

RESOCONTO STENOGRAFICO

135.

SEDUTA DI VENERDÌ 3 GIUGNO 1988

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALDO ANIASI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge:		Mozione concernente i problemi del	
(Rimessione all'Assemblea)	14986	trasporti (Discussione):	
Proposte di legge:		PRESIDENTE	14968, 14974, 14978, 14983, 14986
(Annunzio)	14967	CHELLA MARIO (PCI)	14974
(Assegnazione a Commissioni in sede		DUTTO MAURO (PRI)	14983
referente)	14986	LUCCHESI PINO (DC)	14978, 14983
Interrogazioni e mozione:		TESTA ANTONIO (PSI)	14969
(Annunzio)	14988	Ordine del giorno della prossima se-	
		duta	14988

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

La seduta comincia alle 9.

MARTINO SCOVACRICCHI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 31 maggio 1988.

(È approvato).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 2 giugno 1988 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

PACETTI ed altri: «Norme in materia di collegamenti marittimi con la Grecia e integrazione all'articolo 13 della legge 5 dicembre 1986, n. 856» (2799);

FIORI: «Estensione delle disposizioni contenute nella legge 7 marzo 1985, n. 82, ai pensionati assistiti dalle casse della direzione generale degli istituti di previdenza del Ministero del tesoro» (2800);

FIORI: «Adeguamento automatico degli assegni annessi alle pensioni privilegiate ordinarie» (2801);

MATULLI ed altri: «Istituzione del laboratorio europeo di spettroscopie non lineari (LENS) presso l'università di Firenze» (2802);

MATULLI: «Istituzione del servizio geografico nazionale» (2803);

FIORI: «Modifica all'articolo 32 della

legge 19 maggio 1986, n. 224, concernente 'norme per il reclutamento degli ufficiali e sottufficiali piloti di complemento delle Forze armate e modifiche ed integrazioni alla legge 20 settembre 1980, n. 574, riguardanti lo stato e l'avanzamento degli ufficiali delle Forze armate e della Guardia di finanza'» (2804);

TORCHIO ed altri: «Norme per la promozione della proprietà coltivatrice e per il conferimento di aziende agricole in società» (2805);

BIANCHINI ed altri: «Interventi a favore della piccola e media impresa e dei consorzi tra imprese» (2806);

RUSSO RAFFAELE: «Norme per i collegamenti marittimi con la penisola sorrentina» (2807);

PERANI ed altri: «Attribuzione della responsabilità tecnica della progettazione, collaudo e conduzione di impianti di protezione ambientale» (2808);

COLUCCI ed altri: «Adeguamento automatico degli assegni annessi alle pensioni privilegiate ordinarie» (2809);

AMALFITANO ed altri: «Istituzione, presso l'Università di Bari, della Facoltà di scienze del mare e di nuovi corsi di laurea con decentramento a Taranto» (2810).

Saranno stampate e distribuite.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

Discussione di una mozione concernente i problemi dei trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della seguente mozione:

«La Camera,
premessi che

il sistema e l'economia dei trasporti stanno assumendo sempre di più caratteristiche sovranazionali e che la CEE si è posta l'obiettivo di concretizzare entro il 1992 un organico sistema trasportistico europeo;

l'efficienza del sistema di trasporto costituisce un fattore decisivo per lo sviluppo e un'offerta di trasporto con inadeguati livelli di qualità, di velocità, di organizzazione, di costi, verrà inesorabilmente emarginata;

con l'approvazione del Piano generale dei trasporti (PGT), il Parlamento ha finalmente e per la prima volta definito metodi e percorsi programmatici per superare i ritardi; in particolare dal PGT emerge la priorità non solo di migliorare l'efficienza dei singoli modi di trasporto, ma soprattutto attuarne una razionale ed efficace integrazione;

considerato che

la situazione attuale è caratterizzata da squilibri fra le varie modalità del trasporto e da una pleora di enti operativi (21 centri di spesa pubblici e ben 5 Ministeri) cui fanno riscontro una grave dispersione di risorse finanziarie ed una frammentazione di interventi privi di priorità e sordinati rispetto a qualsiasi logica di integrazione e intermodalità;

per ricondurre il settore dei trasporti in una logica di programmazione, di integrazione e di intermodalità è necessario uno sforzo unitario e convergente dai vari soggetti pubblici, e soprattutto del Parlamento e del Governo;

ritenuto in particolare che

le indicazioni contenute nell'«area 1» del PGT devono essere considerate pregiu-

diziali per la realizzazione delle sue finalità ed obiettivi;

il Consiglio dei ministri deve istituire — come più volte richiesto dai ministri dei trasporti e della marina mercantile — il CIPET e connesso segretariato tecnico. Il CIPET dovrà determinare dei flussi finanziari tra i vari settori di intervento nel rispetto delle competenze delle singole amministrazioni determinando al tempo stesso criteri di priorità. La segreteria tecnica dovrà procedere alla identificazione delle linee progettuali dei corridoi pluri-modali, dei piani funzionali per i sistemi portuali, retro-portuali, interportuali e dei progetti integrati delle aree urbane. In tale ottica compito dei singoli progetti sarà quello di ottimizzare l'uso delle varie modalità di trasporto, riducendo la congestione su alcuni tratti e la sottoutilizzazione di altri, per ottenere il massimo effetto di rete e di integrazione intermodale. Politica di intervento, tariffe, modalità di esercizio, devono essere finalizzate a tale obiettivo;

devono essere riequilibrati i flussi di traffico tra strada e ferrovia, con rilevante potenziamento del traffico su ferrovia, attraverso: *a)* flussi certi di finanziamento con apposite leggi di spesa (compresa la legge finanziaria 1988); *b)* efficacia e rapidità di spesa nel materiale rotabile e nell'ammodernamento delle infrastrutture tecnologiche e di base;

devono essere recuperati i ritardi nell'attuazione del PGT e per ciò che concerne il trasporto marittimo e in particolare modo: *a)* la definizione dei sistemi portuali, con classificazione dei porti e riordino delle gestioni; *b)* la realizzazione di un salto di qualità nel ruolo del cabotaggio, nel quadro di un'offerta di servizi integrati terra-mare per collegamenti longitudinali sufficientemente lunghi da risultare convenienti in termini economici;

Il potenziamento del ruolo delle ferrovie e del cabotaggio sono indispensabili per una più equilibrata distribuzione del carico tra i modi di trasporto, con positivi effetti per il risparmio energetico, il de-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

congestionamento stradale, la riduzione degli incidenti, la minore usura delle infrastrutture stradali, il minore impatto ambientale;

sottolinea l'esigenza che

si pervenga rapidamente ad un indirizzo unitario nella politica dei trasporti ed ad una unificazione delle competenze amministrative, quanto meno nel momento della impostazione programmatica. Senza una riorganizzazione che renda possibile indirizzi unitari, il PGT rimane una esercitazione metodologica priva di incisività, e gli stessi provvedimenti legislativi, concepiti in un'ottica singolare e non collegata ad una visione unitaria, si traducono in aumento degli squilibri tra i vari modi del trasporto e in maggiore disorganicità del sistema (come dimostra anche il piano decennale della viabilità, affrontato secondo una logica interna al trasporto su strada trascurando criteri di intermodalità e integrazione). D'altronde, all'interno della Camera stessa è sentita l'esigenza di un indirizzo politico unitario nel settore dei trasporti, specificando le indicazioni emerse in occasione della recente riforma delle Commissioni parlamentari: il coordinamento delle decisioni relative al sistema dei trasporti coinvolge anche materie come la viabilità, le infrastrutture portuali e i centri intermodali, parti integranti e decisive del sistema di trasporto, che come tali non possono essere sottratte ad una visione unitaria finalizzata all'efficienza complessiva del sistema nelle sue diverse modalità; la mancanza di coordinamento delle decisioni parlamentari in questa materia comporta infatti riprodurre in seno al legislativo le stesse frantumazioni che spesso motivatamente vengono rimproverate all'azione del Governo e dell'amministrazione pubblica,

impegna il Governo:

a presentare la relazione sull'attuazione del Piano generale dei trasporti prevista dall'articolo 4 della legge istitutiva 15 giugno 1984, n. 245;

ad uniformarsi agli indirizzi di cui sopra, tra i quali assolutamente preminente, immediato e urgente quello di un riequilibrio tra i vari modi del trasporto, a partire dagli impegni di spesa del 1988.

(1-00059)

«Testa Antonio, Lamorte, Ridi, Lucchesi, Sanguineti, Maccheroni, Chella, Dutto, Donati, Bruno Antonio, Paoli, Cannelonga, Baghino».

(3 dicembre 1987).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali della mozione.

È iscritto a parlare l'onorevole Antonio Testa, che illustrerà anche la mozione n. 1-00059, di cui è primo firmatario. Ne ha facoltà.

ANTONIO TESTA. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, confesso di non appartenere a quella folta schiera di colleghi che, quando parlano in quest'aula, lo fanno — come si usa dire — per la storia, per il verbale, per gli stenografi; intervengono cioè soltanto perché dei loro discorsi rimanga traccia e non, dunque, per dialogare o per convincere.

A mio avviso, la crisi delle nostre istituzioni (compresa quella parlamentare) sta anche in ciò. È infatti assai poco proficuo leggere il riferito e non scambiare le opinioni e le valutazioni sull'esistente.

Il fatto che la discussione della mozione n. 1-00059 sia stata prevista per quest'oggi, venerdì 3 giugno, in un'aula prevedibilmente vuota, al di là dell'amicizia e della presenza di qualche collega impegnato specificamente nel settore dei trasporti, dimostra un disinteresse generale sulla mozione in esame. Il fatto, poi, che lo stesso Governo, pur essendo interessato alla materia in esame almeno sotto cinque profili ministeriali, sia rappresentato quest'oggi soltanto dal sottosegretario di Stato Ghinami, al quale per altro va tutta la mia stima ed amicizia, conferma che siamo in presenza, per così dire, della

prova *in re ipsa* di un disinteresse per l'argomento all'ordine del giorno.

Che nel nostro paese manchi una cultura del trasporto, che cioè questa sia considerata solo una materia per specialisti, per pochi, e non vi sia, quindi, un interesse diffuso al riguardo, è stata la prima sensazione che ho avvertito allorché ho avuto l'onore di presiedere la Commissione trasporti della Camera.

Nella mia vita ho assistito a decine di convegni, discussioni e accese polemiche, anche in quest'aula, su argomenti di portata di gran lunga inferiore. Il fatto è, ripeto, che manca una cultura del trasporto e così, se andiamo a considerare quanto è avvenuto storicamente, constatiamo che, a causa di tale mancanza, si è diffusa una «non cultura», e, attraverso questa si è affermata soltanto la politica del trasporto su ruota.

Se volessimo condensare in un *flash* quanto è avvenuto, senza un ragionamento anche minimamente logico, dovremmo affermare che sostanzialmente negli ultimi quaranta anni abbiamo investito al 90 per cento per la mobilità su ruote ed il resto sugli altri sistemi. Abbiamo così le Ferrovie dello Stato in cui gran parte degli investimenti risalgono agli inizi del secolo, con strutture così arretrate e dimenticate nella loro funzionalità da non essere degne di un paese civile.

Mi chiedo allora come questa realtà si possa conciliare con alcune affermazioni che tutti abbiamo ascoltato, comprese quelle dell'ultimo Governo, che ha indicato come suo compito fondamentale quello di avvicinare l'Italia alle condizioni di vita e di produttività degli altri paesi europei per affrontare il mercato comune del 1992.

A fronte di tali indicazioni, troviamo nel programma di Governo appena qualche richiamo generico ad un problema che, proprio per questo, pare citato solo per dovere. Si afferma infatti in tale programma: «Appare anche di notevole importanza accentrare la promozione dello sviluppo del trasporto delle merci combinato strada-rotatoria, in parallelo con l'attivazione dei centri intermodali e con la rior-

ganizzazione del trasporto merci su strada». Più che di «notevole importanza», direi che si tratta di un problema di tragica urgenza. La realtà, infatti, è che stiamo andando verso l'intasamento del traffico delle merci.

Nel nostro paese il costo del trasporto per unità prodotta è oggi più che doppio rispetto alla media europea: Siamo al 14-16 per cento, rispetto ad una media del 5-6 per cento. Chiunque di noi percorra una strada o una autostrada (dove si svolge l'87 per cento del trasporto delle merci), può rendersi conto della lentezza del traffico e delle difficoltà che si incontrano. Inoltre, per il prossimo decennio si prevede un aumento del traffico del 45-50 per cento, di cui almeno il 40 per cento riguarda la mobilità delle merci; il sistema stradale (per quanto completato nei collegamenti mancanti nelle grandi reti autostradali e con le terze corsie) è intasato e resterà tale.

Si pensi che l'autostrada che corre lungo la spina dorsale del nostro paese sopporta oggi un traffico 10 volte superiore a quello per il quale era stata progettata, di qui un degrado anch'esso 10 volte superiore al normale e la ragione per la quale d'inverno e d'estate, di sera e di mattina, in qualunque momento si incontrano lavori in corso. Si tratta, cioè, di un'autostrada che si degrada troppo rapidamente perché troppo sproporzionatamente utilizzata.

Dobbiamo allora domandarci quale sia la politica che abbiamo in mente e quale la soluzione del problema.

Perché parlo di cultura dei trasporti? In questi quaranta anni di vita democratica in cui è cresciuta la cultura urbanistica ed anche ecologica, sono stati creati insediamenti di grandi e medie aree urbane, di grandi e piccole aree produttive senza porsi il problema dei trasporti.

È naturale che, se si insediano fabbriche in una certa zona, il traffico pesante per il trasporto delle merci diventa intenso. In un'economia come la nostra, basata per oltre il 50 per cento sull'importazione di materie prime, sulla loro lavorazione e successiva esportazione, è naturale che il trasporto delle merci rappresenti un dato fondamentale.

Purtroppo oggi nel nostro ordinamento non c'è un controllo della mobilità: si progettano le zone industriali, si costruiscono nuove città, nuovi paesi, poi in qualche modo si cammina, quasi fosse una conseguenza naturale. Tutto ciò naturalmente ci complica la vita e ci pone di fronte a problemi di difficile soluzione. In sostanza, prevale l'idea di fondo che, comunque vadano le cose, in qualche modo i problemi si risolvono.

Si è vero, i problemi si risolvono, ma con costi gravosi. Inoltre, poiché il parametro con il quale le nostre aziende devono confrontarsi non è costituito da ciò che avviene in Italia ma da ciò che avviene negli altri paesi, il nostro sistema produttivo si trova penalizzato dal maggior costo per il trasporto delle merci.

Quindi, un Governo che si pone l'obiettivo del 1992 dovrebbe tenere in massima considerazione la politica delle comunicazioni, delle telecomunicazioni e dei trasporti, perché queste sono le strutture che fanno, faranno o farebbero l'Italia moderna.

Credo sia difficile delineare una strategia politica se non si ha coscienza dell'urgenza di tali problemi; a questo proposito potrei ricordare l'arretratezza di alcune nostre strutture rispetto a quelle realizzate nel resto d'Europa.

La politica dei trasporti in Italia ha registrato una svolta con l'approvazione nell'aprile 1986, del Piano generale dei trasporti, che ha delineato, dopo aver analizzato la situazione, il modo per risolvere alcuni problemi. La soluzione individuata si basa su una visione unitaria dei trasporti e della mobilità delle merci e delle persone.

A questo proposito è stata prevista la costituzione del CIPET, quale comitato di coordinamento di tutta la politica dei trasporti stradali, ferroviari, aerei e marittimi, che devono essere tra loro interconnessi.

È difficile non capire che questo è un punto delicato. E quando sentiamo aleggiare proposte secondo cui, male che vada, sarà raddoppiato il sistema stradale, non diciamo «no» soltanto per i maggiori finan-

ziamenti, il maggiore inquinamento e i maggiori tempi di realizzazione, ma diciamo «no» perché questa non sarebbe la soluzione del problema, tenuto conto che alle grandi infrastrutture su cui si svolge la mobilità occorre dare sbocco nella intermodalità, nella sosta, nello scambio, nel deposito e nella lavorazione delle merci; non serve, insomma, costruire grandi stradoni al termine dei quali si incontra un collo di bottiglia.

Occorre quindi avere una visione funzionale del problema, che tenda a coordinare e programmare i vari sistemi di trasporto, oltre che a influenzare e a rendere selettive le scelte degli stessi. La soluzione che vediamo prospettare, invece, è che, contrariamente a quanto previsto, il CIPET non sarà presieduto dal ministro dei trasporti, ma — per ragioni secondo me miopi — dal ministro del bilancio. Il che significa avere una concezione monetaristica dei trasporti.

Nessuno nega che ci vogliano i fondi per realizzare le infrastrutture, ma il problema è stabilire se questi seguano le scelte politiche o se esse siano condizionate dagli stanziamenti disponibili in relazione ai bisogni da soddisfare.

Tale visione monetaristica secondo me non è utile né opportuna; invece, una visione funzionale di quest'organo, che poi debba fare i conti, certo, nelle sue selettività e nelle sue priorità, con le quantità di spesa possibili, ci sembrava e ci sembra più corretta.

Anche all'interno della Camera dei deputati (lo voglio dire chiaramente, così come chiaramente al problema è fatto cenno nella mozione) non è stata ancora acquisita una visione unitaria. Alla Camera si realizza, per altro, una distonia rispetto al Senato, dove un'unica Commissione esamina tutte le questioni relative al comparto dei trasporti; qui invece le Commissioni competenti sono due. Quando occorre affrontare, ad esempio, un problema come quello dei parcheggi, a quale Commissione spetta la competenza primaria? Alla Commissione trasporti o alla Commissione lavori pubblici? Io dico alla Commissione trasporti, perché rileva non tanto

l'attuazione del progetto, quanto il meccanismo di collegamento rispetto ai sentieri attraverso cui arriva il traffico. Ciò che rileva, in sostanza, è la necessità di fermare il flusso di traffico per interscambiarlo; solo successivamente assumono importanza la realizzazione dell'opera pubblica, il suo impatto ambientale e così via; in altre parole, l'idea principale, l'idea-guida deve esser l'interconnessione, il sistema dei trasporti (non vanno cioè considerati separatamente i trasporti su ferro, metropolitano e su ruota).

Sotto tale profilo dichiariamo la nostra insoddisfazione per la scarsa sensibilizzazione che siamo riusciti a creare alla Camera sulla istanza di visione unitaria che abbiamo sottolineato, oltre che sulla preminenza della Commissione trasporti in materia di comunicazioni; il che non presuppone una ricerca di competenze (che non ci interessa), ma una logicità di funzioni.

Le questioni pratiche su cui sollecitiamo il Governo ad intervenire riguardano una visione unitaria del problema, una presa di coscienza che talune scelte non possono attendere ulteriormente, un tentativo di andare avanti a qualsiasi costo. Ed io sottolineo cose che si possono fare subito, che il Governo, a mio parere, dovrebbe cercare di fare subito.

Con la prossima legge finanziaria rivedremo le quantità di spesa da impegnare in questo settore, ma oggi vorrei dire con grande chiarezza che ciò non rappresenta il problema più urgente da affrontare. Abbiamo già stanziato somme rilevanti al riguardo, ne stanzieremo delle altre, ma la questione è che i soldi non vengono spesi, non sono utilizzati, restano per troppo tempo fermi; vi è un distacco temporale troppo lungo tra le decisioni assunte dal Parlamento e l'utilizzazione dei flussi di spesa da parte del Governo e delle amministrazioni competenti.

Le difficoltà sono due: le procedure di spesa e l'impatto con i vari enti territoriali. Per quanto riguarda le procedure, ribadiamo ancora una volta che, con grande lealtà, chiarezza, modernità va compiuto uno sforzo nella direzione indicata dalla

legge n. 80, concernente le opere pubbliche. Dobbiamo adottare forme veloci di prequalificazione e di concessione fino a quando non troveremo idee migliori.

Quando si dice che occorre spendere dieci per realizzare un'opera che costa dieci, si deve essere certi che alla fine si spenderà questa somma e non, ad esempio, venticinque, come avviene oggi. Le concessioni devono essere chiuse nei prezzi, nei tempi e nelle varianti. Il malcostume sta nell'iniziare un'opera pur sapendo che la si dovrà cambiare totalmente nel corso della sua fattibilità. Quindi la concessione, ripeto, va chiusa nei tempi (anzi vanno premiati i tempi corti), nei prezzi e nelle varianti. Questa potrebbe essere posta come condizione risolutiva nel momento in cui si dà la concessione.

Per quanto riguarda gli enti locali, occorre compiere uno sforzo affinché la regione si faccia carico di ascoltare i pareri di tutte le amministrazioni minori: questa è la strada da percorrere se vogliamo diventare un paese moderno ed europeo.

Personalmente mi preoccupo di stabilire ciò che si può fare subito. Occorre utilizzare di più, considerando anche le strade in via di costruzione, i percorsi alternativi, che sono invece abbandonati. Il nostro paese soffre di un intasamento di traffico dovuto soprattutto al fenomeno turistico. In alcuni mesi dell'anno registriamo infatti un vertiginoso aumento del traffico, che inserendosi su quello normale, causa notevoli ingorghi nella rete viaria. Utilizzando quindi percorsi alternativi il problema potrebbe essere risolto, almeno in parte.

Vanno inoltre utilizzate le vie d'acqua. Il nostro paese non ha una legge sul cabotaggio e solo nei congressi si afferma che l'Italia è bagnata ai suoi lati da due grandi «fiumi»: il Tirreno e l'Adriatico. Come è noto il trasporto delle merci via acqua costa meno ed è meno inquinante di quello via terra. In questo caso, non dovremmo neppure provvedere alla costruzione di nuove strutture in quanto potremmo utilizzare quelle già esistenti; al massimo dovremmo potenziare le strutture di approccio e migliorare quelle di trasporto.

Fra tutte, questa mi sembra la soluzione più urgente e più attuabile, proprio perché le strutture già esistono. Dobbiamo anche tener presente che dal giorno in cui si deciderà di adottare una politica infrastrutturale del trasporto delle merci per via ferro a quello in cui essa si realizzerà, trascorreranno se non dieci, almeno otto anni: questi sono i tempi che abbiamo già alle spalle, e questo, è un dato di fatto.

Il Governo deve (o almeno dovrebbe) fare subito due cose: elaborare, inventare per così dire, un sistema temporaneo di tariffe per agevolare il trasporto merci su ferrovia e su mare, e controllare le tariffe autostradali, affinché, attraverso proprio una politica delle tariffe, sia possibile incentivare il trasporto delle merci via ferro e via acqua, togliendole, diciamo così, dalla strada.

Non so se arriveremo a fare quello che già hanno fatto e stanno ancora facendo altri paesi europei, che limitano il numero di autotreni ed autocarri in circolazione sulle strade per ragioni di inquinamento. Se prendessimo coscienza del livello di inquinamento che questi mezzi producono nell'ambiente, se tenessimo presente che è previsto, anzi è in atto, un aumento spaventoso di tale livello e che all'incirca il cinquanta per cento del traffico merci è dovuto ad automezzi degli altri paesi europei che, per così dire, calano dall'alto, caricano le merci e ripartono (così che qui resta solo l'inquinamento), ci renderemmo conto che, prima o poi, occorrerà compiere una riflessione di questo genere. Tale riflessione sarà fatta in tutta Europa, visto che andiamo verso l'Europa. Poiché non possiamo pensare di non fornire alternative a questa ridotta possibilità di percorrere via ruota il nostro paese, per il trasporto delle merci, dobbiamo rendere praticabile le alternative del trasporto via acqua e via ferro. E tali alternative vanno realizzate approntando le strutture e rendendole efficienti, ma anche ponendo in essere da subito, una politica tariffaria che, sotto vari profili, favorisca l'inizio di questo trasferimento dalla strada all'acqua e alla via ferrata.

Mi pare che siano di grande rilievo le

questioni che abbiamo sottolineato in questa mozione. Abbiamo cercato, sostanzialmente di stimolare nuovamente quella sensibilità e quell'entusiasmo che vi erano stati quando fu approvato il piano generale dei trasporti, anche se limitatamente agli addetti ai lavori, agli operatori ed agli ambienti politici più avveduti. Tale entusiasmo e tale sensibilità sono però in seguito decresciuti e ci chiediamo come sia possibile che un nuovo Governo ed un nuovo ministro — o più ministri, perché queste sono competenze che richiedono un interessamento di più ministeri — non diano da subito una risposta, diciamo così, forte. Sin d'ora, quindi, chiediamo una visione unitaria della politica dei trasporti mediante la costituzione del CIPET ed una considerazione globale, nella prossima legge finanziaria, dei vari capitoli di spesa relativi al trasporto.

Sappiamo che vi sono situazioni al limite della razionalità: in questo Parlamento abbiamo approvato un emendamento, nella discussione dell'ultima legge finanziaria, mediante il quale si è cercato di salvare i cosiddetti rami a scarso traffico del trasporto su ferro; poi quando verificiamo che cosa succede nelle realtà locali e regionali, notiamo troppo spesso che il sistema di mobilità delle persone su ruota è sovente concorrente a quello su ferro (perché percorre le stesse linee con orari non integrati ma concorrenziali). Il trasporto su ruota viene finanziato dal fondo dei trasporti mentre quello su ferro prende denaro o si fa ripianare i debiti dallo Stato, attingendo da capitoli diversi; ma in entrambi i casi si tratta sempre di denaro pubblico. Ebbene, occorrerebbe che almeno fosse fornita al Parlamento, sulla base di valutazioni economiche e di quantità della spesa, una indicazione politica unitaria della volontà del Governo di gestire il sistema nel suo insieme, con un'unica visione, per evitare questo tipo di spreco e per fornire, quindi, un servizio più sufficiente.

Il grande problema che abbiamo di fronte è quello che riguarda il trasporto delle merci; al limite, potremmo contenere

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

questo momento spaventoso di mobilità delle persone, anche se non credo che in un paese moderno sia possibile che ciò avvenga. Del resto, siamo ancora a bassi livelli di mobilità rispetto a ciò che avviene nei paesi, come dire, più moderni di noi. Basti pensare che in America volano due persone su tre, mentre in Italia ne volano due su trenta: questo dimostra quanta gente sia prossima ad imbarcarsi. La mobilità è segno di modernità, è una delle condizioni proprie di un paese civile, fa parte delle professionalità nuove, specialistiche, fa parte insomma dell'essere un paese moderno.

Le merci, tuttavia costituiscono il problema più urgente e, con le merci, c'è il problema del sistema di raccolta e di spedizione, il sistema, cioè, con cui le merci viaggiano e che, data la diffusione sul territorio dei punti di produzione e la non concentrazione in grandi aree produttive, ha particolarità diverse rispetto agli altri paesi europei. Oggi a tale riguardo non c'è un'idea e la cosa migliore che si potrebbe fare sarebbe quella di chiudere, liquidare subito l'Istituto nazionale dei trasporti, perché non si riesce neanche a fargli trasportare le traversine che servono alle Ferrovie dello Stato per costruire nuove linee. Si deve affidare al privato questo trasporto, perché se fosse gestito dall'ente pubblico costerebbe una volta e mezzo di più. Mi domando cosa aspettiamo ad intervenire. Intendiamoci: non sono favorevole ad una chiusura, ma ad un potenziamento dell'Istituto per un suo migliore funzionamento affinché operi nel segno della produttività. Ma quella che ho ricordato è la verità di oggi!

Ripeto che la questione relativa al sistema delle merci è la più urgente; è necessario fissare delle priorità nella spesa e elaborare una manovra intelligente in materia di tariffe e di gestione di alcuni settori.

Termino notando che il 1992 ci aspetta: attenzione, la media europea dei ricavi tariffari delle ferrovie è del 51,53 per cento del costo di gestione delle Ferrovie, quella italiana è del 14,58 per cento. Aspettiamo il 1992 per triplicarla?

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Chella. Ne ha facoltà.

MARIÒ CHELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, la Commissione trasporti ha posto all'attenzione della Camera e del Governo una mozione, unitariamente sottoscritta dai vari gruppi dell'arco costituzionale, nella quale si sottolineano quattro esigenze fondamentali nel settore dei trasporti che possono contribuire in maniera determinante a realizzare uno sviluppo del paese più equilibrato, meno distorto, meno eroso da sprechi.

La prima esigenza, il primo obiettivo, è quello di ricondurre il settore dei trasporti ad una logica di programmazione e di integrazione di intermodalità fra i vari tipi di trasporto. La situazione attuale è caratterizzata da una pleora di centri di spesa pubblici — come già ha rilevato l'onorevole Testa — ognuno dei quali opera in piena separatezza dall'altro. Vi è un Ministero come quello dei lavori pubblici, cui compete la spesa, ad esempio, per la viabilità e per i porti, che opera all'insaputa dei Ministeri dei trasporti e della marina mercantile. Il ministro dei trasporti, cui compete l'indirizzo ed il controllo sulla spesa dell'ente delle Ferrovie dello Stato, non può assolutamente indirizzare e controllare la spesa per la viabilità statale e autostradale, che è di competenza del solo ministro dei lavori pubblici. È stato deciso, ad esempio, un piano decennale della viabilità che comporta una spesa di oltre 80 mila miliardi nel decennio, senza prendere in considerazione alcun criterio di integrazione e di riequilibrio con il trasporto su ferrovia.

Il Ministero del bilancio, altro esempio, attraverso il FIO finanzia importanti opere viarie, ferroviarie e portuali, secondo criteri e indirizzi che nulla hanno a che fare con quelli del Ministero dei lavori pubblici o dei Ministeri dei trasporti e della marina mercantile. E così via: l'elenco degli esempi potrebbe continuare a lungo.

Più in generale, si può purtroppo affermare che ogni intervento sulle infrastrutture del trasporto nulla ha a che fare con

criteri di programmazione mirati a realizzare, secondo tempi sufficientemente definiti, un sistema trasportistico nazionale organico ed efficiente, incardinato su una razionale ed efficace integrazione fra i vari modi di trasporto (mare, ferro, gomma, aria) e capace di realizzare un'offerta di trasporto, sia di persone sia di merci, competitiva sul piano europeo in termini di qualità, di affidabilità, di velocità, di costi.

Nel campo dei trasporti, bisogna superare la pluralità dei centri di spesa e il regime della separatezza fra di essi. La strada per ottenere questo risultato è stata indicata, già da tempo, dal piano generale dei trasporti. Noi chiediamo che si attui, né più né meno, proprio quanto è previsto nel piano generale dei trasporti che, lo vorrei ricordare ai colleghi, è un documento di indirizzo ufficiale del Parlamento, ma anche di indirizzo ufficiale del Governo, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale*, quale decreto del Presidente del Consiglio dei ministri emanato nell'aprile 1986, dopo aver appunto ottenuto l'approvazione del Parlamento.

Il piano generale dei trasporti prevede un unico livello di comando nel settore, costituito dal CIPET e dal suo segretariato tecnico. L'attuazione di questo quadro unico di comando è quanto da tempo noi comunisti (e l'intera Commissione trasporti, ma non solo essa) chiediamo con grande forza e convinzione.

In proposito dobbiamo dire che gravi sono stati e sono tuttora i ritardi del Governo. È vero che recentemente è stato presentato il disegno di legge governativo per la costituzione del CIPET, ma ciò è avvenuto con un ritardo di due anni. È anche vero che in questi giorni ne è iniziata la discussione nell'VIII Commissione del Senato, ma il Governo sembra interessato ad ostacolare ogni contributo del Parlamento volto a modificare, per migliorarlo, il testo legislativo proposto. Ciò non può non comportare il pericolo di ulteriori ritardi.

Noi vogliamo sottolineare in questa sede l'esigenza di pervenire con rapidità alla costituzione di questo organismo e di conferire ad esso un reale potere di unifica-

zione degli indirizzi e delle scelte nel settore dei trasporti ed una reale capacità di programmazione su un piano di competenze reali.

Nasce però un problema, e lo voglio evidenziare in questa occasione riferendomi, in particolar modo, alla Presidenza di questa Assemblea. Si tratta di un problema relativo al modo di lavorare, o meglio alla razionalità del modo di lavorare della Camera. Desidero porre tale problema nella maniera più semplice e chiara chiedendo ai colleghi e alla Presidenza se il fatto che la viabilità stradale e autostradale (non mi riferisco a quella urbana o a quella minore, signor Presidente, ma alla rete viaria di interesse nazionale) sia di competenza della Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera, mentre la rete delle ferrovie sia di competenza della Commissioni trasporti, poste e telecomunicazioni (così come la rete degli aeroporti e degli interporti) non metta il potere legislativo in condizioni precarie e gli renda impossibile guardare con un'ottica di insieme al sistema dei trasporti, alla razionale ed organica integrazione fra i vari modi di trasporto, all'efficienza ed all'economicità complessiva del sistema trasportistico. Non si riproducono in tal modo, in seno al potere legislativo, le separatezza e le disorganicità di competenze che a ragion veduta rimproveriamo a volte — anzi molto spesso — all'azione del Governo e della pubblica amministrazione?

Stesso ragionamento e stesse domande conclusive posso fare per quanto riguarda la situazione dei porti. È a tutti noto che gli investimenti per le infrastrutture portuali (le banchine, cioè, le dighe foranee e così via) sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici, mentre la gestione operativa e amministrativa, gli investimenti per l'attrezzatura della banchine, sono di competenza del Ministero della marina mercantile; il Ministero dei trasporti, dunque, non ha alcuna competenza su tutto ciò.

Ci troviamo di fronte, ancora una volta, ad un'assurda frammentazione di competenze che richiede certamente di essere rivista, nel quadro di una profonda riforma della pubblica amministrazione. E

noi comunisti abbiamo già avanzato qualche proposta a questo riguardo. Ma non è su ciò che intendo soffermarmi.

Mi chiedo invece perché questa frammentazione, signor Presidente, debba essere riprodotta anche nel modo di lavorare di questa Camera. Perché i problemi dei porti non possono essere interamente ricondotti alla competenza primaria della Commissione trasporti, così come dovrebbe essere a rigor di logica? Sono convinto che i colleghi dell'VIII Commissione ambiente e lavori pubblici, così oberati di lavoro come sono (e non lo dico retoricamente), tirerebbero un sospiro di sollievo se potessero evitare questa parte di attribuzione che forse sentono di possedere impropriamente. Tanto più che le loro giuste preoccupazioni di carattere ambientale potrebbero essere sollevate dalla previsione di un parere consultivo, anche rinforzato (cioè con prescrizioni vincolanti su queste materie), che l'VIII Commissione potrebbe essere chiamata a dare.

Abbiamo a lungo e a più riprese discusso in Commissione trasporti di questi problemi e vorremmo chiedere alla Presidenza di farsene carico con urgenza, consultando — se lo ritiene — la Giunta per il regolamento, al fine di poter giungere al più presto ad una soluzione soddisfacente per la razionalità del nostro lavoro (anche alla luce di quanto traspare dalla circolare della Presidenza della Camera del 17 dicembre 1987), per arrivare ad una migliore definizione delle competenze delle varie Commissioni e, in particolare, della Commissione trasporti.

Tornando al CIPET e all'unicità del quadro di comando, riteniamo che essa sia essenziale per realizzare gli altri obiettivi che abbiamo indicato nella nostra mozione.

La seconda esigenza fondamentale che sottolineiamo è quella del riequilibrio fra le varie modalità del trasporto: la gomma, la ferrovia, il cabotaggio. Voglio qui riportare alcuni dati e svolgere alcune considerazioni di carattere generale sulla questione.

Innanzitutto, vorrei ricordare ai col-

legghi e al ministro — che ringrazio di essere presente a questa discussione — alcune cifre che sono riportate nel conto nazionale dei trasporti. Nel 1965 vi erano nel nostro paese 1700 chilometri di autostrade; nello stesso anno è iniziato il grande piano di costruzione di autostrade che, venti anni dopo, nel 1985, erano arrivate — e sono ancora oggi — a circa 6000 chilometri complessivi. Sempre nel 1965, vi erano cinque milioni e mezzo di autovetture (esclusi autobus e camion); nel 1985 invece ve ne erano ventidue milioni. In venti anni, cioè, le strade sono triplicate, ma le autovetture sono quadruplicate, con il risultato che le strade e le autostrade sono ancor più congestionate di prima e le aree metropolitane sono prossime alla paralisi — come è stato già detto questa mattina — e soffrono di altissimi livelli di inquinamento atmosferico, che si ripercuote gravemente anche nell'ambiente circostante. Non a caso vi sono altissimi livelli di acidità nelle piogge in Valle d'Aosta e in Liguria.

Non dimentichiamo inoltre che sulle strade statali e sulle autostrade si registrano altissimi tassi di incidentalità. Nel 1985 vi sono stati 2579 morti e 39.018 feriti: un bilancio di guerra! E, badate, le cifre del 1985 sono, né più né meno, la media annuale del tasso di incidentalità che si può riscontrare nel nostro paese.

Nel 1965, inoltre, quanto al traffico interno di merci le ferrovie dello Stato coprivano circa il 21 per cento della domanda, la strada il 58,8 per cento; nel 1985, le ferrovie hanno coperto il 9 per cento e la strada oltre il 71 per cento.

Per quanto riguarda il traffico interno dei passeggeri, i dati sono analoghi. Nel 1965 le ferrovie trasportavano il 17 per cento dei passeggeri e la strada il 46 per cento (esclusi i trasporti collettivi urbani e gli autobus); nel 1985, le ferrovie trasportavano, e trasportano ancora oggi, l'8 per cento dei passeggeri e la strada oltre il 70 per cento.

Il trasporto merci su strada è stato in costante aumento anche negli anni 1986 e 1987. Nel 1986 le tonnellate per chilometro sono aumentate del 4,8 per cento, nel 1987

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

del 6,4 per cento; mentre il trasporto merci su ferrovia è rimasto pressoché stazionario, rappresentando circa l'11 per cento di quanto viene trasportato su strada.

Una delle conseguenze più importanti di questo andamento è che il consumo di energia nel settore dei trasporti è in costante aumento: si è registrato un incremento del 3,2 per cento nel 1985, del 2,9 per cento nel 1986 e del 5,1 per cento nel 1987. Di questa energia oltre l'80 per cento viene consumato dal trasporto su strada e poco più del 2 per cento dalle ferrovie. Rispetto al 1985 nel 1987 abbiamo consumato 3 milioni di tonnellate in più di gasolio e di benzina per l'autotrazione.

Da questi dati (che sono risaputi: nessuno vuole scoprire l'uovo di Colombo) il trasporto su strada risulta altamente energivoro e costoso. Nel 1985 la spesa delle famiglie per autovetture è stata di 44 mila miliardi, pari al 16,4 per cento, dell'insieme delle retribuzioni lorde di tutto il lavoro dipendente di quell'anno. Nel 1987 la stessa spesa è stata di oltre 63 mila miliardi, pari al 20 per cento dell'insieme delle retribuzioni lorde di quell'anno. Ritengo che tutti dovrebbero riflettere su tali cifre, in particolare i sindacati, i quali dovrebbero valutare meglio i benefici che una seria riforma dei trasporti potrebbe comportare per il salario reale dei lavoratori.

A questo punto, che cosa si deve fare? Vista la insopportabile congestione di strade ed autostrade, nonché delle aree metropolitane urbane, raddoppiamo l'attuale rete autostradale, così come importanti forze economiche e grandi imprese di costruzione stanno chiedendo in questi giorni a viva voce, anche tramite la pubblicità sui giornali? Raddoppiamo l'attuale rete autostradale riproponendo così la moltiplicazione dei fattori di congestione, di inquinamento, di costo e di devastazione ambientale? Oppure finalizziamo gli investimenti ad un riequilibrio tra la strada e la rotaia, puntando su un sistema di trasporto meno costoso, meno inquinante, meno devastante per il territorio e più sicuro per le persone, che consente, certamente in misura maggiore rispetto al tra-

sporto su gomma, l'uso di tecnologie sempre più avanzate?

Ritengo che la risposta a questa domanda non dovrebbe creare difficoltà a nessuno, vista la sua logicità. Essa non deve però rimanere senza conseguenze pratiche ed operative: è questo il problema. Ciò significa che occorre spostare massicciamente il peso degli interventi dello Stato sulle ferrovie per raggiungere livelli europei di efficienza, di qualità, di velocità e di organizzazione.

In questo senso occorre una vera e propria svolta da parte del Governo e del Parlamento. Ciò significa che bisogna, certo, portare avanti la riforma delle ferrovie, che bisogna eliminare le tante incrostazioni burocratiche da cui esse sono ancora afflitte; che bisogna certamente, onorevole Testa, accelerare la capacità di spesa produttiva dell'ente; che bisogna smuovere inerzie, inefficienze, visioni limitate che vi sono nella struttura e non solo in essa; che bisogna incentivare e promuovere capacità manageriali dei dirigenti ai vari livelli; ma ciò significa anche (e questa è la terza esigenza fondamentale che poniamo) che bisogna investire risorse finanziarie notevoli nelle infrastrutture, nel materiale rotabile e nelle tecnologie.

E allora viene subito da chiedere al Governo (a lei, signor ministro), se nel piano quadriennale delle ferrovie che si sta approntando e nella legge finanziaria del 1989 questa scelta verrà compiuta, se insomma si stia manifestando una volontà politica positivamente indirizzata in questo senso.

Dal programma del Governo, già rammentato dall'onorevole Testa, e dalle notizie che si hanno in questi giorni circa la sua concreta attuazione, sembrerebbe proprio di no: sembrerebbe che il partito dell'asfalto e del cemento e quello delle autovetture continuino ad avere un grande peso all'interno del Governo e dei ministeri finanziari.

Per ciò che riguarda il mio gruppo e (come mi auguro e ritengo che sia) l'intera Commissione, la questione del riequilibrio fra strade e ferrovia, con l'indispensabile rilancio della ferrovia, sarà una di quelle

che con più forza porremo all'attenzione del Parlamento e del Governo.

E quando si parla di riequilibrio fra i vari modi di trasporto, appare indubbiamente preponderante l'intervento da attuare sulle ferrovie dello Stato, ma risultati positivi si possono ottenere anche potenziando il cabotaggio, che, sulle medie e lunghe distanze è competitivo rispetto al trasporto su «gomma» per quanto riguarda i costi; per di più il cabotaggio inquina assai meno e consente di consumare assai meno energia per unità di carico trasportata. Inoltre abbiamo una rete fin troppo fitta di porti, che potrebbe favorire il traffico di cabotaggio, così la nostra industria cantieristica, che langue, potrebbe trarre giovamento dallo sviluppo di questa modalità di trasporto.

Sappiamo che sta per venire alla luce su iniziativa del ministro Prandini, un disegno di legge relativo al cabotaggio. Sulla base di quello che si conosce, è ancora da sciogliere il dubbio se quel disegno di legge sia mirato al riequilibrio del sistema dei trasporti e dall'integrazione fra le varie modalità di trasporto, al decongestionamento delle nostre autostrade e alla riduzione dei costi del nostro trasporto; oppure se esso abbia obiettivi politici del tutto diversi, se cioè sia mirato, ad esempio, a favorire gli armatori, a colpire le compagnie portuali, a privatizzare i porti. Lo si vedrà! Ne discuteremo meglio quando il disegno di legge sarà agli atti della Camera e ne conosceremo con esattezza i contenuti.

Certo, anche per quanto riguarda il cabotaggio, vi è bisogno di dare inizio ad una politica vera, che tenga conto delle reali possibilità di sviluppo di questo modo di trasporto, senza enfasi artificiose; facendola finita con la vuota retorica delle due grandi vie d'acqua, l'adriatica e la tirrenica, di cui la natura ha dotato il nostro paese, cercando invece di approfondire il significato positivo di reale incentivazione che potrebbero assumere per il cabotaggio sia la bandiera europea sia, già da oggi, forme di consorzio tra le compagnie delle nazioni europee che opera nel Mediterraneo.

Concludo, richiamando il quarto ed ultimo obiettivo della nostra mozione (quando dico «nostra», intendo ovviamente riferirmi all'intera Commissione trasporti), che è quello di evidenziare al Governo e al Parlamento che l'approssimarsi della data del 1992, cioè della data della liberalizzazione del trasporto in Europa, richiede il superamento rapido di ritardi anche molto marcati, ritardi non solo nella rete infrastrutturale, ma anche nei modi in cui sono organizzate le gestioni operative della stessa; reti e gestioni che rendono il sistema dei trasporti nel nostro paese assai poco competitivo rispetto ai paesi europei più avanzati (come la Germania, la Francia e l'Olanda). E poiché già oggi, ma ancor più dopo il 1992, nessuno potrà impedire alle imprese straniere di offrire un servizio migliore a costi inferiori, il rischio dell'emarginazione del nostro sistema, ed in particolare dei nostri porti e degli operatori del trasporto nazionale, è davvero molto forte e concreto.

A tale proposito, signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, e con questo concludo, è tempo di finirla con la retorica del 1992 prossimo venturo e di passare alla realizzazione di una vera politica nel campo dei trasporti (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lucchesi. Ne ha facoltà.

PINO LUCCHESI. Il Presidente della nostra Commissione e l'onorevole Chella hanno già detto molto sulle ragioni che hanno spinto le varie componenti politiche presenti all'interno della Commissione trasporti a sottoscrivere la mozione che questa mattina discutiamo ed illustriamo.

Sotto questo aspetto è quindi anche difficile dire di più o portare elementi integrativi a quanto è stato già detto. Tuttavia sento il bisogno, non rituale, di ribadire a nome del mio gruppo, la democrazia cristiana, l'adesione più completa alla mozione elaborata all'interno della Commissione e presentata all'Assemblea.

Cercherò, quindi, di aggiungere alle ragioni che sono state esposte altre motiva-

zioni integrative o diversamente incidenti su questa delicatissima materia che — com'è noto e come è stato detto anche con grande precisione dal presidente Testa —, nonostante la decisiva importanza per lo sviluppo economico del paese, finisce per essere considerata sempre come la cenerentola, con ripercussioni di incredibile pesantezza non solo nel settore specifico ma sull'economia generale dell'Italia.

Oggi ci troviamo in una fase forse nuova della vicenda politica: signor Presidente, solo da pochi giorni si è insediato un Governo presieduto dall'onorevole De Mita che, credo non causalmente, ha considerato il traguardo del 1992 come momento di verifica della reale situazione dell'Italia, nel suo complesso, a livello di relazioni internazionali e, al tempo stesso, come momento di verifica di un rapporto realmente competitivo tra il nostro e gli altri paesi della Comunità economica europea.

È certo, almeno da questo punto di vista, che il settore dei trasporti assume un'importanza vitale perché è da tale segmento che passeranno o meno le occasioni per un riequilibrio generale. Quando arriverà il momento della competizione vera, è soprattutto verificando il segmento dei trasporti che si potrà dire se il nostro paese abbia fatto veramente dei passi avanti o se, invece, sia arrivato all'appuntamento (che in qualche misura è stato anche troppo drammatizzato) in condizioni di reale difficoltà, quale quella attualmente esistente.

Mi rendo conto che i tempi sono limitati e che il 1992 arriverà presto. Per ora la linea di tendenza non si muove in direzione di un riequilibrio, come ha dimostrato la legge finanziaria per il corrente anno ed il collegato bilancio, ma credo che senz'altro debbano imporsi almeno l'idea e la spinta verso una direzione diversa.

Quindi, anche se questa discussione sulla mozione concernente i problemi dei trasporti avviene — come ha detto lo stesso Presidente della Commissione trasporti Antonio Testa —, in un momento di stanca o quasi marginale della vita parlamentare, noi la consideriamo tuttavia im-

portante; non solo perché rimarranno agli atti le nostre valutazioni e le considerazioni contenute nella mozione, ma anche perché da un punto di vista complessivo non è nostra intenzione fermarci a questo primo passaggio, a questa prima richiesta di coinvolgimento generale del Parlamento su una idea di riequilibrio nel settore dei trasporti. Crediamo infatti che vi sia la volontà nonostante le difficoltà esistenti, di non arrenderci e di continuare in questo impegno che impone, anche oggettivamente — come hanno sottolineato altri colleghi prima di me — una rimediazione dei rapporti distributivi fra le varie Commissioni del Parlamento. La situazione di confusione e di estrema difficoltà, almeno in relazione alla materia di cui stiamo discutendo, si è certamente aggravata rispetto alla IX legislatura.

Non siamo quindi contrari — al momento opportuno e se ciò si renderà necessario — ad eventuali modifiche di carattere regolamentare. In ordine ai problemi dei trasporti abbiamo ogni giorno più chiara, nello svolgimento dei nostri lavori, l'idea che le acque siano diventate più torbide e che il lavoro sia diventato oggettivamente più difficile, il che è vero, per altro, non solo in questo settore.

Ne consegue, dunque, che anche il gruppo della democrazia cristiana sollecita la Presidenza — come ha già fatto per altro formalmente la Commissione trasporti — perché vi sia un momento di riequilibrio e di nuova meditazione sul tipo di esigenze qui segnalate.

In ogni caso, il 1992 resta l'obiettivo di fondo, così deve essere perché comunque il 1992 rappresenta un appuntamento importante.

È stato già detto — ma voglio qui ribadirlo — che la possibilità per il nostro paese di realizzare il riequilibrio al quale ho fatto riferimento si gioca soprattutto in tre direzioni: una diversificazione fra le varie componenti del trasporto; un serio ragionamento sulla velocità dei mezzi; un ragionamento altrettanto serio sul costo dei servizi.

Indubbiamente, l'attuale situazione di questi tre settori non è affatto positiva, per

responsabilità di carattere storico, ma anche per scelte più recenti e che attengono ad una incredibile confusione di competenze, che talvolta hanno posto in reale difficoltà coloro che operano all'interno delle Commissioni parlamentari di merito. Nascono spesso, qua e là, motivazioni per interventi che non rispondono assolutamente — nemmeno in maniera parziale — ad una logica di programmazione nello specifico settore dei trasporti, ma sono legate a logiche ed esigenze di carattere particolare che non vengono verificate, neppure in parte minimale, all'interno di un contesto più ampio e programmatico.

Spesso non riusciamo ad ottenere, all'interno della legge finanziaria, gli stanziamenti necessari per il riordino dei porti, protraendo così un'incredibile situazione di difficoltà per i porti italiani. Si tratta di una situazione pesante perché per le merci italiane si continuano ad utilizzare i porti del nord Europa a scapito di quelli nazionali. Gli interventi programmati sono nella quasi totalità «a pioggia» e, quindi, hanno incidenza e risultati scarsissimi; finora è mancata, malgrado le mille sollecitazioni avanzate al riguardo, la reale volontà di identificare quattro, cinque o sei porti con una grande vocazione ai traffici internazionali, concentrando su di essi seri investimenti. Poi vediamo apparire — quasi uscissero dal cilindro di un prestigiatore — stanziamenti di rilevantissima consistenza per interventi su aree portuali delle quali si immaginano sviluppi che la storia dimostra puntualmente impossibili, con un vero e proprio sperpero del denaro pubblico e con un peggioramento oggettivo della situazione.

Pensiamo, ad esempio — e la mia non è una polemica di campanile —, agli stanziamenti decisi qualche anno fa per il porto di Cagliari, immaginando che la Sardegna potesse diventare punto di riferimento e di attracco per le grandi navi, per poi distribuire a raggiera nel paese le merci con navi di più piccola dimensione. I fatti hanno invece puntualmente dimostrato, come del resto sostenemmo allora, che le merci tendono ad avvicinarsi il più possi-

bile alla destinazione finale, e così le banchine del porto di Cagliari sono vuote. Potremmo continuare con gli esempi, ricordando la triste vicenda di Gioia Tauro e gli interventi di notevole dimensione, (centinaia di miliardi, che vengono fuori magari attraverso la dinamica del FIO), per i porti di Sibari o di Pozzallo o altri ancora; alcuni dei quali, nonostante le nostre conoscenze geografiche, sono totalmente sconosciuti nella logica dei trasporti via mare.

A fronte di questi interventi, ripeto, di notevole dimensione, non si riescono poi a reperire, se non con ritardi incredibili, trenta o quaranta miliardi per rendere completamente funzionali porti, come quello di Livorno, che hanno già trovato una loro precisa vocazione ed un ruolo stabilizzato nel sistema portuale italiano.

Ora si tenta di rimediare, da questo punto di vista, ponendo in atto una vicenda che allo stato dei fatti somiglia più alle gride di manzoniana memoria, piuttosto che al frutto di una reale volontà di intervento. Mi riferisco ai sistemi portuali, immaginati intelligentemente come un mezzo per collegare realtà portuali tra loro integrabili e poi via via trasformati, per i soliti campanilismi di maniera: una vicenda che ha finito per far coincidere gli stessi sistemi portuali con le realtà regionali, anche in questo caso in totale contrasto con ogni possibile logica di programmazione e di intervento. In questo modo, infatti, i sistemi portuali sicuramente non avranno alcuna possibilità di funzionare o di incidere in termini di riequilibrio del settore.

Che dire poi delle ferrovie, signor Presidente? Lamentiamo tutti i disservizi ed il cattivo funzionamento, ma ciò che dobbiamo soprattutto lamentare, nel riaffermare ritualmente la necessità di una azione di riequilibrio, è che nel 1987 si sono trasportate in ferrovia meno merci di quelle trasportate nel 1943, che era ancora un anno di guerra. Di conseguenza — come è stato detto —, in una logica che dovrebbe essere totalmente rivista, le autostrade scoppiano: i cantieri sono sempre in funzione, i tempi di percorrenza e il con-

sumo di carburante aumentano, con notevoli riflessi anche dal punto di vista ambientale (certamente è un aspetto di non secondaria importanza), ed oggi davanti a noi si profila un'estate estremamente pesante con gravi ripercussioni anche sul turismo.

Credo che non sia del tutto estraneo quello che accade sulle strade nazionali rispetto al fatto — ahimé negativo, ma dobbiamo prenderne atto — che per la prima volta nel 1987 l'Italia è diventata, rispetto al flusso turistico, il secondo paese d'Europa, largamente superato dalla Spagna, che evidentemente ha saputo organizzarsi, da questo punto di vista, in maniera diversa.

Tuttavia non vorremmo fare soltanto un discorso di passaggio netto dalla strada alla ferrovia, perché anche questo problema deve trovare una soluzione equilibrata. Ci sono alcune strade (soprattutto l'asse centrale) che scoppiano, sono state costruite autostrade in qualche modo inutili o scarsamente utili, mentre c'è l'esigenza di un riequilibrio generale del sistema autostradale italiano. Quindi, in questa occasione rivolgiamo una sollecitazione affinché vengano completati i tronchi autostradali realmente necessari per realizzare questa opera di riequilibrio, con particolare riguardo alla tormentatissima vicenda della Livorno-Civitavecchia, in ordine alla quale, in ogni confronto che si svolga all'estero, riceviamo sorrisi di compatimento, se non sberleffi. È infatti incredibile che una strada, realmente alternativa all'autostrada del sole, si interrompa a Livorno, che la stessa riprenda da Civitavecchia a Roma, con una interruzione che costringe gli automobilisti e il traffico pesante a transitare sulla vecchia via Aurelia, che è diventata — come ormai tutti sanno — la «strada della morte» per il numero elevato di incidenti che si verificano.

Signor Presidente, le carenze, le mancate risposte della legge finanziaria alla domanda di efficienza del trasporto pongono problemi di rilevante importanza. In questi giorni si è parlato di una prima verifica dell'efficienza dell'Italia rispetto al

resto del mondo, verifica che dovrebbe avvenire con una scadenza sportiva (quella dei prossimi mondiali di calcio del 1990).

Se non interrompiamo con grande rapidità questi meccanismi, corriamo il pericolo di mostrare agli altri paesi una immagine di inefficienza da terzo mondo. I limitati stanziamenti che, da questo punto di vista, sono stati poi previsti nella legge finanziaria per consentire una qualche possibilità di miglioramento del sistema aeroportuale, si dimostreranno certamente insufficienti.

Il piano generale dei trasporti, immaginato come un momento di indirizzo per realizzare la predetta opera di riequilibrio, finisce per diventare una via di mezzo tra il libro dei sogni (che non vengono mai realizzati) o alternativamente una bibbia, che molti hanno letto ma pochi mettono in pratica.

Questi motivi strutturali, del resto, fanno nascere oggi, al di là della buona volontà dei responsabili politici e manageriali la sensazione di una estrema lentezza nel rilancio delle ferrovie dello Stato.

Diciamo subito, signor ministro, che è utile, ma non sufficiente — specialmente in un'epoca di esasperazione del ruolo dei *mass media* — battere la grancassa sulle quattro ore di percorrenza fra Milano e Roma o su quel *Pendolino* che sembra diventato la penacea per tutti i mali delle ferrovie dello Stato, quando, nei fatti, la stessa realizzazione della direttissima Roma-Firenze continua a subire ritardi incredibili sui tempi inizialmente programmati e si è trasformata in una reale voragine di soldi dello Stato; e quando tutta una serie di altre linee ferroviarie risultano inadeguate.

In questo contesto, si inserisce il problema delle ferrovie a scarso traffico, malamente definite «rami secchi», rispetto al quale esiste una determinata linea di indirizzo della Commissione trasporti, secondo la quale sarebbe comunque un errore, nei tempi medio-lunghi, decretarne la soppressione, quando i fatti hanno sempre dimostrato che questa soppressione, prima o poi, si rivela fondamentale-

mente sbagliata. Oggi il problema si pone in termini meno drammatici perché il prezzo dei prodotti energetici, con particolare riguardo al petrolio, è estremamente basso, ma non è detto che la situazione rimanga immutata. Del resto, la tendenza a trasformare, d'accordo con le regioni, molte di queste linee in linee regionali di collegamento dovrebbe essere verificata fino in fondo prima di decretarne la morte in maniera molto semplicistica, come si era tentato di fare un anno fa, quando la Commissione trasporti intervenne duramente nei confronti del ministro del tempo.

Vi sono esigenze di integrazione dei trasporti che — lo ripeto — non possono essere dimenticate né sottaciute. Non basta però pensare al tratto Roma-Milano, per immaginare un rilancio del traffico passeggeri; occorre fare riferimento anche alle altre linee importanti per il paese, come la dorsale tirrenica da Ventimiglia a Villa San Giovanni, ai collegamenti trasversali della penisola, le linee del Mezzogiorno. Altrimenti, onorevole sottosegretario, si fanno le cose più semplici, ma non quello che una classe politica seria dovrebbe fare: cercare di realizzare nel paese un riequilibrio che coinvolga tutta l'Italia e non continui a privilegiare le parti che già privilegiate sono. Mi riferisco — anche qui non per motivi di campanile, ma per la lunghissima battaglia che ho condotto nella Commissione di merito — agli incredibili ritardi che si stanno accumulando nella realizzazione e nel miglioramento della linea pontremolese e alla carenza degli stanziamenti finalizzati a questa opera che, con riferimento ai problemi delle intermodalità, potrebbe svolgere un ruolo decisivo di collegamento tra i porti del medio Tirreno (La Spezia, Marina di Carrara, Livorno), l'entroterra padano, il nord Italia e quindi gli altri paesi dell'Europa. In queste condizioni non è da stupirsi se, ancora oggi, esistano incredibili difficoltà in ordine allo sviluppo della navigazione marittima che tutti abbiamo immaginato, forse in maniera troppo semplicistica, come uno degli strumenti per realizzare quell'operazione di riequilibrio

che rappresenta il punto centrale del nostro ragionamento.

Si farà qualcosa oppure no? Il ministro della marina mercantile ha annunciato un provvedimento di sostegno al cabotaggio. La nostra parte politica lo attende con ansia, ma non vorremmo davvero che si trattasse di un provvedimento parziale che non risolve i problemi di compatibilità tra i vettori pubblici e quelli privati che esercitano il servizio in questo settore. Oggi assistiamo, infatti, a duplicazioni costosissime di servizi marittimi, mentre nulla si fa, neanche a titolo sperimentale, per realizzare linee di cabotaggio nord-sud che utilizzino le vie d'acqua tirrenica ed adriatica, anche se, per la verità, solo la prima rappresenta una possibile alternativa ad altri mezzi di trasporto.

Neppure nel settore aereo la situazione è rosea, come abbiamo sottolineato a più riprese e vogliamo ripetere anche in questa occasione.

Tanto per fare un esempio, continuano ad essere precari (e non solo per i motivi sindacali noti a tutti) i collegamenti tra gli aeroporti ed i grandi centri. Si pensi solo ai ritardi, anche con riferimento agli stanziamenti formalmente decisi dallo Stato, accumulati nel più rilevante di questi collegamenti, quello tra l'aeroporto di Fiumicino e la città di Roma. Tale collegamento sarà pronto nel 1990? Lo sarà nel 1992? Sono auspici che formuliamo. In realtà si tratta di un'opera che allo stato dei fatti avrebbe dovuto già essere pronta e che invece ha subito incredibili ritardi.

D'altra parte si riscontrano grosse difficoltà nei rapporti tra Governo (e non solo, dunque, tra Parlamento) e compagnia di bandiera. Si guardi all'esasperato utilizzo dei *mass media*, attraverso i quali si propagandano vicende apparentemente vittoriose o «grandi» risultati di bilancio, senza però che vi sia la volontà e l'impegno a guardare al settore del collegamento aereo nella sua complessità e totalità.

Ogni volta che nella Commissione di merito abbiamo l'occasione di ascoltare i responsabili della compagnia di bandiera, torna, ad esempio, un problema, del quale sembra non si debba parlare o, se se ne

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

parla, lo si fa senza ottenere risposte serie. Ed è problema molto importante perché ad esso è collegato un notevole drenaggio di risorse statali. Mi riferisco al fatto che la compagnia di bandiera, malgrado i mille impegni assunti, nulla ha fatto per promuovere un serio sviluppo del trasporto *charter* tra il nostro e gli altri paesi, cosicché accade che nel pieno della stagione turistica circa il 60-70 per cento del traffico internazionale venga esercitato da compagnie *charter* inglesi, francesi, lussemburghesi, tedesche (e chi più ne ha ne metta), nella totale inesistenza di una compagnia italiana nel settore.

PRESIDENTE. Onorevole Lucchesi, poiché il tempo a sua disposizione è scaduto, la prego di concludere.

PINO LUCCHESI. Sono tutti problemi che interessano il nostro paese in modo molto rilevante. Essi non sono di facile soluzione; tuttavia, diventa davvero impossibile risolverli se non si adotta una strategia di portata europea e non si attua un piano di investimenti mirato ad un organico sviluppo di tutte le componenti, in una visione realisticamente integrata.

Gli squilibri ed i privilegi in favore di una componente — il sistema delle autostrade, come si è detto — potranno risolvere solo in via temporanea i problemi, ma nel lungo periodo arrecheranno danni. Infatti, poiché un mezzo apparentemente più efficiente provoca la domanda dell'utenza, a danno di altri sistemi, dopo un po' di tempo esso diviene a sua volta insufficiente.

Solo ora, come i colleghi hanno sottolineato, il Governo ha presentato un disegno di legge per l'istituzione del CIPET. Sottolineiamo con preoccupazione il ritardo con il quale ciò è avvenuto ma anche, con soddisfazione, il fatto che tale decisione sia stata presa. Cogliamo l'occasione di questa prima verifica per esprimere l'augurio che le nostre segnalazioni e le nostre preoccupazioni possano registrare un'inversione di tendenza, anche nell'ambito di un più corretto e forte rapporto fra le compo-

nenti del Parlamento e fra quest'ultimo e il Governo (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Dutto. Ne ha facoltà.

MAURO DUTTO. Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, anch'io ho sottoscritto questa mozione che rappresenta un momento di drammatizzazione di un problema che, nell'ambito della competente Commissione trasporti, abbiamo avvertito sin dalla passata legislatura e che registriamo essersi aggravato in quella attuale.

Che cosa vuole rappresentare questa mozione e che cosa ha significato il dibattito che fin qui si è svolto? Vi è la preoccupazione che il piano generale dei trasporti abbia rappresentato un momento politico subito e non voluto dal sistema partitico italiano e che quindi si debba, relativamente ad esso, riprendere una battaglia per far sì che dalle dichiarazioni — o dal libro dei sogni, o dalla Bibbia, come la chiamava il collega Lucchesi — si passi al reale governo di un settore che è strategico per lo sviluppo del nostro paese, sia oggi che nella prospettiva europea dell'appuntamento del 1992.

L'altro punto è rappresentato dal fatto che la Camera, all'inizio di questa legislatura, nell'organizzazione delle sue strutture di lavoro e nell'attribuzione delle competenze delle varie Commissioni, ha seguito un percorso poco razionale ma soprattutto poco programmatico. Nella sostanza, quindi, ha assunto un atteggiamento conservatore e poco illuminato, facendo venir meno quel momento programmatico «nobile» e fondamentale, che in questo Parlamento si era riusciti a porre in essere nel corso della passata legislatura, intorno al concetto appunto, di programmazione e quindi di piano generale dei trasporti e sparpagliando nelle differenti Commissioni quella che era una competenza unitaria, che noi abbiamo chiesto al Governo ma che la Camera non è riuscita ad inserire nella sua organizzazione interna.

Dico ciò drammatizzando le mie parole

e, in qualche modo, il tono del mio discorso perchè, nel corso del dibattito che si è svolto nella Commissione di cui faccio parte, tutti i deputati hanno mostrato la disponibilità a sciogliere la Commissione stessa, facendo sì che le varie competenze fossero riunite in un'unica Commissione che si occupasse dell'ambiente, del territorio e dei lavori pubblici. Tutto questo purché il momento programmatico non venisse cancellato nell'organizzazione dei lavori e soprattutto nella programmazione che il potere legislativo deve attuare, appunto in riferimento all'articolazione dei vari provvedimenti.

Al centro di questa mozione vi è quindi il concetto di programmazione che per noi vuol dire recupero di economicità del «sistema Italia», eliminazione degli sprechi da sovrapposizione, miglioramento globale dei servizi e soprattutto massimo rendimento degli investimenti effettuati dal nostro paese, evitando un sistema di spese sovrapposte e sparpagliate, molto spesso controproducenti che, se si potessero quantificare raggiungerebbero nel corso di questi anni dalla fine della guerra ad oggi, cifre drammatiche.

Ritengo che questo certamente, non sia il passaporto per riaccendere un altro fervore di opere inutili. Guardo con una qualche soddisfazione a quel che è alle nostre spalle, a quel monumento alle tangenti che avrebbero dovuto essere il ponte sullo stretto di Messina, che finora siamo riusciti ad evitare e che credo potremo riprendere in considerazione soltanto dopo aver posto in essere una programmazione degli interventi tale da permettere di razionalizzare il settore dei trasporti italiani e quindi di ricollegare a questo la possibilità di un intervento mastodontico come quello di un ponte per l'attraversamento dello stretto.

Programmare significa anche, in riferimento alle ferrovie dello Stato (che hanno vissuto, nella passata legislatura, un momento storico di passaggio da azienda ad ente, con la necessità di affrontare, quindi, in una dinamica imprenditoriale, i problemi del trasporto ferroviario), seguire il consiglio di amministrazione del nuovo

ente nei suoi programmi di ammodernamento e di alta velocità, ma anche nei suoi sforzi di produrre una capacità imprenditoriale che permetta, attraverso una fase di risanamento, di raggiungere la specializzazione, elemento fondamentale, appunto, per un programma imprenditoriale.

Il nuovo ente è stato istituito, i nuovi programmi esistono; si mantiene, però, insieme a questa ipotesi sul nuovo, tutto il vecchio bagaglio. Credo di poter aprire qui una polemica con i miei colleghi della Commissione, ricordando a Lucchesi che quando il ministro, nella passata legislatura, propose il taglio dei «rami secchi» non tutta la Commissione fu d'accordo sull'ipotesi di rigetto della proposta ministeriale. Accuso in questo senso la maggioranza, non quella di Governo, ma la maggioranza dei colleghi della commissione, che comprende anche l'opposizione, cioè il partito comunista, di aver assunto un atteggiamento municipalistico, localistico su tale materia e di aver ritardato il raggiungimento dell'obiettivo contenuto nella proposta del ministro, che prevedeva non già la cancellazione dal territorio nazionale di una serie di tratti ferroviari minori e a scarso traffico, ma l'attribuzione alle Ferrovie dello Stato solo dei grandi movimenti, dell'alta velocità e dei lunghi percorsi, e la creazione di strutture regionali per la gestione dei rami secondari, di afflusso alle linee principali.

È stato un appuntamento mancato. Credo che vi siano oggi le condizioni (anche in questi giorni vi è stato un dibattito della Federtrasporti sui problemi del trasporto locale) per pensare ad una rete regionale di trasporti. Ma vi è in tal senso l'esigenza di una collaborazione tra le politiche del Ministero dei lavori pubblici e del ministro per i problemi delle aree urbane, per tentare di elaborare un piano programmatico di riferimento per le regioni, nel quale anche il problema dei «rami secchi» o delle linee a scarso traffico possa trovare una soluzione che non sia assistenziale e di pura sopravvivenza, ma funzionale ad uno sviluppo di comunicazioni nell'ambito regionale; comunicazioni che

permettano, poi, alle ferrovie dello Stato di agire con efficienza, imprenditorialità e qualità dei servizi in campo nazionale.

Programmazione significa l'avvio, nel nostro paese di una politica dei trasporti marittimi che consideriamo totalmente assente. Nel corso di questi anni — e anche il dibattito sulla ultima legge finanziaria lo ha posto in rilievo — vi sono stati solo provvedimenti tampone e di assistenza, nei quali si intrecciavano i problemi della cantieristica con quelli delle navi, quelli delle navi con quelli dei porti e dell'occupazione, il che ha prodotto una «salsa» negativa che è antieconomica, contraria all'interesse degli stessi lavoratori, oltre che, naturalmente, alla economicità complessiva dei nostri trasporti marittimi.

Credo che provvedimenti come quello per l'armamento, approvato nella scorsa legislatura, debbano essere cancellati e sostituiti da una politica complessiva, che non è stata però condotta dal precedente ministro e non è stata ancora avviata da quello attualmente in carica, al quale sollecitiamo un atteggiamento programmatico, quanto mai essenziale ed urgente.

Per quanto riguarda l'aviazione civile, insieme ai problemi della *deregulation* (che sono inevitabili) occorre affrontare quelli del terzo livello, con un approccio per così dire coordinato. Come si temeva, in questo settore è emerso uno spontaneismo ed un localismo che hanno prodotto in seguito il presupposto per una imprenditorialità facile e improvvisata. Già oggi sono noti gli elenchi delle imprese traballanti che gestiscono linee aeree di terzo livello e vi è una quantità di richieste avanzate da municipi e province per aeroporti di terzo livello. Ebbene, di fronte a tale situazione, si evidenzia l'esigenza di creare un quadro in qualche modo razionale e complementare, che non emerga da una semplice successione di domande e di petizioni.

Infine, desidero formulare una considerazione per quanto riguarda i problemi connessi al trasporto su gomma ed a quelli stradali. Tutti i sottoscrittori della mozione oggi in esame, nonché gli intervenuti in quasi tutti i dibattiti svoltisi in materia in quest'aula, hanno fatto riferimento al mito

del ferro che dovrebbe cancellare l'inquinamento causato dal trasporto su gomma.

Credo che occorrerebbe avere un approccio un po' realistico e serio a questi problemi, cercando di favorire un equilibrio tra le varie modalità di trasporto, con un recupero della quantità di merce trasferita su ferrovia, grazie al calcolo dei tempi ed alla programmazione dei punti di avvicinamento. È impossibile arrivare ad uno spostamento sostanziale degli equilibri che permetta di riqualificare i trasporti nel nostro paese ma lasci che nel frattempo la gente che percorre autostrade insufficienti sia uccisa ed esposta al pericolo dell'inquinamento a causa delle precarie condizioni del traffico stradale.

L'onorevole Lucchesi ricordava l'esempio della Livorno-Civitavecchia che, del resto, non è ancora completata. È impossibile pensare ad un sistema equilibrato, nel quale la ferrovia svolga un ruolo predominante, se non si ottiene anche l'assetto di una razionale rete stradale. I due processi non sono contrastanti e antitetici, ma debbono essere complementari ed armonici. Il che deve essere compreso dal Governo e dai colleghi delle varie forze politiche che, in questa sede usano *slogan* propagandistici cercando di cavalcare una moda.

Un richiamo finale al Ministero affinché giunga ad una razionalizzazione e ristrutturazione dei suoi apparati, nella quale rientri anche la soluzione del problema della sicurezza, e non soltanto di quella del volo. A tale riguardo, vi è stata una pesante polemica sulla creazione di un'altra struttura sovrapposta a quelle già esistenti: cioè di una sorta di «comitato per la sicurezza del volo», ipotizzato da proposte di legge e dagli stessi interventi governativi, che si sarebbe intrecciato, poi, con le competenze delle aziende per il controllo del volo, con la competenza dell'aviazione civile, con quelle dei direttori degli aeroporti e con le attribuzioni o i compiti di sicurezza delle compagnie di bandiera.

Crediamo che il problema debba essere affrontato non frammentando un settore o dividendolo dall'altro ma nell'ambito del

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

problema della sicurezza complessiva dei trasporti (che non esiste soltanto per il volo, ma anche per il trasporto su strade o per quello marittimo). Riteniamo altresì che si debba innestare su tutto ciò una riforma del Ministero, che sia anche il frutto di quella creazione del comitato dei ministri per la programmazione dei trasporti che tutti abbiano richiesto (anche in questa mozione) e che l'onorevole Santuz ha finalmente valutato come urgente ed attuale, predisponendo il disegno di legge che è stato presentato.

Infine, un richiamo alla Camera per cercare di ricomporre, attraverso le assegnazioni dei provvedimenti legislativi alle Commissioni, un quadro di programmazione e di unità di interventi nel settore dei trasporti, evitando le incongruenze che, purtroppo, si sono create con le divisioni delle competenze delle Commissioni nell'attuale legislatura.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Rimessione all'Assemblea di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che a norma del comma 4 dell'articolo 92 del regolamento un quinto dei componenti della IV Commissione permanente (Difesa) ha chiesto la rimessione all'Assemblea del seguente progetto di legge:

«Utilizzo da parte della Marina militare di aerei imbarcati» (*approvato in un testo unificato dal Senato*) (2645).

Il disegno di legge resta, pertanto, all'esame della stessa Commissione in sede referente.

Assegnazione di proposte di legge a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, comunico che le seguenti proposte di legge sono

deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

CASATI e CARELLI: «Integrazione dell'articolo 50 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, concernente riordinamento della docenza universitaria, relativa fascia di formazione e sperimentazione organizzativa e didattica» (2167) (*con parere della V, della VII e della XI Commissione*);

ZANIBONI ed altri: «Disposizioni relative al ruolo attivo del sistema agricolo nella tutela dell'ambiente naturale» (2311) (*con parere della V, della VI, della VII e della X Commissione, nonché della VIII e della XIII Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento*);

PATRIA ed altri: «Norme per l'adeguamento dell'ordinamento delle carriere del personale della polizia di Stato a quello degli altri dipendenti statali» (2384) (*con parere della V e della XI Commissione*);

PORTATADINO e CRISTOFORI: «Norme per l'inquadramento in ruolo ad esaurimento dei docenti universitari non idonei al ruolo di associato» (2398) (*con parere della V e della XI Commissione, nonché della VII Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento*);

ANSELMINI ed altri: «Istituzione della Commissione nazionale per le pari opportunità tra la donna e l'uomo» (2630) (*con parere della II, della V e della XI Commissione*);

VI Commissione (Finanze):

PAGANELLI e PATRIA: «Norme per la cessione gratuita al comune di Alessandria del compendio patrimoniale dello Stato — ex caserma Vittorio Emanuele II (ex distretto militare) — per la realizzazione di opere, strutture ed infrastrutture pubbliche di rilevante interesse sociale» (2380) (*con parere della I, della II, della V e della VIII Commissione*);

CARIA ed altri: «Nuovo ordinamento delle Casse di risparmio e delle banche del

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

monte di prima categoria» (2389) (con parere della I e della V Commissione);

TORCHIO ed altri: «Disciplina fiscale dell'agriturismo» (2465) (con parere della V, della X e della XIII Commissione);

SOLAROLI ed altri: «Interpretazione autentica dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601, concernente condizioni di applicabilità delle agevolazioni tributarie per le cooperative e loro consorzi» (2502) (con parere della II, della V, della X e della XI Commissione);

VII Commissione (Cultura):

DI PRISCO ed altri: «Contributo all'Associazione club Tenco di Sanremo» (1780) — (con parere della V Commissione);

COLUMBU E LOI: «Istituzione della Accademia statale di belle arti della Sardegna» (2344) (con parere della I, della V e della XI Commissione);

SERVELLO: «Norme per l'organizzazione dello sport agonistico e dell'attività fisicomotoria» (2348) (con parere della I, della IV, della V, della VI, della VIII e della XI Commissione);

PISICCHIO: «Norme per la regolamentazione della trasmissione televisiva di film d'autore» (2365) (con parere della II, della V e della XII Commissione);

CASTAGNETTI GUGLIELMO ed altri: «Istituzione del liceo linguistico statale» (2375) (con parere della V Commissione);

PETROCELLI ed altri: «Istituzione della soprintendenza archivistica per il Molise» (2391) (con parere della I e della V Commissione);

VIII Commissione (Ambiente):

PACETTI ed altri: «Norme transitorie per la determinazione dell'indennità di esproprio e per la concessione di mutui agli enti locali per gli espropri effettuati nel periodo 1980-1987» (2372) (con parere della I, della II, della V, della VI e della XIII Commissione);

FERRARINI ed altri: «Norme per regolamentare l'affidamento in subappalto delle opere scorporabili negli appalti pubblici» (2374) (con parere della I, della V, della X Commissione);

RONCHI ed altri: «Nuove norme per la tutela delle acque dall'inquinamento» (2377) (con parere della I, della II, della V, della VI, della X, della XI e della XII Commissione);

IX Commissione (Trasporti):

BOATO ed altri: «Eliminazione degli scatti telefonici indebiti nelle bollette» (2426) (con parere della II e della V Commissione);

ANTONUCCI: «Gestione dei porti industriali del Mezzogiorno in deroga alla disciplina generale del demanio marittimo e dei porti» (2453) (con parere della I, della V, della VI e della VIII Commissione);

X Commissione (Attività produttive):

SANESE ed altri: «Legge-quadro sull'ordinamento del settore fieristico» (2151) (con parere della I, della II, della III, della V, della VI e della VIII Commissione);

FERRARINI ed altri: «Obbligo della dicitura in lingua italiana per le spiegazioni e le modalità d'uso dei prodotti stranieri commercializzati in Italia» (2425) (con parere della III Commissione);

XI Commissione (Lavoro):

MELELEO ed altri: «Norme relative al collocamento in aspettativa dei dipendenti degli enti locali in cui il coniuge presta servizio all'estero» (2079) (con parere della I, della III e della V Commissione);

FIORI: «Norme per il passaggio del personale amministrativo, tecnico ed ausiliario della scuola, in possesso di regolare abilitazione, nei ruoli del personale docente» (2328) (con parere della V Commissione, nonché della VII Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento);

MARTINAT ed altri: «Estensione del soprassoldo di località al personale delle fer-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

rovie dello Stato in servizio al transito di frontiera di Limone» (2334) (con parere della V e della XI Commissione);

RENZULLI ed altri: «Disciplina per la concessione dei permessi finalizzati a trattamenti terapeutici» (2352) (con parere della V e della XII Commissione);

TEALDI: «Provvedimenti assistenziali a favore dei portatori di handicap» (2367) (con parere della I, della V e della XII Commissione);

ANTONUCCI ed altri: «Modifica dell'articolo 44, primo comma, del testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124» (2422) (con parere della V e della X Commissione);

SAVIO: «Rivalutazione dell'anzianità pregressa per il personale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato» (2447) (con parere della V e della IX Commissione);

XII Commissione (Affari sociali):

STRUMENDO ed altri: «Istituzione del collegio professionale dei depositari di medicinali» (1685) (con parere della I, della V e della XI Commissione, nonché della II Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento);

XIII Commissione (Agricoltura):

FACCIO ed altri: «Norme per l'agricoltura

biologica» (2139) (con parere della I, della II, della V, della VI, della VIII, della X e della XII Commissione).

Annunzio di interrogazioni e di una mozione.

PRESIDENTE. Sono state presentate alle Presidenza interrogazioni e una mozione. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 6 giugno 1988, ore 17:

Interpellanza e interrogazioni.

La seduta termina alle 10,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DEI RESOCONTI
DOTT. MARIO CORSO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
AVV. GIAN FRANCO CIAURRO

Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Resoconti alle 12.45.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

**INTERROGAZIONI E MOZIONE
ANNUNZiate**

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

VISCARDI. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che la Lega delle Autonomie Locali della Campania, a conclusione del Convegno svoltosi a Napoli il 9 maggio 1988, ha rivolto un « monito al Governo perché ripristini il rispetto della legge nell'area metropolitana di Napoli: una provincia assediata dalla camorra e dai traffici di stupefacenti e che non ha la sufficiente tranquillità perché i suoi amministratori possano operare sfuggendo a minacce e pressioni equivoche. L'ordine pubblico è la cornice senza la quale niente di nuovo potrà nascere, soprattutto sul terreno degli investimenti pubblici e privati, scoraggiati questi ultimi dall'illegalità operante su tutto il territorio provinciale. Le regole del gioco democratico impongono la difesa della sicurezza del cittadino ed essa difesa compete all'autorità nazionale » —:

quali iniziative ritengano di dover assumere per ripristinare la piena legalità a Napoli ed in Campania a fronte della

progressiva e nefasta influenza della delinquenza organizzata nella vita economica e sociale locale. (5-00719)

ANIASI, BUFFONI E MORONI. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso

che nella città di Milano assume importanza di rilievo il progetto del Portello (ex area Alfa Romeo) per la creazione di un centro di servizi di livello internazionale;

che l'IRI ha assegnato alla RAI un'area di 26.000 metri quadri per la costruzione di un centro radiotelevisivo;

che nel quadro del Mercato Unico Europeo la città di Milano costituirà un punto di riferimento per la Lombardia e dovrà assolvere ad un ruolo di interesse per l'intera area settentrionale del paese —:

se non ritenga indispensabile la creazione di un polo di produzione della RAI-TV con la costruzione di strutture adeguate per sostituire le attuali obsolete e ciò in ossequio alla delibera del Consiglio di amministrazione della RAI in data 18 febbraio del corrente anno;

se non considera opportuno sollecitare una maggiore partecipazione del Centro di Milano all'attività di produzione e programmazione favorendo una opportuna politica di decentramento, più volte annunciata ma mai realizzata.

(5-00720)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

FILIPPINI ROSA E SCALIA. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che

il comune di Roma, l'assessore al traffico Palombi ha aumentato il numero dei permessi per autorizzare la presenza dei maxi bar ambulanti in zone vincolate del centro storico, da 34 a 43 unità;

tra i luoghi dove d'ora in poi sarà consentito lo stazionamento di mezzi (lungi sette metri) sono previsti piazza San Pietro (pressi), via della Conciliazione, piazza Venezia, via San Gregorio e altri siti di straordinario valore storico e artistico;

tale provvedimento è palesemente in contrasto con la legge n. 431 del 1985, in riferimento al decreto di vincolo sul centro storico di Roma (cosiddetto Galassino) del 3 giugno 1986;

ancora più grottesco appare il contrasto tra tale delibera e il recente provvedimento preso dal Comune (pare proprio per disposizione dell'assessore Palombi) di installare le paline in cui si ricordano le sanzioni di cui all'articolo 59 della legge n. 1089 del 1939 per chi contribuisce all'alterazione dei beni architettonici e storici;

unico provvedimento logico, secondo l'interpretazione che il comune stesso ha dato delle paline, doveva essere la revoca di tutti i permessi ai maxi bar ricadenti in aree vincolate —:

se il ministro intende disporre la revoca della delibera in questione, utilizzando i poteri di cui alla legge 431 del 1985. (4-06840)

BREDA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che

1) nell'ospedale di Cavalese, USL del comprensorio della Valle di Fiemme (TN),

si mantiene una convenzione con l'USL 25 di Verona, per supplire alle carenze dell'organico del reparto di anestesia;

2) tale convenzione comporta un costo sensibilmente più alto di quello necessario alla copertura dell'organico e turba la possibilità di un'assistenza continuativa, programmata ed efficace;

3) nell'ospedale, da tempo, come segnalato da varie istanze di protesta sottoscritte da primari e organismi sindacali, si denota un degrado progressivo dell'assistenza che comporta un costante disservizio e una profonda demotivazione del personale sanitario, che hanno come massima espressione un numero di contenziosi amministrativi non riscontrabili in altri ospedali di equivalente importanza;

4) il prof. Alfio Mastroianni, vincitore del concorso pubblico al ruolo di primario di anestesia e rianimazione, assunto da detto ospedale in data 9 febbraio 1987, ha avuto, dopo il raddoppio del periodo di prova, notizia della risoluzione del rapporto di lavoro dal presidente della USL, con motivazioni contro cui ha opposto immediato ricorso, tuttora pendente —:

quali iniziative il Ministro intenda urgentemente assumere per:

1) definire, con particolare attenzione alle esigenze dell'assistenza ospedaliera e della professionalità dei singoli operatori sanitari, la convenzione interregionale che lega la USL di Cavalese a quella di Verona;

2) puntualizzare ed attuare la pianta organica dell'ospedale di Cavalese e del suo reparto di anestesia in particolare;

3) accertare l'aderenza alla realtà delle argomentazioni addotte per la risoluzione del rapporto di lavoro fra la USL e il prof. Alfio Mastroianni, che contrastano con il profilo professionale di quest'ultimo e con il favorevole parere espresso dal direttore sanitario, sprovvisto però di diritto di voto nel comitato di gestione della USL, alla sua conferma in servizio. (4-06841)

PARLATO E MATTEOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle finanze, di grazia e giustizia e per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per conoscere — premesso che

l'ing. Werner Schreil, ricercatore del C.N.R. con sede di servizio in Napoli presso l'Istituto Internazionale di Genetica e Biofisica, ha misurato i campi elettromagnetici provenienti da una centrale elettrica posta vicino l'edificio del CNR di via Castellino, riscontrando valori talmente elevati da interferire con le delicate apparecchiature dell'Istituto quando vi saranno trasferite, come da programma;

peraltro gli interroganti non possono tacere le vivissime preoccupazioni per le seguenti informazioni in loro possesso:

a) presenza di una vasta caverna nel sottosuolo di via Castellino tanto da rendere dubbia la stabilità dell'edificio allorché sarà occupato *in toto* da macchinari e persone;

b) l'ing. Mario Tenucci residente in Lucca è stato incaricato dal Presidente di quel Tribunale di effettuare una perizia giurata su detto complesso nel 1978 in occasione dell'aumento di capitale della società proprietaria (SEMA SpA, gruppo Marcucci) da parte dell'Istituto Sieroterapico Italiano (parimenti del gruppo Marcucci) stimando le opere murarie e gli impianti tecnologici in miliardi 1 e milioni 500, perizia accettata dal Presidente del Tribunale;

c) di contro l'Ufficio tecnico erariale di Napoli dopo poco più di un anno, in sede di vendita al C.N.R. da parte della SEMA ha stimato l'anzidetto complesso in 11 miliardi mentre nel frattempo il manufatto aveva subito ulteriore deterioramento (così come gli impianti) per la vetustà e nessuna variante era intervenuta nel Piano Regolatore Generale; quindi si ha ragione di ritenere che si sia in presenza o di una valutazione gravemente erronea da parte del Tenucci (a

favore del Gruppo Marcucci) e dell'UTE a favore del Gruppo Marcucci;

d) la SEMA poco dopo aver ottenuto un congruo anticipo dal CNR, pur essendo inadempiente rispetto a vari obblighi stabiliti dal compromesso di vendita ha citato in giudizio il CNR dinanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere la risoluzione del contratto, nonostante abbia impedito la piena utilizzazione dell'edificio da parte dell'acquirente occupandone indebitamente una parte con macchinari vari e non corrispondendo i canoni di locazione previsti dall'anzidetto atto; l'autorità adita ha respinto la pretesa della parte attrice condannandola anche a una severa condanna delle spese di giudizio; poco dopo la pubblicazione della sentenza, la SEMA si è trasferita in tutta fretta da Roma a Lucca e dopo un paio di giorni dall'iscrizione nel Registro di quel Tribunale, ha nuovamente convenuto il CNR per quelle stesse pretese risarcitorie giudicate inesistenti dal Tribunale di Roma; questa volta il Presidente del Tribunale di Lucca (ma non è noto se trattasi della stessa persona di cui alla perizia Tenucci) ha accettato la richiesta della SEMA di disporre il sequestro conservativo presso il CNR di diciassette miliardi *inaudita altera parte*; l'anzidetto magistrato ha altresì considerato valida la citazione in giudizio del CNR non già presso l'Avvocatura Distrettuale di Firenze ma presso la Sede di Piazzale Moro 7 ed alla richiesta della parte convenuta di concedere un breve rinvio, stante la irregolarità della citazione ed il fatto che questa era pervenuta due giorni prima della data fissata per il giudizio, ha respinto una legittima richiesta concedendo alla SEMA ulteriori benefici; è indubbio che l'ardimentoso operare del suddetto magistrato ha obbligato *ob torto collo* il CNR ad assecondare le pretese della venditrice, così da dover corrispondere un congruo numero di ulteriori miliardi ed acquistare nuovamente una porzione dell'immobile, già comprata con il compromesso di vendita, perché facente parte non già della SEMA bensì di altra

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

società denominata Il Ciocco, parimenti del Gruppo Marcucci —:

1) le gare (appalto-concorso, licitazione privata, trattativa privata) espletate dal 1978 in poi per le esigenze del complesso di via Castellino e per ciascuna gara quali dati risultino in ordine a: oggetto; ditte invitate; ditte che hanno risposto con le singole offerte; ditta aggiudicatrice; nominativo del direttore dei lavori (se dipendente del CNR o meno);

2) se vi siano richieste da parte dell'USL competente per territorio di adibire il suddetto complesso per suoi fini istituzionali;

3) se il CNR anziché locare prima ed acquistare dopo l'edificio di via Castellino non avesse convenienza a costruire *ex novo* un immobile con tutti i requisiti di funzionalità ed agibilità, conseguendo anche risparmio di tempo e di danaro senza ostinarsi in una scelta manifestamente errata e purtroppo pienamente condivisa anche dall'attuale presidente del CNR Rossi Bernardi;

4) se per quanto segnalato dall'interrogante e già noto alle competenti autorità a seguito di esposti, articoli di stampa, ecc., siano in corso indagini penali nonché accertamenti sull'operato del Presidente del Tribunale di Lucca e sul signor Guelfo Marcucci, persona assai influente nell'intero territorio di Lucca a causa della rilevantissima sua attività economico-finanziaria;

5) se vi siano collegamenti sia tra le varie ditte invitate dal CNR alle gare riguardanti via Castellino e vincitrici delle stesse, sia tra esse ed ambienti politici anche assai « influenti ». (4-06842)

PARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia e per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per conoscere — premesso che

la dottoressa Giuliana Agricola, dirigente superiore del CNR, dal 1979 al

1987 ha subito quattro procedimenti disciplinari ed una serie innumerevole di attività vessatorie bene evidenziate dalla stessa in sede di interrogatorio quale parte lesa dinanzi al giudice istruttore della 24^a sezione del tribunale di Roma (procedimento 137/82 A G I) ed in numerosi esposti alla procura generale presso la Corte dei conti; alla Presidenza del Consiglio dei ministri, ecc.;

l'anzidetta dottoressa Agricola è stata prosciolta dalla Commissione disciplina in un caso con la più ampia formula liberatoria, mentre un altro procedimento è stato dichiarato estinto da parte dell'anzidetto organo disciplinare ed un terzo procedimento si è concluso con la sanzione della sospensione dal servizio per un mese (provvedimento però annullato dalla terza sezione del TAR Lazio con decisione inviata al CNR 5 mesi fa) ed infine il quarto procedimento disciplinare si è concluso con la ulteriore condanna a 3 mesi di sospensione dal servizio, sempre per presunta denigrazione dell'Ente, ma il TAR del Lazio, adito dall'interessata, ha disposto la sospensione del procedimento disciplinare considerati:

- a) l'estinzione del procedimento;
- b) la manifesta insussistenza degli addebiti mossi;
- c) la manifesta pretestuosità di altri addebiti;
- d) le condizioni economiche della ricorrente rese precarie da motivi familiari di cui il CNR era perfettamente a conoscenza e da spese legali che la dottoressa Agricola ha dovuto affrontare per difendersi da una continua attività vessatoria;

la dottoressa Agricola ha presentato numerosi ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica di cui ben sei risultati accolti ed un altro è stato dichiarato inammissibile, giusto parere del Consiglio di Stato, solo perché il procedimento disciplinare cui il gravame si riferiva si è concluso come detto precedentemente con la più ampia assoluzione della convenuta;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

inoltre il TAR del Lazio — terza sezione con decisione n. 1/1982 ha annullato sul ricorso dell'Agricola la mancata promozione alla qualifica di dirigente superiore, ma il CNR, per il tramite dell'avvocato generale dello Stato (cioè di Giuseppe Manzari la cui nuora è stata assunta in due occasioni presso il CNR ed inviata per alcuni anni in missione negli USA, fatto denunciato dalla dottoressa Agricola e per cui vi era procedimento penale n. 137/82 A nei confronti dell'allora Presidente del CNR Quagliarello) ha interposto appello al Consiglio di Stato, organo che ha accolto il gravame del CNR per motivi procedurali di dubbia validità non eccepiti in primo grado dall'Ente ritualmente convenuto;

il patrocinatore della dottoressa Agricola ha formalmente protestato perché l'avvocato dello Stato aveva ritirato dalla segreteria della terza sezione del TAR Lazio il fascicolo di ufficio (non di parte!) prodotto dal CNR che non si era costituito in giudizio e non lo aveva depositato in sede di appello impedendo così alla appellata Agricola che aveva anche presentato appello incidentale una corretta difesa per la mancanza dei documenti di primo grado;

il Presidente del CNR Rossi Bernardi con lettera del 21 marzo 1985, protocollo 964 ha intimato alla dottoressa Agricola a seguito di una precedente missiva dell'anzidetto funzionario sul caso Capobianco, di ritrattare quanto affermato, pena la minaccia di sanzioni di varia indole, ed all'epoca non poteva essere ignoto al Rossi Bernardi, come peraltro denunciato dall'interrogante, il falso contenuto nella lettera d'incarico al citato professionista (quindi si è in presenza di un comportamento intimidatorio mosso da fini inqualificabili, cioè, dal tentativo di impaurire un alto funzionario dell'Ente affinché non scoprisse la verità con ulteriori indagini);

il Rossi Bernardi in data 20 settembre 1985 di fronte a tutti i dirigenti del CNR riuniti in apposita conferenza dallo

stesso convocata disse testualmente « dottor Grimaldi, scriva! La dottoressa Agricola nel corso della precedente riunione mi ha minacciato in modo grave dicendomi che me la farà pagare a caro prezzo »; a ciò l'interessata ha immediatamente e vivamente protestato che quanto asserito dal Rossi Bernardi era falso;

il Presidente dell'ente sempre rivolgendosi al Grimaldi affermò: « dottor Grimaldi, scriva! La dottoressa Agricola nega di avermi minacciato »;

subito dopo l'Agricola con lettera diretta al direttore generale FF (Donadio) ha chiesto copia, sollecitata più volte oralmente, del verbale fatto scrivere dal Rossi Bernardi per procedere penalmente contro lo stesso per il reato di diffamazione aggravata così da citare a testi anche i colleghi che le hanno dimostrato vive attestazioni di stima e la disponibilità a fare cessare da parte del Presidente del CNR una indegna campagna di attacco che già durava da parecchi mesi e consistente nel dinigrare pubblicamente un alto dirigente dell'Ente leggendo di fronte ai dirigenti le lettere della stessa inviate per ragioni di ufficio all'amministrazione e relative anche ai fatti aventi natura delicata;

è ovvio che il Donadio al fine di proteggere la azzardata manovra, non ha mai inviato il richiesto documento né il Rossi Bernardi si è doluto in qualsivoglia modo di essere qualificato come un diffamatore, anche in sede di controdeduzioni dell'Agricola al procedimento disciplinare conclusosi con la sospensione dal servizio per un mese;

peraltro in sede di secondo procedimento disciplinare conclusosi con l'ulteriore sanzione di tre mesi il Rossi Bernardi pur rivestendo la veste di presunta parte lesa e nonostante l'acclarata acrimonia nei confronti della dottoressa Agricola ha sostituito il presidente e un membro della Commissione disciplina e, come riporta il decreto presidenziale n. 9907, la sostituzione è avvenuta mediante scelta

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

personale dei nominativi non essendovi sigla di alcun funzionario del CNR. Non pago di ciò il Rossi Bernardi non si è ovviamente avvalso del potere riduttivo della sanzione riconosciuto dal testo unico n. 3/1957 ed ha comminato la sospensione dal servizio per tre mesi con lettera del 18 febbraio 1988 e con decorrenza dal successivo giorno 22;

tutto ciò, unitamente a probatori fatti che potranno essere esternati dall'interessata nella competente sede giudiziaria indicano a giudizio dell'interrogante che il Rossi Bernardi con un crescendo di azioni bene concatenate tra loro sotto il profilo logico-temporale potrebbe essersi — ma il magistrato soltanto può valutarlo — reso responsabile di interessi privati in atti di ufficio in danno della dottoressa Agricola con l'aggravante di aver operato nell'esercizio delle funzioni presidenziali e per motivi non nobili al fine di stroncare le iniziative chiarificatrici delle attività amministrative del CNR avviate dalla dottoressa Agricola in sede giudiziaria, amministrativa, sindacale e parlamentare nell'interesse esclusivo della legge e della pubblica amministrazione —:

se siano stati avviati procedimenti giudiziari per i fatti di cui sopra nei confronti del Rossi Bernardi e comunque qual giudizio venga dato in ordine alla solerte, troppo solerte attività disciplinare nei confronti di un dirigente superiore del CNR, avuto riguardo sia all'esito, infelice per il Rossi Bernardi, di molti casi per i quali la magistratura non ha condiviso la validità delle cause poste a base dei tentativi sanzionatori nei confronti dell'Agricola, sia i contenuti della attività di costei, volti come essi sono ad acclarare alcune delle molte discutibili attività gestionali del CNR come dovrebbe essere di pubblico interesse. (4-06843)

NUCARA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

se rispondono al vero le voci sempre più ricorrenti in ambito regionale circa l'atteggiamento di netta chiusura posto in

atto dalla dirigenza della CARICAL nei confronti della clientela e della imprenditoria calabrese e lucana in genere. I rinnovati vertici dell'Istituto, espressione delle due maggiori Casse settentrionali, si starebbero alacramente adoperando per recidere ogni legame del maggiore Istituto di credito calabrese col suo territorio e con le popolazioni locali. Dietro il paravento di un'azione di risanamento necessaria, sembrano starsi consumando vere e proprie vessazioni nei confronti di una moltitudine di clienti in transitorie difficoltà finanziarie ma ancora meritevoli di sostegno in base ai requisiti morali e patrimoniali. Sorge il sospetto che l'azione sia finalizzata a generare il maggior numero possibile di posizioni in sofferenza per aver modo di preconstituire adeguate giustificazioni all'accusa, ormai montante, che Cariplo e Carito attraverso un irrisorio apporto di capitale (appena 160 miliardi) si siano in sostanza appropriate di un'Azienda di valore 10 volte superiore. Le stesse rappresentanze sindacali interne all'Istituto di credito pare stiano per minacciare lo stato di agitazione del personale, dopo aver rivolto pesanti accuse alla Direzione Generale sui metodi di conduzione dell'Azienda:

discriminazioni nell'assegnazione di incarichi al personale;

persecuzione di quella parte « non allineata »;

decisioni cervelotiche in materia di riorganizzazione del lavoro, di mobilità del personale, di politica immobiliare;

negazione di elementari diritti sanciti dai contratti di lavoro;

livelli del contenzioso con i dipendenti e con la clientela intollerabili;

clima da inquisizione nei confronti di tutti coloro che rivendichino un minimo di indipendenza e di dignità;

quali iniziative si intende prendere per riportare a normalità un Istituto le cui vicissitudini passate e presenti non sono, per i vertici, del tutto esaltanti.

(4-06844)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

DEL DONNO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere la motivazione del diniego ripetuto alle richieste di trasferimento del signor Maggio Giulio Maria Michele, nato ad Anversa degli Abruzzi il 29 settembre 1958, residente a Molfetta. Maggio Giulio presta attualmente servizio presso la Pia Casa di Lavoro « Montedomini » in via Malcontenti n. 6 a Firenze. Chiese regolare trasferimento con domanda inviata a fine ottobre 1987, in base a quanto previsto al punto 10 pagina 9 del Prontuario emesso in data 1° agosto 1987 dal Ministero della difesa, in seguito a matrimonio contratto in data 3 ottobre 1987, dalla detta Pia Casa di Lavoro alla sede della Caritas di Molfetta che lo aveva specificamente richiesto, giusta documentazione allegata alla domanda. Tale richiesta ha avuto esito negativo con la motivazione da parte del Ministero della difesa della mancata disponibilità di posti presso la Caritas di Molfetta. A seguito di tale rifiuto, ha presentato nuova domanda di trasferimento in data 11 marzo 1988 (inviata con raccomandata al Ministero della difesa Ufficio Leva dife 8° Div. SMA) con allegata nuova richiesta della Caritas di Molfetta nella quale si fa presente l'assoluta disponibilità ad accogliere in servizio l'obiettore Maggio Giulio, dimostrando così la non veridicità dei motivi adottati dal Ministero per il rigetto della prima istanza. Non avendo ricevuto alcuna risposta alla seconda domanda, il Maggio ha provveduto in data 2 maggio 1988 a sollecitare l'attesa risposta, rinviando copia della domanda inviata in data 11 marzo 1988. All'interrogante il 7 maggio 1988 il Ministero della difesa così risponde, anche dopo la dichiarazione scritta della Caritas di Molfetta che aveva dichiarato l'assoluta disponibilità ad accogliere in servizio il Maggio: « L'istanza di trasferimento dell'obiettore Giulio Maggio non ha trovato possibilità di accoglimento in quanto la Caritas diocesiana di Molfetta non ha disponibilità d'impiego ». Sembra una facezia, ma è un tristo e significativo documento.

Si chiede quindi di sapere quali motivi ostino al sollecito trasferimento, e se almeno siano in corso procedure per riparare un non scusabile errore. (4-06845)

BATTISTUZZI. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che nel comune di Pergola, provincia di Pesaro-Urbino, nella sede del locale liceo scientifico Raffaele Piccinini, sono esposti dal 15 maggio scorso i c.d. « Bronzi di Pergola », considerati uno dei più prestigiosi reperti archeologici del nostro secolo —:

se è vero che tali Bronzi, a seguito di disposizioni ministeriali, dopo il 10 giugno 1988 dovranno essere trasferiti altrove. In caso affermativo, per conoscere se non si ritiene opportuno disporre un prolungamento della loro permanenza a Pergola, che è il luogo di originario ritrovamento, in considerazione sia del grande interesse che la cosa riveste per la popolazione locale, sia del fatto che l'amministrazione comunale di Pergola risulta in grado di custodire i reperti in condizioni ambientali di sicurezza. (4-06846)

NAPPI E GEREMICCA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che

la magistratura napoletana con sentenza del 18 marzo 1988 ha disposto la interdizione dai pubblici uffici per il sindaco di Terzigno (NA) Luigi Antonio Cassillo per il periodo di due anni e sei mesi;

per l'assessore ai lavori pubblici e il presidente della commissione edilizia unitamente alla interdizione dai pubblici uffici sono stati disposti gli arresti domiciliari;

le decisioni della magistratura fanno riferimento all'illecito rilascio di 700 concessioni edilizie;

il prefetto di Napoli, con sua disposizione del 22 marzo 1988, ha invitato l'assessore anziano ad integrare gli organi;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

a tutt'oggi non si è provveduto a tale integrazione e che quindi permane una grave situazione di sospensione della democrazia e di sostanziale blocco del consiglio comunale;

il sindaco, non si capisce a quale titolo, risulta continui a frequentare le riunioni di giunta —

quali provvedimenti urgenti intenda assumere per superare l'attuale situazione e ristabilire la legalità democratica.

(4-06847)

FERRARINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere — premesso che la circolare n. 54 del 12 giugno 1963 servizio VI prot. II/1440 emanata dalla Direzione Generale del Catasto, risulta del tutto ingiusta in quanto prevede che i geometri professionisti non possano richiedere direttamente copia delle planimetrie di U.T.U. —:

se è stato informato che su 52 Uffici tecnici erariali n. 15 richiedono la delega del proprietario e n. 37 esigono solo il riconoscimento del professionista. Le istruzioni pertanto vanno riconsiderate tenuto conto della partecipazione del geometra professionista nella formazione e conservazione del catasto urbano;

quali iniziative urgenti intenda assumere anche in riferimento alla legge urbanistica che recita: « Chiunque può prendere visione presso gli uffici comunali della licenza edilizia e dei relativi atti di progetto ».

I geometri professionisti iscritti all'albo con regolare tessera di riconoscimento richiedono planimetrie ai vari uffici del Catasto e all'Ufficio Tecnico erariale solo per ragioni di lavoro, senza pertanto ledere alcun diritto. (4-06848)

FERRARINI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso la legge del 13 aprile 1988, n. 117, con la quale è stata disciplinata la responsabilità civile dei magistrati; rilevato che detta normativa prevede che i giudici conciliatori ed i giudici popolari rispondano civilmente solo in caso di dolo, mentre non è stata contemplata la posizione dei vice pretori onorari, sembrerebbe che gli stessi siano stati completamente equiparati sul piano della responsabilità civile e della conseguente rivalsa da parte dello Stato, ai magistrati di carriera; ritenuto che tale equiparazione pare perfettamente condivisibile, sotto il profilo del diritto del cittadino ad ottenere il risarcimento dei danni ingiustamente subiti. Ciò però non risponde ad alcun criterio di equità e legittimità che lo Stato eserciti il diritto di rivalsa nei confronti dei magistrati onorari, i quali svolgono la loro funzione gratuitamente —:

quali iniziative intenda adottare, nell'ambito delle sue competenze, affinché venga al più presto riesaminata la posizione dei vice pretori onorari nell'ambito della normativa sulla responsabilità civile dei magistrati onde evitare l'azione di rivalsa economica dello Stato nei confronti dei vice pretori onorari. (4-06849)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

MOZIONE

La Camera,

premesso che

l'interruzione volontaria di gravidanza è prevista e definita dalla legge n. 194 del 1978 e costituisce un elemento oggi necessario di una visione della maternità come scelta libera e consapevole; la legge è nata infatti dieci anni fa come risposta ad uno stato di necessità drammatico, per togliere milioni di donne dalla clandestinità e dal lucroso mercato dominato dai cosiddetti « cucchiaini d'oro »;

la legge è stata poi confermata da un referendum e rappresenta quindi oggi un elemento del nostro ordinamento, doppiamente legittimato da una votazione parlamentare e da un vasto pronunciamento popolare;

l'obiettivo della legge stessa peraltro era e resta la creazione di condizioni per cui sia realmente possibile effettuare una libera scelta di maternità, senza dover fare ricorso alla interruzione volontaria di gravidanza, intervenendo invece sulle condizioni del concepimento;

la legge n. 194 si collegava fin dalla sua approvazione al complessivo disegno rappresentato da un lato dalla legge n. 405 del 1975 che istituiva i consultori familiari e dall'altro dalla legge n. 833 del 1978 che istituiva il Servizio sanitario nazionale;

lo stato di attuazione della legge n. 194 appare oggi decisamente arretrato rispetto alle finalità e alle esigenze oggettive, nel quadro più generale di una mancata attuazione della riforma sanitaria pensata illuministicamente come « data » nel momento stesso dell'approvazione delle leggi relative, senza che poi venissero stanziati risorse sufficienti né rea-

lizzate le strutture operative necessarie (emblematico anche il caso della legge n. 180, di cui pure si chiede la modifica, invece di chiedere la piena attuazione);

la mancata attuazione di questa legge e delle altre ad essa coordinate va fatta risalire quindi a precise responsabilità politiche dei governi e dei ministri della sanità che si sono succeduti in questi dieci anni;

la risposta che oggi il Governo e il ministro danno a questo stato di cose è contenuta in 3 documenti a cui appare sottesa una stessa filosofia: la relazione del ministro della sanità sullo stato di attuazione della legge n. 194, il disegno di legge n. 1942 sulla riforma del Servizio sanitario nazionale, la circolare telegrafica dello stesso ministero n. 500/2/4/270 del 16 marzo 1988. Nella prima si mette in relazione un presunto (e statisticamente discutibile) aumento del tasso di abortività, con il pericolo di « autoannientamento dell'etnia italiana » per effetto anche dei nuovi processi immigratori dal sud del mondo. Nel secondo si ignorano del tutto le strutture per la tutela della maternità e della salute della donna, se non per proporre che in esse vengano impiegate le organizzazioni del volontariato, in regime di convenzione. Nella circolare si emanano disposizioni in materia di « seppellimento di prodotti da concepimenti abortivi, di presunta età inferiore alle 20 settimane », in contrasto con la legislazione vigente (decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982), in nome di « principi di etica comune »;

la filosofia sottesa a questi documenti è intrisa in pari misura di terrorismo psicologico nei confronti delle donne, che sono costrette a ricorrere all'interruzione volontaria di gravidanza dalla mancanza di effettive condizioni di libertà nelle scelte di maternità, e di smaccato razzismo, integrandosi così in una campagna generale di opinione, a cui è a dir poco vergognoso che si adegui un esponente del Governo della Repubblica;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 3 GIUGNO 1988

nel frattempo, in questi dieci anni il costume nel nostro paese ha dato segnali di cambiamento, nonostante tutto: si è diffuso il ricorso ai metodi di contraccezione, si è espressa in maniera diffusa una volontà di maternità consapevole, indicata anche dall'aumento delle domande di adozione, e di adozione internazionale (e quest'ultima è anche una risposta al razzismo);

a questo mutamento del costume, verso una più consapevole e libera scelta di maternità, fa riferimento la recente sentenza della Corte costituzionale che afferma che la scelta di lasciare la donna come « unica responsabile » della scelta di fronte all'ipotesi di interruzione volontaria di gravidanza, è coerente alla legge 194 e al suo spirito;

appare quindi profondamente scorretto il riferimento che da più parti si fa a presunti diritti del padre contrapposti a quelli della madre, definendo entrambi i soggetti in relazione al mero dato biologico del concepimento: padre e madre sono termini relazionali, frutto di un rapporto costruito e voluto con il figlio. È verso questa concezione di paternità e maternità che si sta andando e di questa linea di tendenza sono appunto spia sia l'aumento delle richieste di adozione, sia, oggi, in questo stato di necessità, le richieste di interruzione volontaria di gravidanza;

con questa complessiva evoluzione culturale contrasta quindi il carattere profondamente reazionario della politica del Ministro della sanità che si pone o in aperta violazione delle leggi (vedi circolare) o in aperto disprezzo della volontà e della sensibilità delle donne e degli uomini che vivono nel nostro paese (vedi relazione sull'attuazione della legge n. 194);

impegna il Governo:

1) a promuovere tutte le possibili azioni per una attuazione piena della

legge n. 194 del 1978 e della legge n. 405 del 1975, e in particolare tutte le iniziative di sostegno per una maternità consapevole a partire dalla fase che precede il concepimento;

2) a promuovere, di concerto con il ministro della pubblica istruzione, una campagna di informazione e di educazione che, a partire dalla scuola, coinvolga la grande generalità dei cittadini sui contenuti della legge n. 194 del 1978 e della legge n. 405 del 1975 e in particolare sui terreni della contraccezione e della procreazione responsabile;

3) a promuovere di concerto con l'Istituto superiore di sanità e con altre strutture pubbliche di ricerca, un'indagine per accertare la consistenza dell'aborto clandestino (che coesiste e coincide con le aree dell'obiezione di coscienza da parte degli operatori sanitari), degli aborti e delle situazioni di sterilità legate a condizioni nocive di vita e di lavoro, della diffusione di malformazioni legate a sfavorevoli condizioni di concepimento e di gravidanza;

4) ad aprire tutte le strutture previste dalla legge n. 194 del 1978 e n. 405 del 1975 alle donne che vivono e lavorano nel nostro paese, indipendentemente dal possesso dei requisiti di cittadinanza o di residenza legale;

5) a ritirare immediatamente la circolare telegrafica n. 500/2/4/270 citata e a provvedere ad annullare gli atti amministrativi che da essa fossero derivati;

6) a impegnarsi finanziariamente per sostenere in maniera effettiva quanto sopra.

(1-00126) « Arnaboldi, Guidetti Serra, Russo Franco, Capanna, Cipriani, Ronchi, Russo Spena, Tamino ».