

Venerdì 3 Luglio 1998

alle ore 10

415^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

Interrogazioni (*testi allegati*).

INTERROGAZIONI IN MATERIE DI COMPETENZA DEL MINISTRO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

SALVATO, MANZI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso: (3-00049)
(25 giugno 1996)

che la tragedia della disoccupazione investe da tempo non solo vastissime fasce giovanili con punte drammatiche in alcune aree del paese;

che accanto ai giovani disoccupati sempre più lavoratori al di sopra dei quarant'anni vivono lo stesso dramma acuito da ancora maggiore incertezza e precarietà e reso più grave da carichi familiari;

che spesso a questi cittadini non è assicurata alcuna forma di ammortizzatori sociali soprattutto se si tratta di lavoratori espulsi da piccole aziende o, più in generale, se essi hanno alle spalle solo esperienze precarie;

che spesso anche le istituzioni locali sembrano sottovalutare la loro situazione;

che dai piani dei lavori socialmente utili, laddove sono stati realizzati, quasi sempre questi lavoratori vengono esclusi;

considerato:

che in diverse realtà si sono costituiti da tempo comitati di disoccupati «over 40» per denunciare la grave situazione economica e sociale che questi cittadini stanno sopportando;

che questa situazione riguarda un numero crescente di lavoratori e varie aree del paese, comprese realtà economicamente e socialmente meno svantaggiate,

si chiede di sapere:

quali misure concrete e solidali si intenda urgentemente mettere in atto per affrontare questa gravissima situazione;

se si intenda predisporre un piano finalizzato alla creazione di posti di lavoro per questi cittadini;

quali sinergie si intenda attivare di concerto con le istituzioni locali interessate;

se, più in generale, si intenda predisporre normative atte ad affrontare questa situazione.

IULIANO. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Per sapere: (3-01397)
(Già 4-07814)
(6 novembre 1997)

se sia al corrente delle richieste di cassa integrazione guadagni straordinaria avanzate dalle aziende che si elencano di seguito:

Cocer-Cetal	di Benevento	1985-86
Manifatture ceramiche salernitane	di Salerno	1987-88
White Cap	di Battipaglia (Salerno)	1993-94
Officine Maccaferri	di Bellizzi (Salerno)	1991-92;

se le richieste e i relativi progetti rappresentassero lo stato e l'effettiva realtà produttiva ed occupazionale;

se esse fossero e siano nelle regole amministrative conformi alle leggi;

se il relativo decreto di concessione sia stato emanato nel rispetto delle normative vigenti;

se e quali iniziative siano state adottate dal Ministero in ordine all'attuazione degli ammortizzatori sociali;

se si ritenga che la richiesta di disoccupazione speciale avanzata dai lavoratori della Superbox di Battipaglia per l'anno 1990-91 sia stata conforme alle normative di legge.

SALVATO. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – (3-01498)
Premesso: (16 dicembre 1997)

che, a parere dell'interrogante, la direzione INAIL di Livorno applica in modo arbitrario la normativa sulla verifica delle pensioni sull'inabilità da lavoro;

che, nello specifico, con lettera firmata dal direttore della sede, tutti i titolari di pensione d'inabilità da lavoro sono stati chiamati a visita di controllo, al di fuori dei tempi e dei modi previsti dall'articolo 83 del testo unico n. 1124 del 30 giugno 1965;

che, in sintesi, il sopracitato testo unico prescrive che il titolare di pensione o l'Istituto possono chiedere una visita di revisione per aggravamento o diminuzione dell'inabilità con le seguenti modalità:

a) la prima volta nei primi quattro anni dalla costituzione della rendita;

b) successivamente per altre due sole volte, la prima alla fine di un triennio e la seconda alla fine del successivo triennio;

che, nella sostanza, dopo dieci anni dall'emissione del provvedimento d'inabilità, nessuna modifica è più consentita alla pensione medesima;

che il senso della norma è quello di seguire l'invalido nelle varie fasi della sua malattia per poi lasciarlo tranquillo quando la malattia stessa si è cronicizzata o è regredita;

che la necessaria serietà nella concessione degli assegni d'inabilità è tutt'altra cosa dal costringere ad una vita di ansia il lavoratore che ha già subito il trauma dell'infortunio;

che la direzione provinciale INAIL di Livorno, eludendo completamente la normativa sopra descritta e tutt'ora in vigore, chiama a visita di controllo tutti i titolari di pensione d'inabilità che ricadono sotto la sua giurisdizione, addirittura minacciando loro, in caso di rifiuto, la sospensione dell'assegno d'inabilità;

che la formula usata è stata la seguente: «... la scrivente, avendo verificato che... è ipotizzabile un errore in sede di attribuzione del grado d'inabilità, intende attivare la procedura consentita per la verifica della esistenza, sotto il profilo medico-legale, del diritto alla prestazione economica...»;

che la legge a cui si richiama la direzione provinciale INAIL di Livorno è la n. 88 del 9 marzo 1989 negli articoli 55 e 5;

che, «ipotizzando» l'errore e attribuendolo a tutte le pratiche d'inabilità, la direzione INAIL di Livorno distorce totalmente il senso della legge n. 88 del 9 marzo 1989, che era stata emanata per facilitare e non per complicare la vita degli inabili;

che, infatti, prima della legge n. 88 del 1989, ogni qualvolta si riscontrava un errore, l'invalido o l'impiegato che aveva steso la pratica doveva rimborsare la cifra percepita o erogata indebitamente; con la so-
 praticitata legge ciò avviene solo in caso di dolo;

che in nessun caso, con la legge n. 88 del 1989, il legislatore ha voluto abrogare le norme del testo unico n. 1124 del 1965 poichè, se lo avesse voluto fare, lo avrebbe scritto esplicitamente;

che la vessatoria e burocratica decisione dell'INAIL di Livorno risulta completamente arbitraria perchè rivolta indiscriminatamente a tutti gli inabili e perchè la forma dell'errore viene usata per imporre la sostanza di una revisione a tappeto;

che all'arbitrio si aggiunge l'intimidazione quando si minaccia la sospensione dell'assegno a tutti coloro che, giustamente, chiedono il rispetto dei loro diritti e soprattutto pretendono che la pubblica amministrazione non usi metodi arbitrari,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda adoperarsi:

per fermare l'azione della direzione provinciale INAIL di Livorno, anche con una ispezione ministeriale che chiarisca una volta per tutte l'incresciosa vicenda;

per restituire a tanti invalidi del lavoro tranquillità e certezza del diritto;

per esercitare il controllo sull'INAIL, di cui il Ministro stesso è depositario, in modo efficace e tale da non mortificare quei lavoratori che, dopo avere subito un infortunio sul lavoro, si sentono ingiustamente sospettati;

per chiarire alle proprie strutture periferiche che lo zelo nell'applicare le leggi dello Stato deve essere volto a garantire e non a vilipendere i diritti dei cittadini.

BONATESTA. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* (3-01665)
 – Premesso: (10 marzo 1998)

che, secondo quanto riportato dagli organi di stampa, dopo la riunione della Commissione regionale per l'impiego del Lazio, tenutasi lunedì 2 marzo 1998, il presidente della Commissione stessa, nonchè assessore ai problemi del lavoro e della formazione professionale della regione Lazio, formalizzerà in tempi brevi una richiesta al Ministro in indirizzo per ottenere – ancora una volta – la proroga di un mese per l'assegnazione delle 3.666 borse lavoro, rimaste inutilizzate nella regione al termine della scadenza fissata per il 31 gennaio 1998;

che la concessione di tali borse lavoro, prevista per i giovani disoccupati che abbiano un'età compresa tra i ventuno e i trentadue anni, è vincolata da una normativa che appare troppo rigida; si prevede infatti l'iscrizione al collocamento da trenta mesi – un periodo eccessivo considerato gli alti tassi di disoccupazione e la crisi del mercato del lavoro – e da ultimo si è aggiunta l'iscrizione alle liste di disoccupazione della provincia nella quale l'azienda è stata ammessa a fruire della borsa lavoro;

che l'INPS non stampa regolarmente gli elenchi aggiornati che escludono le aziende che abbiano già attivato tutte le borse

lavoro concesse loro, rendendo più difficile a migliaia di giovani individuare a chi vadano indirizzate le candidature;

che l'eccessiva burocrazia e l'inefficienza della pubblica amministrazione ancora una volta rischiano di vanificare il fine di un provvedimento a favore di tanti giovani disoccupati; la stessa proroga, qualora fosse concessa, non risolverebbe il problema alla radice ma posticiperebbe soltanto un termine senza garantire effettivamente l'assegnazione delle 3.666 borse lavoro ancora inutilizzate,

l'interrogante chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover adottare urgentemente tutti gli opportuni provvedimenti per evitare la reiterazione di continue proroghe per l'assegnazione delle succitate borse lavoro;

se non ritenga opportuno intervenire presso l'INPS affinché siano razionalizzati e resi pubblici gli aggiornamenti degli elenchi relativi alle aziende già fruitrici e/o ancora nelle condizioni di ottenere borse lavoro per i giovani disoccupati.

INTERROGAZIONI IN MATERIE DI COMPETENZA DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – (3-01878)
 Premesso: (Già 4-07139)
 (11 maggio 1998)
 che sono state soppresse con un semplice ordine di servizio le
 corse notturne Sorrento-Napoli della Circumvesuviana;
 che le corse in questione erano state da poco istituite per arginare
 il problema della viabilità sulla strada statale n. 145;
 che l'azienda autonoma di soggiorno e turismo di Sorrento, quotidianamente,
 è alle prese con le migliaia di stranieri che usano il trasporto su rotaie
 per visitare le mete vesuviane;
 che su tutti i *dépliant* in circolazione ci sono ancora gli orari notturni
 fino a mezzanotte;
 che l'Associazione contribuenti-utenti servizi pubblici ha denunciato al
 presidente della regione e all'assessore al turismo l'assurdo comportamento
 dell'azienda ferroviaria,
 l'interrogante chiede di sapere:
 se quanto sopra corrisponda a verità;
 se il Ministro in indirizzo non intenda accertare i motivi di tale
 soppressione, individuare i soggetti sui quali far ricadere gli oneri dei
 danni subiti dagli utenti e dagli operatori turistici, far riattivare con
 effetto immediato le corse soppresse, almeno durante il periodo estivo,
 quando il traffico veicolare soffoca l'intera penisola.

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Facendo seguito
 all'interrogazione 4-07139 del 21 luglio 1997 riguardante la soppressione
 da parte della ferrovia Circumvesuviana di due linee notturne Sorrento-
 Napoli e viceversa; (3-01879)
 (Già 4-07182)
 (11 maggio 1998)
 premesso:
 che tali corse erano appena state istituite per contenere il traffico
 estivo sulla strada statale n. 145;
 che nel parere al Governo espresso dalla Commissione trasporti del
 Senato è stato riconosciuto il ruolo necessario delle regioni, che non
 possono essere considerate solamente destinatarie del risultato finale,
 ma protagoniste a pieno titolo della ristrutturazione, del rilancio e del
 risanamento delle ferrovie locali,
 l'interrogante chiede di sapere se in questa specifica situazione,
 nella decisione della soppressione di tali ed importanti corse, l'azienda
 ferroviaria della Circumvesuviana abbia richiesto il parere preventivo
 della regione Campania.

LAURO. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, del lavoro e della
 previdenza sociale e dell'interno e per il coordinamento della protezione
 civile.* – Premesso: (3-01880)
 (Già 4-07654)
 (11 maggio 1998)
 che, come è noto, la legge n. 662 del 1996, all'articolo 2, commi da 1 a 10,
 ha previsto, tra l'altro, che alle Ferrovie dello Stato spa sia

affidata la ristrutturazione delle ferrovie in gestione commissariale governativa (GCG);

che tale ristrutturazione deve avvenire d'intesa con le regioni interessate e sentite le organizzazioni sindacali;

che il Ministro dei trasporti, con nota n. 07033 del 30 aprile 1997, ha inviato, per l'esame della competente Commissione trasporti del Senato, il piano di ristrutturazione delle aziende in gestione commissariale governativa;

che allegata alla nota di cui sopra era la «Relazione sul piano di ristrutturazione delle aziende in gestione commissariale governativa *ex lege* n. 662 del 1996, articolo 2, commi da 1 a 10», a firma ancora del ministro Burlando;

che in tale relazione, tra l'altro, a prescindere dalle giustificazioni sui ritardi col quale lo stesso piano è stato presentato, si legge, in riferimento al piano di ristrutturazione delle gestioni commissariali governative, approntato dalle Ferrovie dello Stato spa, che «risulta chiaramente evidenziato nel piano che sono state sentite le organizzazioni nazionali e territoriali sulla proposta di ristrutturazione di ciascuna azienda»; si legge, inoltre, che «nel piano si ha, altresì, conferma della raggiunta intesa con ciascuna delle regioni interessate alla ristrutturazione delle gestioni operanti nel territorio»;

che tanto non corrisponde alla realtà, almeno per la regione Campania, atteso che la stessa regione Campania non risulta abbia ancora espresso alcun parere sul piano di ristrutturazione delle gestioni commissariali governative operanti sul territorio, e precisamente la ferrovia Circumvesuviana e la ferrovia Alifana e Benevento-Napoli; inoltre non sembrerebbero rispettate appieno le intese con i sindacati locali, con i quali pure le Ferrovie dello Stato spa hanno tenuto riunioni;

che ancora nella relazione *de qua* si fa riferimento alle difficoltà di alcune gestioni in ordine sia al raggiungimento del prefissato coefficiente costi/ricavi, sia alle questioni del personale eventualmente in esubero; nessun accenno vi è alla realtà della regione Campania ove pure sussistono, per la Circumvesuviana e la ferrovia Alifana e Benevento-Napoli, gravissimi problemi occupazionali ed obiettive difficoltà di raggiungimento del coefficiente citato;

che in ogni caso, almeno per la regione Campania, le ricorrenti voci di tagli al personale e di riduzione delle linee, ovvero delle corse, hanno provocato vivo allarme, con conseguenti prese di posizione da parte di alcuni sindaci e di cittadini di comuni serviti dai mezzi di trasporto delle gestioni anzidette;

che la nota esistenza di gravissimi problemi sociali ed occupazionali in Campania non consentirebbe neppure lo sfruttamento dei cosiddetti «ammortizzatori sociali» di cui fa cenno la ormai nota relazione del ministro Burlando nella parte in cui auspica la creazione di fondi per erogare «integrazioni salariali equivalenti a quelle che la cassa integrazione guadagni straordinaria prevede nei casi di riduzione di orario e di retribuzione», sia pur da «definire con appositi accordi con le organizzazioni sindacali»;

che in tal modo si avrebbe, nel breve volgere di pochissimi anni, un ulteriore aggravio sulle casse statali e sulla cassa previdenziale-assistenziale,

si chiede di conoscere:

se e quando risulti essere stato approvato dalla regione Campania il piano di ristrutturazione presentato dalle Ferrovie dello Stato spa;

se risultino essere state rispettate appieno le indicazioni emerse dalle riunioni con le organizzazioni sindacali;

quali siano i motivi per cui la regione Campania non è stata fatta rientrare dal piano di ristrutturazione tra quelle regioni ove sussistono gravi ed obiettive difficoltà occupazionali e di raggiungimento del coefficiente costi/ricavi;

quali iniziative si intenda intraprendere, ai fini della ristrutturazione in questione, per le gestioni commissariali governative operanti nella regione Campania, anche ai fini di evitare effetti traumatici sull'occupazione;

quali iniziative si intenda intraprendere per evitare, ovvero sopperire, ai tagli alle linee ed alle corse dei trasporti delle gestioni commissariali governative Circumvesuviana e Alifana e Benevento-Napoli;

quali altre iniziative si intenda intraprendere per evitare il ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria, così come prospettato dalla relazione del ministro Burlando, ovvero per evitare l'ulteriore ricorso a previdenze dello Stato;

come si intenda far fronte alle giuste rimostranze dei cittadini e dei sindaci dei comuni colpiti dai tagli di linee e corse previsti dalla ristrutturazione.

LAURO. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'inter-
no e per il coordinamento della protezione civile, del lavoro e della
previdenza sociale e di grazia e giustizia.* – Premesso:

(3-01881)

(Già 4-07720)

(11 maggio 1998)

che, come noto, la legge n. 662 del 1996 (finanziaria 1997), all'articolo 2, commi da 1 a 10, ha previsto l'affidamento alle Ferrovie dello Stato spa delle ferrovie in gestione commissariale governativa, per il previsto risanamento;

che tra le gestioni interessate vi è la ferrovia Circumvesuviana, le cui linee servono un ampio territorio della regione Campania, coprendo un bacino di utenza notevolissimo, invero rappresentando un insostituibile sistema di trasporto usato quotidianamente da migliaia di passeggeri;

che recentemente, a causa del piano di ristrutturazione aziendale elaborato dalla società Ferrovie dello Stato – attuato dall'ingegner Antonietta Sannino, responsabile del trasporto locale della citata società Ferrovie dello Stato per la Campania – è notevolmente variata la frequenza del trasporto, con soppressione di corse e stravolgimento degli orari;

che il piano di ristrutturazione della Circumvesuviana – prevedendo anche esuberi del personale, nonché variazioni di turni, cambiamenti e riassetti interni dell'azienda non concordati con tutte le organizzazioni sindacali, ed anche in mancanza della dovuta intesa con la regione Campania – ha provocato, nei giorni 15, 16 e 17 settembre 1997, scioperi ed agitazioni del personale viaggiante con conseguente paralisi del trasporto su tutte le linee ferrate esercite;

che tanto ha avuto immediate, gravissime, tragiche ripercussioni sia sugli utenti della Circumvesuviana, soprattutto sui pendolari, sia

sul traffico stradale locale, per il conseguente massiccio uso di vetture private;

che a seguito pure delle pressanti richieste dell'ACUSP (Associazione contribuenti utenti servizi pubblici) il prefetto di Napoli - che peraltro ha svolto, anche per il passato, significativa ed incisiva azione di mediazione tra azienda e sindacati - ha emanato un'ordinanza di precettazione per mantenere in servizio il 75 per cento del personale viaggiante della Circumvesuviana, al fine di scongiurare la paralisi dell'insostituibile servizio;

che comunque, a causa del piano di ristrutturazione così come voluto dall'ingegner Antonietta Sannino, perdurano notevolissimi disagi per gli utenti delle linee ferroviarie esercite dalla Circumvesuviana, nonché il malcontento dei lavoratori della Circumvesuviana, i quali da recenti notizie, apprese a mezzo stampa, hanno minacciato l'inizio di uno sciopero della fame per il 2 ottobre 1997;

che nonostante reiterate richieste dell'ACUSP l'ingegner Antonietta Sannino, quale massimo responsabile locale delle Ferrovie dello Stato, cui è affidata la gestione della Circumvesuviana (*ex* decreto ministeriale n. 91/T del 30 dicembre 1996) non ha inteso accordare finora alcun incontro teso alla discussione delle complesse problematiche esposte;

che peraltro gli utenti ed il personale della Circumvesuviana continuano a viaggiare presumibilmente a rischio, in quanto il Ministero dei trasporti e della navigazione non effettua più, dal 17 marzo 1997, i previsti controlli di sicurezza *ex* decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980, controlli che ora dovrebbero essere svolti dalle Ferrovie dello Stato in base alla citata legge n. 662 del 1996, articolo 2, comma 6; tali controlli per quanto è dato di sapere, sono effettuati dalla stessa Circumvesuviana (tipico caso all'italiana di controllato che si autocontrolla);

che lo scrivente, in distinte dettagliate interrogazioni, tra cui la 4-04630 del 7 marzo 1997, la 4-06443 del 17 giugno 1997, la 4-07431 dell'11 settembre 1997 e, da ultimo, la 4-07654 del 23 settembre 1997, per le quali si attende risposta, ha già provveduto a denunciare, ed è il caso di affermare a ragion veduta, la gravissima questione delle ferrovie in gestione commissariale governativa, comprese quelle campane, e dei relativi piani di ristrutturazione, chiedendo, nel contempo, di verificare puntualmente la legittimità dell'operato dell'ingegner Antonietta Sannino;

che inoltre, alla luce della lettura del titolo IV dell'accordo di Maastricht, articolo 75, comma 3, sembrerebbe che il piano di ristrutturazione delle ferrovie in gestione commissariale governativa ed in particolare quello della Circumvesuviana di Napoli debba essere preventivamente sottoposto all'approvazione degli organismi europei preposti; infatti è innegabile che il piano di ristrutturazione come redatto dall'ingegner Sannino e presentato dalla società Ferrovie dello Stato - poiché verte pure sulla soppressione delle corse sia su ferro che su gomma, addirittura con l'eliminazione di talune relazioni, e sul taglio dell'occupazione - riguarda certamente i principi del regime dei trasporti di cui al citato comma e, vieppiù, l'applicazione del piano potrebbe pregiudicare sia il tenore di vita che l'occupazione regionale,

si chiede di conoscere:

per quali motivi non si sia ritenuto di dare risposta, finora, alle remote, citate interrogazioni 4-04630 del 7 marzo 1997, nonchè 4-06443 del 17 giugno 1997, auspicando, nel contempo, sollecita risposta alle interrogazioni 4-07431 dell'11 settembre 1997 e 4-07654 del 23 settembre 1997;

se non si ritenga opportuno sospendere e/o rivedere il piano di ristrutturazione della Circumvesuviana, almeno nella parte inerente la soppressione ovvero la variazione di orario delle corse, nelle more delle dovute verifiche con i sindacati in agitazione, in considerazione delle gravi difficoltà lamentate dai passeggeri e dai lavoratori;

quali urgenti rimedi si intenda adottare per evitare, nel futuro, i gravissimi, intollerabili disagi causati agli utenti della ferrovia Circumvesuviana;

se non sia opportuno, ancorchè necessario, in considerazione anche degli ultimi accadimenti, effettuare uno specifico, attento controllo sull'operato dell'ingegner Antonietta Sannino, compresa la verifica della legittimità degli atti finora emanati, incluso il famigerato piano di ristrutturazione.

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso che, da informazioni raccolte, sembra che l'ingegner Antonietta Sannino, dirigente dell'ufficio trasporto locale delle Ferrovie dello Stato a Napoli e responsabile della gestione commissariale governativa delle ferrovie Circumvesuviana di Napoli, Alifana e Benevento-Napoli, sia stata promossa e trasferita a Milano dove dirige l'intero comparto del trasporto locale nazionale, cui fanno capo tutti gli uffici di trasporto locale d'Italia, l'interrogante chiede di conoscere:

se quanto sopra esposto risponda al vero;

quali siano i motivi che hanno dettato tale scelta tenuto conto che l'ingegner Sannino, in pochi mesi di attività, è stata l'artefice di un avversato piano di ristrutturazione delle ferrovie in gestione commissariale, in particolare della Circumvesuviana di Napoli, della Alifana e della Benevento-Napoli, come l'interrogante ha provveduto a denunciare in distinte dettagliate interrogazioni, tra cui la 4-04630 del 7 marzo 1997, la 4-06443 del 17 giugno 1997, la 4-07431 dell'11 settembre 1997, la 4-07654 del 23 settembre 1997 e la 4-07720 del 24 settembre 1997, per le quali si attende, peraltro, ancora risposta;

se il recente riconoscimento attribuito all'ingegner Sannino sia anche il frutto di pregressi meriti ovvero sia ascrivibile soltanto alle sue ultime attività;

se il Ministro in indirizzo abbia ancora intenzione di procedere al conferimento di incarichi di responsabilità secondo criteri politici, ovvero non intenda piuttosto procedere in base alle professionalità manifestate.

(3-01883)

(Già 4-08222)

(11 maggio 1998)

