del nodo di Torino la F.S. s.p.a. sta sviluppando, sulla base di quanto stabilito nel contratto di programma 1994-2000, un insieme di interventi concentrati sull'obiettivo di aumentare in modo consistente i servizi erogati alla clientela, mediante la realizzazione del:

nuovo collegamento « passante » Lingotto-P. Susa;

quadruplicamento P. Susa-Stura;

nuovo impianto polifunzionale per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile a Lingotto.

Con tali interventi la rete ferroviaria torinese verrà radicalmente riqualificata e potenziata, in quanto sul nuovo asse a doppio binario, in gran parte in galleria e con numerose fermate urbane, potranno essere istradate, in maniera indipendente dai flussi a lunga percorrenza, tutte le relazioni comprensoriali e metropolitane provenienti, da un lato, da Alessandria, Chieri, Fossano e Pinerolo e, dall'altro, da Asti, Casale, Novara, Aosta e Biella, nonché da Ceres e dal Canavese.

Per quanto concerne l'elettrificazione della linea Aosta-Torino, come stabilito con la regione autonoma Valle d'Aosta in base all'appendice al contratto di servizio pubblico stipulato il 14 luglio 1995, la F.S. s.p.a. ha recentemente completato uno specifico studio di fattibilità tecnico-economico inerente l'eventuale elettrificazione dei tratti Chivasso-Aosta e Aosta-Pré St. Didier.

Sulla base di tale studio, per realizzare l'elettrificazione del tratto di linea Chivasso-Aosta, con la sagoma cinematica internazionale G1 che costituisce il requisito minimo essenziale per le linee della rete, sarebbe necessaria una disponibilità finanziaria di circa 102 miliardi di lire, attualmente non prevista dal contratto di programma 1994-2000, nonché un'interruzione dell'esercizio ferroviario di almeno 12 mesi sulla linea stessa per poter eseguire i lavori occorrenti, che richiedono, tra l'altro, interventi radicali nelle gallerie esistenti quali il rifacimento delle murature per consentire l'ampliamento della sagoma attuale.

Da detto studio risulta, quindi, che i vantaggi conseguibili con l'elettrificazione appaiono notevolmente limitati rispetto agli oneri finanziari e di soggezioni di servizio connessi alla realizzazione dell'opera.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

CAVERI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

da tempo si discute in Italia della possibilità di sperimentare la radio assistenza degli aerei mediante satelliti GPS; l'Alitalia, tra l'altro, ha varato un vasto programma per equipaggiare di apparati GPS la propria flotta e ha richiesto all'azienda Autonoma di assistenza al volo la redazione di pertinenti procedure sperimentali per alcuni aeroporti italiani, in vista di poter svolgere le prime esperienze operative con queste tecnologie;

vi sono inoltre alcuni aeroporti, come quello di Aosta, che si presterebbero particolarmente per una sperimentazione avanzata di questo sistema di radio-assistenza;

il registro aeronautico italiano (RAI) ha emesso sull'impiego del GPS in condizioni di volo IFR la disposizione prot. 95/3302/MAE, in data 13 ottobre 1995;

manca tuttavia il documento fondamentale per l'utilizzo del GPS in Italia, poiché l'azienda autonoma di assistenza al volo non ha ancora emesso la necessaria AIC (Aeronautical information circular), serie A, per l'utilizzo del GPS quale sistema supplementare di navigazione di volo strumentale (IFR) e per avvicinamenti non di precisione, come invece è avvenuto in altri paesi europei —:

se non si ritenga opportuno da parte della Direzione generale dell'aviazione civile, sollecitare l'azienda autonoma di assistenza al volo affinché venga emessa la AIC, serie A, che consentirà l'utilizzo anche in Italia della radio-assistenza GPS.

(4-00022)

RISPOSTA. — *L'utilizzo del GPS, quale sistema supplementare di navigazione strumentale (IFR) sulla rotta ATS e per avvicinamenti non di precisione, verrà quanto prima introdotto in Italia, così come è stato fatto in altri Paesi europei ed in linea con i principi e i dettati dell'ICAO.*

Infatti l'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV) ha predisposto un AIC (Aeronautical Information Circular) serie A per

l'impiego di tale sistema; il Registro Aeronautico Italiano e la Direzione Generale dell'Aviazione Civile sono stati interessati per il necessario coordinamento sugli aspetti concernenti la condotta del volo nelle sue componenti relative ai sistemi di bordo e conseguenti requisiti operativi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

CREMA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

molti delle lavoratrici e dei lavoratori del settore imprese di pulizie occupati presso l'Enel di Venezia rischiano di perdere il posto di lavoro in seguito ai criteri adottati nell'ultima gara d'appalto;

tutto ciò a ulteriore riprova che, ormai, le amministrazioni pubbliche affidano troppo spesso i loro servizi attraverso criteri di valutazione legati solo al prezzo più basso, che non sempre corrisponde alla necessaria qualità;

inoltre, ciò comporta non solo una scarsa verifica dell'affidabilità professionale e finanziaria di chi appalta questi servizi, ma soprattutto non dà alcuna garanzia di salvaguardia dei livelli occupazionali —:

se non ritenga opportuno e urgente offrire la propria mediazione per arrivare ad una soluzione positiva della vertenza in corso. (4-02568)

RISPOSTA. — *La questione segnalata nel documento parlamentare è stata definita nel mese di giugno 1996 presso la sede dell'Ufficio Provinciale del Lavoro di Venezia.*

Com'è noto alla S.V., la società aggiudicataria della gara di appalto per le pulizie presso l'ENEL aveva manifestato l'indisponibilità a riassumere tutto il personale precedentemente occupato (n. 33 unità) e a confermare le ore lavorative effettuate dalle singole unità.

L'azienda subentrante alla prima aggiudicataria riteneva, infatti, di poter eseguire

la prestazione dedotta nel capitolato d'appalto (rimasta immutata) attraverso una articolazione dell'orario di lavoro inferiore, dal punto di vista quantitativo, a quella effettuata dal precedente contraente.

L'intensa attività di mediazione espletata dall'Ufficio periferico del Ministero ha consentito, in data 28 giugno 1996, di comporre la vicenda.

I punti più significativi dell'intesa raggiunta sono rappresentati dall'impegno dell'azienda ad assumere tutto il personale in forza al precedente appalto (eccetto 5 unità dimissionarie), nonché dalla dichiarata disponibilità ad applicare il CCNL di categoria e l'integrativo provinciale.

Ha costituito, inoltre, oggetto di contrattazione l'articolazione dell'orario di lavoro.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

FOTI. — Al Ministro dei lavori pubblici.
— Per sapere — premesso che:

con sempre maggiore frequenza enti ed amministrazioni soggette al rispetto delle norme di cui alla legge n. 109 dell'11 febbraio 1994, successivamente modificata dalla legge n. 216 del 2 aprile 1995, ne violano palesemente e la lettera e il contenuto;

sono noti all'interrogante casi di clamorosa violazione della normativa vigente, qui di seguito evidenziati;

1) l'Azienda Usl n. 29 di Monza (regione Lombardia), in occasione della licitazione privata per l'aggiudicazione delle opere necessarie alla realizzazione delle r.s.a. Savina Fossati (importo a base d'asta L. 7.872.547.438 - oltre l'Iva) prevede, nel bando del 20 maggio 1996, l'assunzione di impegni ed oneri non previsti dalla legislazione vigente. In particolare chiede: a) che le opere da subappaltare non superino complessivamente il 40 per cento dell'importo netto di aggiudicazione dell'appalto, con limite massimo del 15 per cento per le opere della categoria prevalente; b) una dichiarazione in bollo con la quale l'im-

presa si impegni "a tenere un comportamento di estrema correttezza e di rigorosa buona fede, con l'obbligo di una penale del 10 per cento calcolata sull'importo a base d'asta, indipendentemente dal successivo risarcimento dei danni; c) la presentazione, da parte dell'impresa, di certificazione rilasciata dalla Cancelleria Commerciale del competente Tribunale attestante l'assenza a carico dell'impresa di dichiarazione di fallimento; d) una dichiarazione nella quale il concorrente attesti: di avere verificato e conseguentemente accettato il dimensionamento ed i calcoli di tutte le strutture ed i progetti di tutte le opere ed impianti tecnologici e si obblighi ad effettuare le necessarie progettazioni costruttive e di cantiere senza richiedere alcun maggiore onere. Il concorrente dovrà, altresì, dichiarare di aver compreso nel prezzo ogni onere o maggior onere derivante da carenze progettuali o omissioni riscontrate nei documenti (elaborati normativi e descrittivi, disegni, computi, elenchi e stime eccetera) nonché da variazioni dimensionali ritenute necessarie; e) di restituire alla stazione appaltante un modulo offerta, non autenticato trasmesso dalla stessa, ma che si pretende sottoscritto, con firma autenticata in ogni foglio, dal legale rappresentante;

In data 19 giugno 1996, l'Azienda Usl n. 29, a seguito di richieste di chiarimento inoltrate da ditte e organizzazioni di categoria, senza proroga dei termini per la presentazione delle offerte, ed in assenza di formale provvedimento, con propria nota, tenta di « sanare » alcune delle illegittime pretese sopra evidenziate;

2) l'amministrazione provinciale di Piacenza, in occasione della gara di licitazione privata per l'ampliamento dell'edificio ad uso laboratorio di agrometeorologia e di chimica agraria sperimentale « Tadini » (importo base d'asta di L. 590.755.000 oltre Iva), richiede: a) l'indicazione, qualora si intenda ricorrere al subappalto, delle parti di opera che si intendano subappaltare o concedere in cottimo e gli importi corrispondenti, nonché la categoria; b) obbligatoriamente all'appaltatore

« la costruzione di un piccolo edificio in muratura, con sufficiente numero di servizi igienici e di locali, con acqua corrente, per uso degli operai addetti ai lavori »;

3) l'Istituto autonomo per le case popolari della provincia di Caserta, in occasione della licitazione privata per l'affidamento dei lavori di costruzione alloggi in vari comuni della provincia di Caserta (importo a base d'asta per complessivi L. 3.794.477.000), escluse in sede di prequalifica le associazioni temporanee d'impresa formate da un'impresa avente tutti i requisiti di partecipazione ed una iscritta all'Albo nazionale costruttori, ma per categorie ed importi diversi da quelli richiesti, chiede: a) all'appaltatore di versare « il contributo, se dovuto, alla cassa degli ingegneri ed architetti, il tutto senza diritto di rivalsa nei confronti dello Iacp di Caserta »; b) un certificato non più producibile in quanto è istituito il Registro delle Imprese presso la Cciaa; c) una dichiarazione autenticata riportante gli estremi esatti, la partita Iva e la sede della ditta;

L'Iacp di Caserta, dopo avere dichiarato inammissibile l'esibizione di copia autentica, dispone infine che, « procedendosi alla aggiudicazione di tutti i vari lotti in appalto in sequenza ed a partire da quelli di importo maggiore, l'impresa rimasta aggiudicataria provvisoria di un lotto, non sia ammessa a partecipare alle successive licitazioni » —:

se e quali urgenti iniziative, verifiche e/o ispezioni, intenda disporre il Ministro interrogato nei confronti dei citati soggetti, tutti comunque tenuti al rispetto della legge 109 e successive modificazioni, al fine di ristabilire un principio di legalità, reiteratamente violato, con grave danno e pregiudizio per tutti quegli appaltatori che intendono concorrere all'aggiudicazione dei lavori con correttezza e trasparenza.

(4-02026)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si fa presente che allo stato dell'attuale legislazione per quanto riguarda la disciplina dell'affidamento degli incarichi professionali di progettazione in materia di lavori pubblici le*

funzioni di controllo rientrano nella competenza degli organi tutori e di controllo delle singole amministrazioni appaltanti.

Con il regolamento di delegificazione dell'articolo 3 della legge 11.2.1994 n. 109 e successive modificazioni, di prossima emanazione, i compiti di vigilanza e di controllo nei confronti delle stazioni appaltanti sono stati demandati ai sensi dell'articolo 4 della citata legge all'Autorità per la vigilanza sui Lavori Pubblici, la quale si avvale del Servizio dell'Ispettorato Tecnico di questa Amministrazione.

In attesa dell'emanazione di tali norme regolamentari è stato conferito al suddetto Ispettorato l'incarico di procedere ad una ispezione intesa alla verifica della correttezza e della trasparenza dell'operato delle stazioni appaltanti segnalate nell'interrogazione parlamentare.

Il Ministro dei lavori pubblici: Di Pietro.

FRAGALÀ. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze. — Per sapere — premesso che:*

ai sensi della legge n. 640 del 1954, per gli alloggi di edilizia pubblica realizzati nel quartiere CEP-Petrazzi di Palermo era prevista, in forza della legge n. 231 del 1962 e dei decreti del Presidente della Repubblica n. 2 del 1959 e n. 655 del 1964, la cessione in riscatto agli assegnatari, per un importo pari al 50 per cento del costo originario di costruzione;

risulterebbe all'interrogante che, a causa di inadempimenti burocratici, gli assegnatari degli alloggi non siano stati posti in condizione di esercitare il loro diritto di riscatto e che, adesso, per acquistare le loro unità abitative, debbano corrispondere il maggior prezzo, stabilito dalla legge n. 560 del 1993 recepita con modifiche dalla legge regionale siciliana n. 43 del 1994;

la citata legge mantiene condizioni di maggior favore nei confronti degli assegna-

tari «profughi», determinando, in tal modo, una disparità di trattamento in fattispecie similari —:

se intendano avviare una ispezione al fine di acclarare se la situazione citata in premessa corrisponda ad equità, ed in caso contrario, quali iniziative e provvedimenti intendano assumere per soddisfare le giuste aspettative delle centinaia di famiglie assegnatarie dei succitati alloggi. (4-00196)

RISPOSTA. — *In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, sulla base di quanto comunicato dal Segretariato Generale del CER, si fa presente quanto segue.*

La legge 24 dicembre 1993, n. 560 (norme in materia di alienazione degli alloggi di edilizia residenziale pubblica) si applica a tutti gli alloggi di edilizia residenziale pubblica, definiti nel comma 1 dell'articolo unico della legge stessa, tra cui quelli acquistati, realizzati o recuperati a totale carico o con il concorso o contributo dello Stato.

Tali sono gli alloggi costruiti per accogliere le famiglie allocate in grotte, baracche, scantinati, edifici pubblici, locali malsani e simili, ai sensi della legge n. 640/54.

Pertanto, anche nel caso di specie, laddove l'assegnatario non abbia maturato, alla data di entrata in vigore della legge suddetta, il diritto all'acquisto di alloggi pubblici alle condizioni di cui alle leggi previgenti in materia, si applicherà la legge n. 560/93.

Si fa, inoltre, rilevare che, il comma 24 dell'articolo unico della legge n. 560/93 concede agli assegnatari di alloggi realizzati per i profughi, la possibilità di acquistare l'abitazione a condizioni particolarmente favorevoli (quelle previste dall'articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica n. 2/59).

Il Ministro dei lavori pubblici: Di Pietro.

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:*

se siano a conoscenza della grave situazione esistente all'interno della direzione generale dell'Enasarco, dove, da ormai parecchi mesi, funziona un solo ascensore (su tre installati), che deve garantire il servizio interno per il personale della direzione generale dell'ente, con lunghe attese che condizionano lo svolgere delle attività lavorative —:

quali iniziative intendano prendere i dirigenti dell'ente per la normale amministrazione dell'Enasarco. (4-01288)

RISPOSTA. — *Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.*

Nel documento parlamentare all'attenzione l'On.le interrogante, prendendo spunto da problemi di manutenzione relativi a due ascensori installati all'interno della direzione generale dell'Enasarco, chiede quali iniziative intendano intraprendere i dirigenti dell'Ente per attendere all'ordinaria amministrazione.

L'Enasarco, interessato al riguardo, informa che ha affidato all'impresa Schindler S.p.A., vincitrice di una gara per appalto concorso, i lavori di rifacimento degli impianti elevatori delle sue sedi di Roma, in via A. Usodimare, n. 29/31, e via C. Colombo, n. 137. Per tutta la durata dei suddetti lavori di rifacimenti si è dovuta necessariamente organizzare una rotazione dei fermi degli impianti, con conseguenti disagi.

L'Ente assicura che tali disagi cesseranno contemporaneamente alla ultimazione dei lavori, prevista per la fine del corrente anno.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere:*

quali iniziative intenda prendere nei confronti dei vertici dell'Enasarco che, più volte sollecitati dal sindacato CISNAL, non hanno ancora autorizzato la contrattazione prevista dalla legge, arrecando così

grave danno e determinando conflittualità all'interno dell'Enasarco. (4-01291)

RISPOSTA. — Si risponde su delega della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Con riferimento all'interrogazione in oggetto descritta si forniscono i seguenti elementi di risposta.

L'ENASARCO informa che già in data 18.12.1995, nell'ambito della definizione di alcune questioni concernenti il personale, relative all'anno '95, pervenne ad un accordo con le Federazioni Sindacali del personale degli Enti pubblici non economici, più rappresentative sul piano nazionale, con il quale si stabilivano direttive e principi validi anche per il 1996, rinviando a data successiva la formulazione di progetti attuativi. Alla fine del mese di marzo u.s. i suddetti progetti sono stati ultimati e ne è stata avviata l'esecuzione previa informativa alle OO.SS. aziendali.

Per l'avvio della contrattazione decentrata si è ritenuto opportuno attendere il nuovo contratto di lavoro del personale degli Enti pubblici non economici, per i riflessi inerenti gli stanziamenti di spese. L'attesa si rendeva peraltro necessaria fino alla chiusura del conto consuntivo '95, in considerazione del fatto che dalle risultanze di quest'ultimo sarebbe emersa l'eventuale possibilità di integrare il fondo per gli incrementi delle produttività.

Alla contrattazione decentrata si è comunque pervenuti in data 23 luglio u.s. ed il Consiglio di Amministrazione dell'Ente il giorno 26 successivo ne ha recepito gli accordi.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

LUCCHESI. — Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica. — Per sapere — premesso che:

il tasso di inflazione in Italia non è ancora allineato con i criteri di Maastricht, come indica l'Eurostat, l'ufficio delle statistiche dell'Ue;

dal maggio 1995 al maggio 1996 il tasso di inflazione italiano è sceso dal 5,1 per cento al 4,4 per cento —:

se non ritenga che per battere l'inflazione non sia sufficiente ridurre i prezzi, ma occorra ridurre i costi, che stanno andando a ritmi accelerati;

se il Governo non ritenga di dovere bloccare ogni tentativo di aumento delle tariffe, che aggraverebbe i già precari conti delle famiglie italiane, i cui redditi sono — per la maggior parte — a livelli di povertà, e riaccenderebbe il focolaio inflattivo.
(4-01691)

RISPOSTA. — Con riferimento all'interrogazione precisata in oggetto si fa presente che il Governo ha fatto della questione tariffaria uno dei punti più qualificati del suo programma in considerazione dell'impatto delle tariffe sull'inflazione ed allo scopo quindi di assicurare livelli tariffari più compatibili con gli indirizzi di politica economica.

Ciò premesso, si comunica che il CIPE, con delibera del 27 febbraio scorso e nel contesto della rilevata linea d'azione intesa a favorire il raffreddamento dell'inflazione, aveva sospeso gli aumenti conseguenti alle delibere in materia di tariffe autostradali, idriche e di servizio di fognature adottate il 21 ed il 29 dicembre precedenti, riservandosi comunque di rivedere la materia entro il successivo 30 giugno, tenendo conto degli andamenti economici risultanti dagli aggiornamenti dei documenti governativi. Con la medesima delibera il CIPE « impegnava i singoli Ministri a sospendere aumenti tariffari sino alla predetta data del 30 giugno, anche apportando, per il periodo indicato, eventuali variazioni nei criteri di fissazione delle tariffe ».

Il 26 giugno scorso il CIPE ha riesaminato la questione, ritenendo che un regime prolungato di blocco lungi dal garantire una correzione strutturale dell'inflazione preluda a nuovi inevitabili incrementi dell'indice. Infatti per tutta la fase di blocco i maggiori oneri degli Enti e delle S.p.A. interessati si scaricano inevitabilmente sulla finanza pubblica ed al momento dello

sblocco si determina uno « scalino » di incremento incoerente con l'inflazione programmata. Il blocco amministrativo inoltre, deresponsabilizza i titolari della gestione operativa e non li impegna in una rigorosa politica di recupero di produttività ed efficienza. Per tali motivi il CIPE, in applicazione della delibera del 24 aprile 1996 ha deliberato lo sblocco delle tariffe e ha condizionato la determinazione dei nuovi livelli all'applicazione dei criteri indicati nella delibera CIPE di aprile, fissando al 1° settembre la decorrenza delle revisioni relative al servizio acquedottistico e di fognatura e demandando all'apposito provvedimento previsto dall'articolo 11 della legge n. 498/92 la determinazione della decorrenza degli aumenti per il settore autostrade.

In linea generale, infatti il CIPE, sulla base del potere di indirizzo ad esso rimesso dalla vigente normativa e proprio in quell'ottica di garantire recuperi di produttività auspicata dall'interrogante, ha adottato, nella ricordata riunione del 24 aprile scorso, una delibera recante le linee di guida per la disciplina dei servizi di pubblica utilità, nella quale stabilisce che le determinazioni tariffarie devono essere ancorate al criterio del « price-cap » e regolate attraverso contratti di programma. Specifica la delibera richiamata che il contratto di programma è considerato « strumento finalizzato a tutelare gli interessi dei consumatori attraverso adeguate condizioni di concorrenza, efficienza ed economicità dei servizi medesimi ». La stessa delibera ha previsto la creazione di un organismo che promuova l'applicazione delle citate linee di guida, favorisca l'omogeneità dei contenuti dei diversi contratti di programma, esegua il monitoraggio degli effetti derivanti dai contratti stessi in modo da consentire il perseguimento coordinato degli obiettivi di politica economica.

La composizione e le funzioni di detto organismo sono stati definiti nella delibera dell'8 maggio scorso, con la quale il CIPE ha proceduto all'istituzione del « Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità » (NARS).

Con successive delibere del 12 luglio e del 18 settembre u.s., il CIPE, richiamandosi anche ai contenuti del noto accordo sul lavoro del luglio 1993 e nell'ottica di pervenire al coordinamento delle competenze in materia attualmente diffuse tra differenti organismi, ha proceduto alla istituzione del Comitato Nazionale Prezzi quale proprio organo consultivo. In particolare, con la citata ultima delibera del 18 settembre è stato precisato che il predetto Comitato, ferme restando le competenze attribuite al NARS ed all'Osservatorio Prezzi costituito presso il Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato con decreto ministeriale 15 maggio 1995, coordina i propri lavori con quelli degli anzidetti organismi, avvalendosi della loro collaborazione e scambiando con essi tutte le informazioni rilevanti, sempre nell'ottica di assicurare il costante accertamento, l'analisi e la valutazione delle dinamiche degli indici dei prezzi, attraverso il monitoraggio degli andamenti effettivi, prevedibili ed attesi dagli stessi indici in relazione all'andamento programmato dal Governo e l'individuazione delle cause di eventuali scostamenti.

Il Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica: Macciotta.

MOLINARI e DUILIO. — Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:

la legge 30 dicembre 1991, n. 142, all'articolo 11, ha ripristinato la rivalutazione annuale con decorrenza dal 1° gennaio 1993, senza fissare alcuna variazione minima delle retribuzioni convenzionali e prevedendo che con i decreti di rivalutazione venissero stabiliti contributi addizionali a carico dei datori di lavoro e dei lavoratori autonomi, nella misura necessaria a coprire gli oneri derivanti delle maggiori spese rispetto alla normativa precedente;

a causa del blocco previsto per il 1993 dalla legge 14 novembre 1992, n. 438, si è

proceduto alla rivalutazione delle rendite soltanto con decorrenza 1° gennaio 1994;

nel 1995 non si è dato luogo alla rivalutazione medesima, in quanto le retribuzioni convenzionali hanno subito variazioni inferiori al limite minimo del 10 per cento previsto dall'articolo 20 della legge 41 del 1986, limite che l'Inail continua a ritenere necessario perché si dia luogo alle procedure di emanazione dei decreti ministeriali di rivalutazione, ma che l'Anmil ritiene superato dall'articolo 11 della legge 412 del 1991;

l'Inail, con propria delibera in data 27 maggio 1996, ha già deliberato la rivalutazione medesima, prevedendo già nel proprio bilancio la relativa copertura degli oneri;

entro quali termini, temporali e sostanziali, il Ministro intenda procedere alla firma dei relativi decreti di rivalutazione, fermo restando che la categoria dei mutilati ed invalidi del lavoro ha visto rivalutata la propria rendita l'ultima volta con decorrenza 1° gennaio 1994 e che, per legge, la cadenza di rivalutazione medesima è annuale. (4-02139)
%

RISPOSTA. — *La problematica sollevata dalla S.V. On.le è relativa alla rivalutazione delle prestazioni economiche per infortunio sul lavoro e malattia professionale di cui al T.U. n. 1124/1965.*

L'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro ha fatto presente, in via preliminare, che il T.U. per l'Assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali prevedeva, all'articolo 116 per il settore industria e all'articolo 234 per il settore agricoltura, la rivalutazione triennale delle prestazioni economiche subordinatamente ad una intervenuta variazione delle retribuzioni rispetto a quelle precedentemente stabilite in misura non inferiore al 10% e la conseguente rivalutazione delle rendite in godimento alla data di inizio di ciascun triennio.

Detti articoli sono stati modificati dagli artt. 1 e 3 della legge n. 251/82, la quale,

lasciando impregiudicate le modalità attuative della rivalutazione, ne ha stabilito la cadenza annuale condizionandola ad una variazione non inferiore al 5%.

Successivamente è intervenuta la legge n. 41/86 il cui articolo 20, comma 3, ha nuovamente inciso sul contenuto degli artt. 116 e 234 soprarichiamati, prevedendo la rivalutazione biennale delle basi retributive in ordine ad una variazione non inferiore al 10%, fermi restando i rispettivi meccanismi di calcolo.

Infine la legge n. 412/91 ha nuovamente disposto all'articolo 11, comma 1, la cadenza annuale, a far data dal 1° gennaio 1993, della rivalutazione delle basi retributive per il calcolo delle rendite.

Tanto premesso l'Istituto ha chiarito che, pur ricorrendo le condizioni previste dalla legge, la riliquidazione delle rendite, con effetto 1° gennaio 1993, non ha avuto luogo a causa della sospensione decretata dalla legge n. 438/92, articolo 2, comma 1, « degli aumenti a titolo di rivalutazione delle rendite a carico dell'INAIL », per l'intero anno 1993.

Tuttavia, a parziale ristoro della mancata riliquidazione, le stesse sono state assoggettate a « perequazione » nella misura di punti percentuali 1,8 e 1,7 rispettivamente dal 1° giugno e dal 1° dicembre 1993.

Superata questa fase, l'Istituto ha provveduto a riliquidare regolarmente le rendite e le altre prestazioni economiche con decorrenza 1° gennaio 1994.

Con riferimento all'anno 1995 tale riliquidazione non ha avuto luogo, in quanto le basi retributive avevano subito un incremento, al 31 dicembre 1994, inferiore al 10%.

Relativamente al corrente anno si sono, invece, verificate, al 31 dicembre 1995, le condizioni previste dalla legge per la rivalutazione delle rendite, in quanto le basi retributive avevano subito un incremento superiore al 10%.

Pertanto, il Consiglio di Amministrazione dell'Ente ha approvato, in data 27.5.96, sia il progetto di rivalutazione delle rendite dirette ed ai superstiti dei settori industriale ed agricolo, nonché delle altre prestazioni economiche alle stesse collegate, sia quello

relativo alle rendite dirette ed ai superstiti dei medici colpiti da malattie e lesioni causate dall'azione dei raggi X.

Successivamente sono intervenuti i decreti ministeriali dell'8 agosto 1996, che hanno sancito le nuove misure della retribuzione annua minima e massima per il settore industriale e convenzionale per il settore agricolo, da assumersi a base per la liquidazione delle prestazioni economiche, con decorrenza 1.1.1996.

L'INAIL ha comunicato di star procedendo, sin dai primi giorni del corrente mese, alla corresponsione agli interessati dei ratei aggiornati e relativi arretrati.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

MUSSOLINI. — Al Ministro dei lavori pubblici. — Per conoscere — premesso che:

il WWF ha reso noti i dati del censimento riguardante l'adozione, da parte dei comuni con più di trentamila abitanti, dello strumento programmatico per definire la politica della mobilità e le misure di gestione e di investimento ad essa connesso, comunemente denominato piano urbano del traffico (PUT);

tra le amministrazioni che non hanno adempiuto nei termini previsti (termini che scadevano il 24 giugno), vi sono numerosi comuni per i quali l'adozione di tale strumento avrebbe garantito sicuri benefici alla cittadinanza —:

quali strumenti il Governo intenda utilizzare per colpire i comuni inadempienti, atteso che il dilazionare ulteriormente i termini costituirebbe il classico rimedio all'italiana e quali tempi preveda per provvedere d'ufficio come è previsto dal decreto legislativo n. 285/1992.

(4-01709)

RISPOSTA. — In risposta alla interrogazione indicata in oggetto, si rende noto che sono in corso di acquisizione da parte di questa Amministrazione — Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza

Stradale — le notizie sullo stato di attuazione dei PUT da parte dei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti e di quelli individuati dalle Regioni, inclusi nell'elenco pubblicato con DM sulla G.U. n. 237 del 10.10.94.

La indagine condotta consente di precisare lo stato di aggiornamento delle procedure di adozione dei PUT da parte dei suddetti Enti territoriali.

Con tale indagine, altresì, si consente di individuare i motivi che hanno impedito o ritardato l'adempimento a tale obbligo, offrendo da parte di questo Ministero, in caso di Comuni inadempienti, ogni supporto tecnico necessario per l'adozione dei PUT, al fine di utilizzare il potere sostitutivo solo in casi eccezionali di accertata impossibilità dei Comuni a provvedere autonomamente.

Il Ministro dei lavori pubblici: Di Pietro.

MUZIO. — Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:

il problema occupazionale continua a rappresentare la più grave causa di disagio sociale del nostro Paese, la sua gravità è amplificata dal sempre più diffuso ricorso a forme di deregolamentazione del mercato del lavoro, come il lavoro interinale ed il lavoro a tempo determinato;

lo squilibrio Nord-Sud si sta di fatto aggravando per quanto riguarda il numero assoluto degli occupati ed il ricorso ai due istituti sovramenzionati induce una situazione di precariato diffuso del lavoro con un ricorso sempre maggiore anche alla mobilità, specialmente al Nord;

le scelte imprenditoriali stanno, in numero crescente, mutando l'indirizzo produttivo e la sede di aziende anche floride, costringendo i lavoratori alla necessità di mutare radicalmente la propria vita per non rimanere esclusi a tempo indeterminato dalla vita attiva;

i lavoratori addetti esclusivamente a specifiche attività in età non più giovane assai difficilmente possono trovare ricollocazione sul mercato del lavoro;

l'area del Tortonese (provincia di Alessandria) viene considerata area a declino industriale avendo visto negli ultimi anni una progressiva, drammatica riduzione delle aziende attive, con la conseguenza di un forte incremento degli iscritti alle liste di collocamento (la maggior parte al di sopra dei 35 anni);

l'azienda « Piacenza veicoli industriali » ha da anni insediato un'unità produttiva (Omt) nel comune di Tortona impiegando cinquanta addetti;

l'azienda sovramenzionata ha deciso di spostare l'unità produttiva (Omt) in altra sede, al fine di ridimensionare fortemente la produzione di cisterne per veicoli industriali che non è prevista nel futuro produttivo dell'azienda;

pare esistano due acquirenti interessati all'acquisto dell'unità produttiva;

i tempi per salvaguardare i livelli occupazionali sono assai ristretti rispetto alle trattative in corso dei potenziali acquirenti, in considerazione dei piani dell'attuale proprietario;

solo una puntuale presenza degli organi istituzionali può consentire la mediazione tra le parti in causa, evitando che i tempi protratti della trattativa debbano essere pagati dai lavoratori —:

quali misure il Ministro intenda adottare sia a livello centrale che periferico, anche attraverso gli organi istituzionali (in particolare, presidenza della provincia e prefettura), perché si giunga ad una rapida e soddisfacente soluzione della vertenza, a salvaguardia dell'unità produttiva e dei livelli occupazionali in un territorio già drammaticamente colpito da crisi economico-produttive.

Analoga interrogazione, presentata nella XII legislatura (n. 4-14752 del 16

ottobre 1995), è rimasta priva di riscontro. (4-02243)

RISPOSTA. — In merito alla situazione segnalata dalla S.V. On.le sono stati acquisiti elementi informativi presso gli Uffici periferici del Ministero.

In data 12 ottobre 1995 la « Piacenza Veicoli Industriali S.p.a (O.M.T.) » ha avviato una procedura di mobilità, ai sensi dell'articolo 24 della legge n. 223/91, per n. 50 lavoratori impiegati nello stabilimento di Tortona per cessazione dell'attività produttiva dello stabilimento stesso.

A seguito di un incontro avvenuto presso l'Ufficio del Lavoro di Alessandria il 7 novembre 1995 è stato sottoscritto un verbale di accordo, che prevedeva la collocazione in mobilità in forma scaglionata di n. 48 lavoratori dello stabilimento di Tortona, a decorrere dal 14 novembre 1995.

Nell'autunno del 1995 il marchio OMT è stato rilevato da imprenditori locali.

Tutti i lavoratori interessati alla procedura di mobilità sono stati assorbiti dall'acquirente eccetto coloro che accederanno al trattamento pensionistico.

L'immobile della ex Omt è stato posto in vendita ed è previsto il trasferimento dell'attività all'interno della nuova area attrezzata dal Comune di Tortona.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

NANIA. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

insistenti voci corrono a Milazzo in merito ad una prossima chiusura degli uffici della società Siremar ed alle ripercussioni che un tale provvedimento potrebbe avere sul traffico marittimo in un porto capolinea come è quello di Milazzo, dal quale partono tutti i servizi marittimi con le isole Eolie —:

se sia a conoscenza degli inconvenienti che tale soppressione porterebbe al turismo estivo e di quali problemi orga-

nizzativi insorgerebbero, tenendo conto delle complesse attività che il personale svolge e dei tanti problemi risolti con l'abnegazione proprio di questo personale, sperimentato attraverso anni di servizio;

tenendo conto che le linee di navigazione e gli aliscafi, continueranno a far scalo nel porto di Milazzo, per quale motivo a questi traffici debba esser sottratto l'indispensabile supporto del personale a terra, che sin ora non ha mai dato adito ad alcun rilievo;

se il Ministro interrogato non intenda rassicurare sia il personale della Siremar che la popolazione tutta di Milazzo, che non vedendo alcuna logica in un eventuale provvedimento del genere, lo interpreta come un indebito atto volto a mortificare le attività marittime di cui la città vive.

(4-00261)

RISPOSTA. — La Società Siremar ha comunicato che non è prevista la chiusura dell'Ufficio di Milazzo e che, comunque, qualora dovesse essere adottato un provvedimento del genere, ciò non comporterebbe alcun riflesso sul traffico marittimo relativo ai servizi con le isole Eolie, in quanto tutte le attività dei mezzi vengono seguite e gestite dalla Siremar nella sede di Palermo.

Peraltro, la Siremar è rappresentata in Milazzo da un raccomandatario che è abilitato all'assistenza dei mezzi nautici.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

NEGRI. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere — premesso che:

nel 1965, nello stabilimento delle terme di Crodo, nacque il « crodino » prodotto con acqua minerale Lisiel, che ben presto divenne noto in tutto il mondo nonostante le precarie vie di comunicazioni esistenti a quel tempo;

oggi, grazie alla superstrada, non esistono più problemi di trasporto; nono-

stante ciò, la nuova gestione Campari ha deciso di spostare totalmente la produzione del famoso analcolico allo stabilimento Crodo-sud di Sulmona;

non a caso, l'attuale gestione ha deciso di non effettuare l'investimento di 24 miliardi, per lavori di ristrutturazione ed ammodernamento degli impianti, che era stato programmato dalla Bols, precedente proprietaria del marchio « crodino »;

in aggiunta a ciò, dalla scorporazione del Gruppo Campari-Crodo, lo stabilimento di Crodo dovrebbe costituire una società a sé stante (Samo), totalmente slegata sia dal marchio Crodino che da quello oransoda-lemonsoda, infatti questi ultimi due prodotti continuerebbero ad essere preparati in questo stabilimento ma solo attraverso una concessione che potrebbe essere revocata in qualsiasi momento;

da quanto sopra si evince facilmente che, nello stabilimento delle terme di Crodo, si arriverà, probabilmente a breve, ad una drastica riduzione dell'occupazione, nonostante il fatto che in questo stabilimento vi sia sempre stato uno dei tassi più bassi d'Italia in fatto di assenteismo e che i dipendenti abbiano accettato un contratto che prevede il lavoro continuativo su tre turni, compreso il notturno, sia maschile che femminile, senza remunerazioni incentivanti;

infine, c'è da rilevare, alla luce di quanto sopra esposto, che i 15 miliardi di deficit dichiarati, ma non dimostrati, dall'attuale proprietà siano dovuti, con ogni probabilità, ad una scelta aziendale visto che si è volutamente passati dalle 150.000 bottiglie prodotte nel 1991 alle 30.000 del 1995 —:

se non si ritenga urgente attivarsi, per convocare un incontro congiunto, presso la sede del ministero, fra tutte le parti in causa, onde evitare che l'attuale strategia aziendale della « Campari spa », possa pesare negativamente sul futuro occupazionale dei lavoratori dello stabilimento di Crodo, in una provincia, quella del Vco, già duramente colpita dalla mancanza di posti di lavoro.

Quanto precede anche in relazione agli atti ispettivi di uguale contenuto, restati privi di riscontro nella dodicesima legislatura (n. 4-18706 del 7 febbraio 1996 e n. 4-18382 del 31 gennaio 1996).

(4-01385)

RISPOSTA. — *Nel documento parlamentare la S.V. sollecita il Ministero ad attivarsi per « convocare un incontro congiunto fra tutte le parti in causa onde evitare che l'attuale strategia aziendale della Campari possa pesare negativamente sul futuro occupazionale dei lavoratori dello stabilimento di Crodo ».*

L'incontro per l'esame dei problemi relativi alle prospettive di impiego produttivo dello stabilimento della Società Campari ubicato a Crodo si è svolto presso la Prefettura del Verbano Cusio Ossola il 27 luglio 1996.

La riunione, presieduta dal Prefetto, ha visto la partecipazione dei rappresentanti aziendali e sindacali, di parlamentari e di amministratori regionali e locali.

Il verbale dell'incontro è stato trasmesso ai Ministeri dell'Industria e del Lavoro affinché le citate Amministrazioni fossero informate della composizione della vicenda.

L'esame del relativo verbale evidenzia che l'Amministratore della Società ha illustrato la posizione aziendale, riservandosi di predisporre, nel mese di settembre 1996, un nuovo progetto di ristrutturazione produttiva, che non preveda il trasferimento della produzione delle bevande recanti marchi « Crodo » allo stabilimento di Sulmona.

Il Prefetto ha preso atto della soluzione positiva prospettata riservandosi di verificare l'attuazione a suo tempo.

In quella sede è stata, pertanto, ritenuta superata l'esigenza di un incontro a livello ministeriale.

Si informa, infine, che, secondo quanto riferito al responsabile dell'Ufficio del Lavoro di Novara dall'Unione Industriali di Verbania, l'esame del nuovo piano produttivo è stato programmato, in sede sindacale, per il mese di ottobre p.v.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

NOVELLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nelle scorse settimane, nell'incontro tra la Giunta regionale e la presidenza delle FF.SS. sui problemi dell'alta velocità e delle reti locali, il presidente Necci annunciava che si sarebbero investiti 1.700 miliardi per l'ammodernamento delle linee che gravitano su Torino;

tra gli interventi si evidenziava l'elettrificazione della linea Aosta-Ivrea-Torino, opera per altro indispensabile per poter utilizzare il passante ferroviario;

in questi giorni il direttore regionale (Piemonte) delle FF.SS. ha affermato che sono in corso approfondimenti con le due regioni interessate per valutare i costi dell'intervento —:

in quali tempi verrà definito il piano delle linee per Torino;

quando realmente verrà attivata l'elettrificazione delle linee Aosta-Torino quale mezzo per un effettivo miglioramento e velocizzazione della linea indispensabile per il trasporto ferroviario di merci e passeggeri, come sollecitato dal Consiglio provinciale di Torino in un ordine del giorno approvato all'unanimità dall'assemblea il 7 maggio 1996. (4-00211)

RISPOSTA. — *In merito al potenziamento del nodo di Torino la F.S. s.p.a. sta sviluppando, sulla base di quanto stabilito nel contratto di programma 1994-2000, un insieme di interventi concentrati sull'obiettivo di aumentare in modo consistente i servizi erogati alla clientela, mediante la realizzazione del:*

nuovo collegamento « passante » Lingotto-P. Susa;

quadruplicamento P. Susa-Stura;

nuovo impianto polifunzionale per la manutenzione e pulizia del materiale rotabile a Lingotto.

Con tali interventi la rete ferroviaria torinese verrà radicalmente riqualificata e

potenziata, in quanto sul nuovo asse a doppio binario, in gran parte in galleria e con numerose fermate urbane, potranno essere istadate, in maniera indipendente dai flussi a lunga percorrenza, tutte le relazioni comprensoriali e metropolitane provenienti, da un lato, da Alessandria, Chieri, Fossano e Pinerolo e, dall'altro, da Asti, Casale, Novara, Aosta e Biella, nonché da Ceres e dal Canavese.

Per quanto concerne l'elettrificazione della linea Aosta-Torino, come stabilito con la regione autonoma Valle d'Aosta in base all'appendice al contratto di servizio pubblico stipulato il 14 luglio 1995, la F.S. s.p.a. ha recentemente completato uno specifico studio di fattibilità tecnico-economico inerente l'eventuale elettrificazione dei tratti Chivasso-Aosta e Aosta-Pré St. Didier.

Sulla base di tale studio, per realizzare l'elettrificazione del tratto di linea Chivasso-Aosta, con la sagoma cinematica internazionale G1 che costituisce il requisito minimo essenziale per le linee della rete, sarebbe necessaria una disponibilità finanziaria di circa 102 miliardi di lire, attualmente non prevista dal contratto di programma 1994-2000, nonché un'interruzione dell'esercizio ferroviario di almeno 12 mesi sulla linea stessa per poter eseguire i lavori occorrenti, che richiedono, tra l'altro, interventi radicali nelle gallerie esistenti quali il rifacimento delle murature per consentire l'ampliamento della sagoma attuale.

Da detto studio risulta, quindi, che i vantaggi conseguibili con l'elettrificazione appaiono notevolmente limitati rispetto agli oneri finanziari e di soggezioni di servizio connessi alla realizzazione dell'opera.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PECORARO SCANIO. — Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:

la società ferroviaria a gestione governativa Circumvesuviana ha adottato un nuovo sistema di agevolazione per gli studenti;

tale agevolazione appare una burla, se si considera che gli studenti sono costretti a pagare a prezzo intero gli abbonamenti per i mesi che vanno da ottobre a maggio, ovvero nei periodi di maggior frequenza scolastica, ricevendo gratuitamente gli abbonamenti per il periodo estivo, quando non c'è più bisogno di utilizzo quotidiano del treno;

inoltre il nuovo sistema di agevolazione si è nello stesso tempo tradotto in un aumento vertiginoso del costo dell'abbonamento (basti un solo esempio: per la tratta Napoli-Nola il costo era di lire 140.000 per un trimestre, mentre quello attuale risulta essere di lire 108.000 mensili, ovvero 324.000 per un trimestre, pari a più del triplo rispetto al precedente)

analoga interrogazione è stata presentata enlla XII legislatura, senza ottenere risposta —:

se non intenda adottare provvedimenti per ripristinare un sistema di reale agevolazione per tutti gli studenti che quotidianamente hanno necessità di utilizzare il servizio ferroviario della Circumvesuviana. (4-00380)

RISPOSTA. — La Gestione Commissariale Governativa della ferrovia Circumvesuviana applica agli studenti e ai lavoratori, in luogo dei precedenti abbonamenti ridotti, particolari offerte commerciali che permettono l'acquisto di un certo numero di abbonamenti a tariffa complessivamente scontata. Più precisamente: agli studenti delle scuole medie inferiori e superiori viene data la possibilità di ottenere un abbonamento gratuito trimestrale presentando cinque abbonamenti mensili acquistati entro i sei mesi immediatamente successivi alla data di rilascio del primo abbonamento; agli studenti universitari ed ai lavoratori dipendenti viene data la possibilità di ottenere un abbonamento gratuito quadrimestrale presentando sette abbonamenti mensili acquistati entro gli otto mesi immediatamente successivi alla data di rilascio del primo abbonamento.

Dette offerte realizzano complessivamente uno sconto medio mensile di circa il 37% rispetto all'acquisto di soli abbonamenti mensili ordinari.

Il nuovo sistema di abbonamenti agevolati, introdotto dal decreto ministeriale 11 aprile 1994, n. 712, e riconfermato con il decreto ministeriale 21 aprile 1995, n. 1005 — allegati in copia — fa riferimento alla disciplina introdotta per le F.S. dal decreto ministeriale 9 febbraio 1994, n. 16/T, con il quale sono state soppresse le precedenti agevolazioni per lavoratori e studenti (abbonamenti mensili ridotti) sostituendole con le c.d. «offerte commerciali», che pur essendo meno vantaggiose delle predette agevolazioni, hanno garantito forme di sensibile riduzione del costo dei titoli di viaggio, tenendo comunque in debita considerazione anche le esigenze di risanamento del bilancio aziendale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

PECORARO SCANIO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione. — Per sapere — premesso che:*

lo scorso 10 giugno un incidente, di cui non sono ancora state chiarite le dinamiche, ha procurato l'affondamento dell'aliscafo « Procida » della Snav nel golfo di Napoli, causando la morte di quattro persone;

a quanto risulta, la visibilità era vicino allo zero;

più volte il sindacato dei vigili del fuoco avrebbe denunciato il problema della sicurezza e della protezione dei viaggiatori —:

se non intenda avviare un'indagine per conoscere chi abbia autorizzato la partenza dell'aliscafo della Snav nonostante la scarsa visibilità;

se non ritenga opportuna un'ispezione generale relativamente alla qualità degli scafi in servizio sulle rotte tra Napoli e le isole.

RISPOSTA. — *La motonave « Procida », matricola 270 di Messina, della stazza lorda di tonnellate 262,46 e netta di tonnellate 177,93 della Società di Navigazione Snav con sede in Napoli alla Via Caracciolo n. 10, al comando del C.L.C. Vincenzo Castagna, matricola 88579/1° di Napoli, in data 10 giugno 1996 è affondata nelle acque antistanti l'isola di Procida a seguito di urto contro la scogliera di sovrappiutto del porticciolo turistico di Marina Grande.*

In relazione al naufragio sono in corso l'inchiesta giudiziaria da parte della Magistratura e quella amministrativa prevista dall'articolo 578 del Codice della Navigazione.

Al momento del sinistro, verificatosi in condizioni di visibilità scarsissima dell'ordine di circa 20/30 metri, erano presenti a bordo n. 6 membri di equipaggio e n. 144 passeggeri di cui n. 4 deceduti.

Non si hanno elementi in ordine alle presunte denunce inoltrate dai rappresentanti sindacali dei Vigili del Fuoco, che comunque non hanno nessuna competenza in materia.

La partenza della motonave è avvenuta per esclusiva decisione del Comandante dell'unità, non interferibile da alcuno, in ossequio alle disposizioni degli articoli 295, 297 e 298 del Codice della Navigazione.

Infatti, la sicurezza della spedizione compete al Comandante della nave che risponde dei danni derivati da negligenze nell'osservanza di tale obbligo e per lui l'armatore (App. Genova, 5 maggio 1950 in Dir. Mar. 1952, 25).

La sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare rappresentano problematiche rientranti nelle specifiche attribuzioni dell'Autorità Marittima; a tal uopo le navi vengono sottoposte ad accertamenti periodici ed occasionali volti a verificare la rispondenza delle stesse alle norme in vigore.

Tali verifiche sono espletate, oltre che dal personale del Corpo delle Capitanerie di Porto, anche da funzionari del Registro Italiano Navale.

In particolare, la Capitaneria di Porto di Napoli, con foglio n. 26212 in data 22 luglio 1996, ha fatto presente che le navi in ser-

vizio trasporto passeggeri nel golfo di Napoli sono regolarmente soggette a visite e ispezioni periodiche come previsto dalle vigenti disposizioni in materia di certificazioni di sicurezza e di salvaguardia della vita umana in mare.

Inoltre, proprio a garanzia della sicurezza della navigazione, da tempo è stato dato impulso a tutte le attività in materia di visite e di ispezioni occasionali, non mancando di adottare i conseguenti provvedimenti sanzionatori previsti dalla legge qualora, a seguito degli accertamenti compiuti, siano emerse deficienze o irregolarità.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ANTONIO PEPE. — Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:

l'Ufficio stampa del Ministro del lavoro e della Previdenza sociale, in data 8 marzo 1996, in un comunicato-stampa dava assicurazione che, sulla base di approfonditi incontri con le parti sociali del comparto dell'agricoltura, avrebbe proposto una misura di alleggerimento della pressione relativa ai contributi agricoli unificati per le zone per le quali, « per effetto di una legge del 1993 », era scattato il maggior aumento contributivo;

lo stesso comunicato precisava che l'aumento contenuto nei bollettini in pagamento il 10 marzo successivo, sarebbe stato compensato nei bollettini successivi;

tutto ciò creava una legittima aspettativa nel mondo agricolo;

a distanza di oltre due mesi dal suddetto comunicato, il provvedimento annunciato non è stato ancora adottato, e, con i bollettini del 10 giugno 1996, i produttori agricoli delle zone meridionali si vedranno ingiungere ulteriori ed onerosissimi aumenti già previsti dalla citata legge del 1993, con evidenti negative conseguenze per il mondo agricolo visto anche lo stato di crisi del settore —:

quali provvedimenti urgenti intenda assumere per mantenere fede alle date assicurazioni, per fronteggiare la situazione di crisi sopra illustrata. (4-00419)

RISPOSTA. — Il documento parlamentare sottopone all'attenzione del Governo la complessa tematica della contribuzione del comparto agricolo, con particolare riferimento agli incrementi contributivi previsti dalla legge n. 537/93 per i datori di lavoro agricolo operanti nelle zone svantaggiate e territori montani.

Al riguardo si fa presente che la questione è, al momento attuale, oggetto di attenta considerazione in sede ministeriale, nel quadro degli incontri che si stanno svolgendo in vista del prossimo intervento di ridefinizione degli aspetti previdenziali del lavoro agricolo.

Com'è noto, l'obiettivo di dare una nuova sistemazione previdenziale a tale categoria di lavoratori è strettamente connesso con l'attuazione della delega conferita al Governo dalla legge 8 agosto 1995, n. 335 (articolo 2, comma 24), di riforma del sistema pensionistico obbligatorio.

Sulla questione sollevata dalla S.V. On.le è in corso un confronto tra i Ministeri del Lavoro e delle Risorse Agricole e le Organizzazioni di categoria, allo scopo di pervenire ad una completa ed attenta considerazione delle istanze delle parti interessate, nel rispetto, comunque, delle attuali compatibilità finanziarie.

In tale prospettiva si inserisce la disposizione recata dal decreto-legge 14 giugno 1996, n. 318, che ha previsto un rinvio al 20 luglio 1996, senza interessi o altri oneri, del termine del 10 giugno 1996, relativo al versamento dei contributi agricoli unificati per la manodopera impiegata nel quarto trimestre 1995.

Il decreto legge 2 agosto 1996, n. 405, ha ulteriormente differito al 10 ottobre 1996 il termine per i versamenti relativi alla manodopera impiegata nel quarto trimestre 1995 e ha fissato al 15 novembre 1996 la scadenza per i versamenti concernenti il primo trimestre 1996.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

PITTELLA, MUSSI, OLIVO e GIACCO.
— Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere — premesso che:

la legge 30 dicembre 1991, n. 412, all'articolo 11 ripristinò la rivalutazione annuale con decorrenza dal 1° gennaio 1993, senza fissare alcuna variazione minima delle retribuzioni convenzionali e prevedendo che con i decreti di rivalutazione venissero stabiliti contributi addizionali a carico dei datori di lavoro e dei lavoratori autonomi nella misura necessaria a coprire gli oneri derivanti maggiori spese rispetto alla normativa precedente;

a causa del blocco previsto per il 1993 dalla legge 14 novembre 1992, n. 438, si è proceduto alla rivalutazione delle rendite soltanto con decorrenza 1° gennaio 1994;

nel 1995 non si è dato luogo alla rivalutazione medesima, in quanto le retribuzioni convenzionali hanno subito variazioni inferiori al limite minimo del 10 per cento previsto dall'articolo 20 della legge n. 41 del 1986, limite che l'Inail continua a ritenere necessario perché si dia luogo alle procedure di emanazione dei decreti ministeriali di rivalutazione, ma che l'Anmil ritiene superato dall'articolo 11 della legge n. 412 del 1991;

l'Inail con propria delibera in data 27 maggio 1996, ha già deliberato la rivalutazione medesima prevedendo già nel proprio bilancio la relativa copertura degli oneri —:

entro quali termini, temporali e sostanziali, il Ministro intenda procedere alla firma dei relativi decreti di rivalutazione, fermo restando che la categoria dei mutilati ed invalidi del lavoro ha visto rivalutata la propria rendita l'ultima volta con decorrenza 1° gennaio 1994 e che, per legge, la cadenza di rivalutazione medesima è annuale. (4-01878)

RISPOSTA. — La problematica sollevata dalla S.V. On.le è relativa alla rivalutazione delle prestazioni economiche per infortunio sul lavoro e malattia professionale di cui al T.U. n. 1124/1965.

L'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro ha fatto presente, in via preliminare, che il T.U. per l'Assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali prevedeva, all'articolo 116 per il settore industria e all'articolo 234 per il settore agricoltura, la rivalutazione triennale delle prestazioni economiche subordinatamente ad una intervenuta variazione delle retribuzioni rispetto a quelle precedentemente stabilite in misura non inferiore al 10% e la conseguente rivalutazione delle rendite in godimento alla data di inizio di ciascun triennio.

Detti articoli sono stati modificati dagli artt. 1 e 3 della legge n. 251/82, la quale, lasciando impregiudicate le modalità attuative della rivalutazione, ne ha stabilito la cadenza annuale condizionandola ad una variazione non inferiore al 5%.

Successivamente è intervenuta la legge n. 41/86 il cui articolo 20, comma 3, ha nuovamente inciso sul contenuto degli artt. 116 e 234 soprarichiamati, prevedendo la rivalutazione biennale delle basi retributive in ordine ad una variazione non inferiore al 10%, fermi restando i rispettivi meccanismi di calcolo.

Infine la legge n. 412/91 ha nuovamente disposto all'articolo 11, comma 1, la cadenza annuale, a far data dal 1° gennaio 1993, della rivalutazione delle basi retributive per il calcolo delle rendite.

Tanto premesso l'Istituto ha chiarito che, pur ricorrendo le condizioni previste dalla legge, la riliquidazione delle rendite, con effetto 1° gennaio 1993, non ha avuto luogo a causa della sospensione decretata dalla legge n. 438/92, articolo 2, comma 1, « degli aumenti a titolo di rivalutazione delle rendite a carico dell'INAIL », per l'intero anno 1993.

Tuttavia, a parziale ristoro della mancata riliquidazione, le stesse sono state assoggettate a « perequazione » nella misura di punti percentuali 1,8 e 1,7 rispettivamente dal 1° giugno e dal 1° dicembre 1993.

Superata questa fase, l'Istituto ha provveduto a riliquidare regolarmente le rendite e le altre prestazioni economiche con decorrenza 1° gennaio 1994.

Con riferimento all'anno 1995 tale riliquidazione non ha avuto luogo, in quanto le basi retributive avevano subito un incremento, al 31 dicembre 1994, inferiore al 10%.

Relativamente al corrente anno si sono, invece, verificate, al 31 dicembre 1995, le condizioni previste dalla legge per la rivalutazione delle rendite, in quanto le basi retributive avevano subito un incremento superiore al 10%.

Pertanto, il Consiglio di Amministrazione dell'Ente ha approvato, in data 27.5.96, sia il progetto di rivalutazione delle rendite dirette ed ai superstiti dei settori industriale ed agricolo, nonché delle altre prestazioni economiche alle stesse collegate, sia quello relativo alle rendite dirette ed ai superstiti dei medici colpiti da malattie e lesioni causate dall'azione dei raggi X.

Successivamente sono intervenuti i decreti ministeriali dell'8 agosto 1996, che hanno sancito le nuove misure della retribuzione annua minima e massima per il settore industriale e convenzionale per il settore agricolo, da assumersi a base per la liquidazione delle prestazioni economiche, con decorrenza 1.1.1996.

L'INAIL ha comunicato di star procedendo, sin dai primi giorni del corrente mese, alla corresponsione agli interessati dei ratei aggiornati e relativi arretrati.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

POLI BORTONE. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e delle risorse agricole, alimentari e forestali.* — Per sapere:

in quale anno abbiano effettivamente cessato di essere in attività le seguenti società cooperative: Coop. agricola Europa Verde a r.l. di Scafati (SA); Coop. agricola S. Venere a r.l. di

Scafati (SA); CO.PR.A.M., Consorzio produttori agricoli meridionale, di Nocera Inferiore (SA);

a quanto sia ammontato l'importo dei debiti da ognuna di esse cumulato dall'anno della costituzione a quello della richiesta cessazione di attività;

se, in fase di liquidazione, siano stati condotti gli opportuni accertamenti contabili e fiscali, per accertare se vi siano stati atti amministrativi poco chiari o incompatibili con quelli necessari ad un positivo sviluppo delle società in oggetto, ma anche una gestione, da parte dei responsabili designati, troppo superficiale, se non complessivamente dannosa, e che poi ha causato il tracollo economico di queste realtà produttive, nate per conseguire risultati positivi, ma tragicamente fallite;

se sia stato accertato il corretto utilizzo dei contributi in conto esercizio che l'AIMA ha loro concesso per la trasformazione dei prodotti ortofrutticoli, ammontanti complessivamente a: lire 6.610.627.755 per la coop. Europa Verde; lire 1.998.741.340 per la coop. S. Venere; lire 8.232.655.785 per il consorzio CO.PR.A.M.;

se questi contributi siano stati correttamente riportati nei conti economici delle rispettive società, anche se non soggetti al fisco;

se non ritenga opportuno, nel caso che i suddetti accertamenti non fossero stati effettuati, procedere ad un urgente riesame del passato amministrativo e contabile delle citate società cooperative, in modo da fare la dovuta chiarezza ed eventualmente accertare possibili responsabilità. (4-00546)

RISPOSTA. — *Si risponde all'interrogazione parlamentare in oggetto per i profili di diretta pertinenza del Ministero del Lavoro.*

La Direzione Generale della Cooperazione ha reso noto di avere richiesto per la Cooperativa agricola Europa Verde, aderente all'Unione Nazionale Cooperative Italiane, lo svolgimento di una ispezione or-

dinaria all'associazione competente. Ciò al fine di approfondire quanto evidenziato nell'atto di sindacato ispettivo.

Analoga iniziativa è stata assunta nei confronti del Consorzio CO.PR.A.M.

I relativi accertamenti sono tuttora in corso.

Per quanto concerne la Cooperativa Agricola S. Venere, si rende noto che la stessa è stata dichiarata fallita con sentenza emessa in data 22 dicembre 1992.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

RICCIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il porto di Torre del Greco (NA) costituisce una struttura di notevole importanza, sia nell'ambito della realtà economica campana sia per ciò che concerne il traffico marittimo nel Mar Tirreno;

la delegazione del collegio dei capitani di lungo corso e macchinisti di Torre del Greco ha indetto una raccolta di firme per una petizione contro il ventilato declassamento della locale capitaneria di Porto —:

se corrisponda al vero che si sia ipotizzato un tale provvedimento;

quale sia la valutazione del Governo sulla questione in oggetto. (4-01145)

RISPOSTA. — *Non ci sono, allo stato, iniziative che prevedano la soppressione, nè la trasformazione della Capitaneria di Porto di Torre del Greco in Ufficio Circondariale marittimo.*

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

ROTUNDO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'officina manutenzione veicoli di Lecce delle Ferrovie dello Stato S.p.A. sostiene carichi di lavoro che superano le

possibilità degli attuali addetti, ma che sono di gran lunga inferiori alle potenzialità dell'impianto; tutto ciò avviene in una provincia in cui l'incidenza della disoccupazione ha raggiunto livelli drammatici;

sono restate senza effetto tutte le proposte di aumento degli organici tese a consentire un'adeguata produttività dell'officina di Lecce;

da parte della società Fs manca perfino la volontà di onorare gli impegni assunti e formalizzati con la pubblicazione del bando di selezione per la stipula di nove contratti di formazione lavoro (foglio disposizioni n. 2 del 25 settembre 1995 dell'ufficio territoriale manutenzione corrente rotabili);

nelle attuali condizioni sarebbe necessario un aumento di organico di almeno 14 unità nel settore operaio;

con l'elettrificazione della linea Bari-Lecce, tali necessità sono destinate ad aumentare, a seguito degli interventi da effettuare sui locomotori elettrici;

si procede all'inaugurazione della linea elettrica ignorando tutte le problematiche che potranno garantire la regolarità del servizio;

tale atteggiamento si ripercuoterà in maniera negativa sia per la regolarità del servizio che per i risvolti occupazionali che implica per il territorio —:

quali iniziative intenda assumere il Governo affinché si proceda alle assunzioni programmate ed ai trasferimenti in ambito compartimentale ed extra-compartimentale per consentire una efficace utilizzazione dell'officina manutenzione veicoli delle Fs di Lecce. (4-00742)

RISPOSTA. — *In data 25.9.1995 l'Ufficio manutenzione corrente rotabili di Bari della società Ferrovie dello Stato, ha pubblicato un bando per la stipula di 19 contratti di formazione e lavoro per operatori della manutenzione, alcuni dei quali destinati al-*

l'Officina manutenzione rotabili di Taranto ed all'Officina manutenzione veicoli di Lecce.

Pur essendo state approntate le graduatorie per l'ammissione alle prove di selezione, tali contratti non sono stati attivati in attesa del completamento del confronto fra le FS e le Organizzazioni Sindacali Nazionali in merito alla verifica dei carichi di lavoro, dei piani di produttività e, di conseguenza, delle esigenze di personale.

Successivamente è stato raggiunto un accordo che, tra l'altro, assegna al territorio dell'ex Compartimento di Bari una prima tranche di 15 assunzioni mediante contratto di formazione e lavoro, da ripartire tra l'ufficio manutenzione corrente rotabili di Bari (alle cui dipendenze sono anche l'Officina manutenzione rotabili di Taranto e l'officina manutenzione veicoli di Lecce) e le Officine grandi riparazioni di Foggia e Melfi.

Sono inoltre state assegnate ulteriori 20 unità mediante trasferimenti di dipendenti in servizio nelle sedi del Nord.

Per la ripartizione delle complessive 35 unità di personale tra le strutture sopra citate, in data 26.06.1996 è stato aperto un confronto, non ancora concluso, tra le F.S. e le Organizzazioni Sindacali regionali di Puglia e Basilicata.

Non appena raggiunto l'accordo, l'Ufficio manutenzione corrente rotabili di Bari provvederà a ripartire gli apporti di personale (assunzioni e trasferimenti) tra i propri impianti e cioè fra le Officine manutenzione rotabili di Taranto e Foggia, le Officine manutenzione veicoli di Bari e Lecce e l'Officina manutenzione locomotive di Bari.

Completato tale iter, sarà quindi disposto il trasferimento del personale proveniente dagli impianti del Nord e verranno ultimate le procedure per la stipula dei contratti di formazione e lavoro.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.

TABORELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri. — Per sapere —* premesso che:

in data 2 luglio ultimo scorso è stato firmato il decreto istitutivo della conferenza Stato-città e autonomie locali, prevedendo la partecipazione dell'Anci ed Upi;

con tale provvedimento è stata esclusa la rappresentanza dell'Uncem alla quale aderiscono e partecipano oltre 4.000 comuni interamente o parzialmente montani e 348 comunità montane, territorio che riguarda oltre la metà del Paese con oltre dieci milioni di residenti;

l'Uncem, dalla sua costituzione nel 1952, si è impegnata alla promozione e alla salvaguardia dello sviluppo civile, sociale ed economico delle popolazioni e dei territori montani, maggiormente penalizzati dalla prevalente localizzazione delle risorse e dei processi produttivi del Paese —:

se non ritenga, con urgenza, tenendo conto delle suddette osservazioni, di modificare il succitato decreto istitutivo, in modo da consentire alla comunità montana una adeguata rappresentanza nell'ambito della conferenza. (4-02199)

RISPOSTA. — *Con riferimento alla interrogazione indicata in oggetto si fa presente che le comunità montane, pur senza sottovalutarne il ruolo e l'importanza, non possono essere messe sullo stesso piano dei comuni e delle province. Esse, infatti, non hanno rilevanza costituzionale e prese nel loro insieme, non rappresentano la totalità della popolazione, in quanto non sono costituite nella totalità del territorio. Peraltro, anche considerate singolarmente, hanno un minor grado di rappresentatività, in quanto i loro organi non derivano la loro investitura da una elezione popolare diretta, ma sono designati dagli organi dei comuni partecipanti. Solo i comuni e le province, infine, sono indicati dalla Legge n. 142/90 come enti titolari, oltre che di specifiche competenze amministrative proprie, anche della rappresentanza della generalità degli interessi delle rispettive popolazioni.*

Tutto ciò appare sufficiente a giustificare la configurazione scelta per la Conferenza

Stato-Città ed autonomie locali; pur tuttavia non è escluso che il ruolo delle comunità montane possa trovare adeguata valorizzazione in altre sedi e in altre occasioni.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri: Micheli.

TARDITI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

nella seduta del Consiglio dei ministri del 14 giugno 1996 è stato approvato il disegno di legge recante « Norme in materia di personale amministrativo del Ministero di grazia e giustizia e delle magistrature speciali »;

nonostante il notevole lasso di tempo trascorso, il suddetto disegno di legge non è stato presentato né al Senato né alla Camera e non risulta neppure firmato e quindi spedito —:

quale sia il motivo di tale ritardo, che vanifica le aspettative del personale amministrativo del settore della giustizia che attende, essendo da tempo in stato di agitazione, un segnale preciso nel senso considerato, da parte del Governo;

se non ritenga di dare immediato seguito a quanto deliberato nel Consiglio dei ministri. (4-01908)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si fa presente quanto segue.*

Il provvedimento concernente « Norme in materia di personale amministrativo del Ministero di Grazia e Giustizia e delle magistrature speciali » è stato presentato al Senato in data 11 Luglio 1996 ed in data 24 Luglio 1996 è stato assegnato alla Commissione giustizia in sede deliberante.

Si precisa infine che l'Ufficio di Segreteria del Consiglio dei Ministri ha fatto presente che ai fini della presentazione del disegno di legge si sono dovuti attendere i necessari tempi tecnici per la verifica dei

mezzi di copertura finanziaria da parte della Ragioneria Generale dello Stato.

Il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri: Micheli.

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere quale sia l'esito della domanda di maggiorazione per gli ex combattenti inoltrata alla sede INPS di Ravenna, nel dicembre 1995, dal signor Giovanni Bonazza, nato il 26 aprile 1922, titolare della pensione VO/S n. 50656470, residente in Australia. (4-02012)

RISPOSTA. — *Con riferimento all'interrogazione presentata dalla S.V. On.le l'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale ha comunicato che la domanda di maggiorazione per gli ex combattenti — articolo 6 Legge n. 638/1983 — sulla pensione n. 50656470 Cat. Vos, presentata dal Sig. Giovanni BONAZZA, residente in Australia, non può essere definita in quanto non risulta allegato il necessario foglio matricolare.*

L'Ente ha assicurato che, una volta in possesso di tale documento, richiesto al distretto militare di Bologna in data 18 settembre u.s., provvederà ad esaminare la pratica e ad emettere il provvedimento di competenza.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale: Treu.

ZACCHERA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

è d'attualità il problema della programmazione a medio e lungo termine dei trasporti ferroviari attraverso le Alpi ed in particolare le scelte strategiche sulla scelta prioritaria della linea del Gottardo o del Sempione per compiere gli indispensabili e grandi lavori di ammodernamento delle strutture;

si rileva come da parte svizzera vi siano opinioni discordanti e legate anche ad interessi elettorali (Svizzera francese più propensa al potenziamento del Sempione, Svizzera orientale e tedesca più vicina a quella del Gottardo);

in passato, reiteratamente il Ministero dei trasporti aveva dato garanzie di priorità di investimento per la linea del Sempione come più rapido collegamento nord-sud ed in particolare con Genova, con potenziamenti sia sulla linea Milano-Domodossola che sulla Arona-Novara e la Domossola-Novara;

negli ultimi giorni dalla Svizzera giungono notizie di una ipotetica scelta prioritaria sul Gottardo, insieme ad aperte critiche per i ritardi di realizzazione degli interventi sul versante italiano rispetto agli accordi internazionali già a suo tempo sottoscritti —:

quali siano ad oggi i precisi intendimenti di parte italiana, quali i finanziamenti assegnati, i tempi di intervento e gli stati di avanzamento dei lavori rispetto agli accordi internazionali sottoscritti;

se il Ministro non ritenga di intervenire celermente in zona — si indica ad esempio l'utilità di una visita allo scalo di Domodossola — dove investimenti di centinaia di miliardi (« Domo 2 ») restano in buona parte inutilizzati, affinché possa rendersi conto della situazione;

se risponda al vero che il Ministero intenda procedere ad una scelta prioritaria del valico del Sempione come quello su cui interventi urgenti possano radicalmente migliorare l'attuale situazione, con particolare riguardo alla tratta Iselle-Domodossola. (4-00217)

RISPOSTA. — Uno dei principali obiettivi dei programmi di sviluppo delle ferrovie nazionali è il miglioramento dei collegamenti con l'Europa attraverso il potenziamento degli attuali transiti e la realizzazione di nuovi collegamenti veloci.

Conseguentemente, nel contratto di programma 1994-2000 sono previsti ed, in gran parte in corso di esecuzione, notevoli interventi sulle direttrici ferroviarie Nord-Sud che uniscono il cuore industriale italiano al centro Europa.

In particolare, per quanto attiene alle linee afferenti l'asse del Sempione, gli interventi sono:

1. l'elettrificazione della linea Novara-Domodossola;
2. l'adeguamento a sagoma della linea Novara-Domodossola-Iselle;
3. il potenziamento del terminal di Novara Boschetto.

I lavori relativi all'elettrificazione sono stati completamente progettati e sono state avviate le procedure per l'affidamento della costruzione delle sottostazioni elettriche.

Sono in corso i lavori di sistemazione a piano regolatore delle stazioni di Varzo e Preglia, ed è stato pubblicato l'avviso di gara europea per l'esecuzione dei lavori di adeguamento a sagoma della linea.

Il complesso di opere sopra descritto sarà ultimato, per fasi funzionali, tra il 1997 e il 1998.

Nell'intento di potenziare il collegamento del valico in questione con il porto di Genova Voltri, è prevista la realizzazione della bretella di Voltri (che collega gli impianti portuali di Genova con la linea Genova-Borzoli-Ovada) e l'adeguamento del corridoio Voltri-Ovada-Novara-Domodossola-Sempione al transito intermodale (anche per i nuovi contenitori « high-cube »).

L'attenzione rivolta al valico del Sempione non ha, tuttavia, penalizzato l'altro transito italo-svizzero del Gottardo, relativamente al quale sono stati stanziati cospicui finanziamenti per definire, con i rappresentanti della Confederazione Elvetica e gli Enti locali competenti, il progetto di prosecuzione, in territorio italiano, della nuova linea di valico prevista dalla Svizzera. Per l'Italia si tratta di realizzare un nuovo corridoio atto a consentire la prosecuzione

verso sud dei traffici in arrivo dalla Svizzera e diretti sia su Milano sia oltre. Al riguardo sono in corso appositi approfondimenti progettuali, anche in concomitanza dell'inserimento della futura linea alta velocità Genova-Milano, finalizzati a definire la sistemazione ottimale del nodo di Milano in rapporto alla prevedibile entità dei traffici che graviteranno sullo stesso con la realizzazione della nuova direttrice.

Considerato che il mercato interno europeo richiede una salda interconnessione

dei diversi Paesi e che i valichi alpini rivestono un ruolo importante nella rete transeuropea, vi è l'intendimento di perseguire lo sviluppo di entrambi gli itinerari (Loetschber-Sempione e Gottardo). A tal fine sarà necessario ricercare, in un confronto tecnico-istituzionale tra la Svizzera e l'Italia (eventualmente esteso alla Comunità Europea), la migliore soluzione tecnico-economica.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione: Burlando.