

RESOCONTO STENOGRAFICO

252.

SEDUTA DI VENERDÌ 10 FEBBRAIO 1989

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MICHELE ZOLLA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge: (Assegnazione a Commissione in sede referente)	27788	Interpellanze e interrogazioni (Svolgi- mento):	
Disegni di legge di conversione: (Assegnazione a Commissione in se- de referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento)	27787	PRESIDENTE	27789, 27790, 27791, 27794, 27797, 27798, 27801, 27802, 27803, 27804, 27805, 27808, 27809
(Trasmissione dal Senato)	27787	CHELLA MARIO (PCI)	27799, 27802
Proposte di legge: (Annunzio)	27787, 27809	GROSSO GLORIA (Verde)	27797, 27798 27804
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	27788	PAZZAGLIA ALFREDO (MSI-DN)	27790, 27791, 27792, 27793
Interrogazioni e una mozione: (Annunzio)	27809	PRANDINI GIOVANNI, <i>Ministro della ma- rina mercantile</i>	27790, 27795, 27801, 27807
		ROJCH ANGELINO (DC)	27792, 27793, 27808
		Proposta d'inchiesta parlamentare: (Assegnazione a Commissione in sede referente)	27789

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1989

	PAG.		PAG.
Ordine del giorno della prossima seduta	27809	Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo	27809

La seduta comincia alle 9,30.

MARTINO SCOVACRICCHI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 9 febbraio 1989 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

TANCREDI ed altri: «Collegamento dell'autostrada A25 Roma-Teramo con l'autostrada A14 — Adriatica — e potenziamento della rete viaria adriatica dell'Abruzzo e delle Marche» (3628);

POLI BORTONE ed altri: «Provvedimenti in favore della maternità» (3632);

ZANIBONI: «Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto» (3633).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato, in data 9 febbraio 1989, ha trasmesso alla

Presidenza i seguenti disegni di legge, approvati da quel Consesso:

S. 1492. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime» (3629);

S. 1498. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 gennaio 1989, n. 4, recante misure urgenti in materia di adeguamento delle dotazioni organiche dei porti» (3630);

S. 1534. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 gennaio 1989, n. 10, recante ampliamento della dotazione organica del personale del Ministero di grazia e giustizia — Amministrazione giudiziaria e modalità di copertura dei posti previsti in aumento» (3631).

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento, i suddetti disegni di legge sono stati deferiti, in pari data, in sede referente, rispettivamente:

alla IX Commissione permanente (Trasporti), con il parere della I, della II, della III, della V, della VI, della VIII, della X e della XI Commissione;

alla XI Commissione permanente (Lavoro), con il parere della I, della V, della VI e della IX Commissione;

alla XI Commissione permanente (La-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1989

voro), con il parere della I, della II e della V Commissione.

I suddetti disegni di legge sono stati altresì assegnati alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea, di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis. Tale parere dovrà essere espresso entro mercoledì 15 febbraio 1989.

**Assegnazione di progetti di legge
a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

II Commissione (Giustizia):

FIANDROTTI e SCOTTI VIRGINIO: «Abolizione del reato di abuso dei mezzi di correzione e introduzione di un'aggravante comune per i reati commessi in danno dei minori» (1307) (*con parere della I Commissione*);

IV Commissione (Difesa):

LAGORIO ed altri: «Estensione dell'onorificenza dell'ordine di Vittorio Veneto ai combattenti della seconda guerra mondiale» (3573) (*con il parere della I e della V Commissione*).

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi trasferita alla medesima la proposta di legge di iniziativa del deputato **FIORI:** «Norme per la concessione di un assegno vitalizio a favore dei combattenti della seconda guerra mondiale» (1880) (*con parere della I e della V Commissione*), attualmente assegnata in sede referente alla V Commissione e vertente su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge sopraindicato.

VII Commissione (Cultura):

SAVINO: «Norme in materia di programmazione, competenze e procedure per

l'edilizia scolastica (3473) (*con parere della I, della V e della VI Commissione, nonché della VIII Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento*);

VIII Commissione (Ambiente):

PAZZAGLIA e GUARRA: «Norme per il riscatto degli alloggi già ceduti in locazione dal soppresso Ente giuliano autonomo di Sardegna (EGAS)» (3548) (*con parere della II Commissione*);

IX Commissione (Trasporti):

ARTIOLI ed altri: «Procedure di pagamento per la circolazione senza barriere sul sistema autostradale» (3180) (*con parere della I, della II, della III, della IV, della V e della XI Commissione*);

«Istituzione di un fondo per gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa» (3527) (*con parere della I e della V Commissione, nonché della VIII Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento*);

X Commissione (Attività produttive):

ANTONUCCI ed altri: «Modifica dell'articolo 15 della legge 1° marzo 1986, n. 64, concernente la garanzia sussidiaria e integrativa a favore dei fondi di garanzia collettiva» (3528) (*con parere della V e della VI Commissione*);

XI Commissione (Lavoro):

LEONE e ZARRO: «Esonero del vicepresidente vicario dagli obblighi scolastici» (535) (*con parere della V e della VII Commissione*);

LEONE e CARRUS: «Modifica agli articoli 43 e 44 della legge 20 maggio 1982, n. 270, concernenti le modalità per il conseguimento dell'abilitazione all'insegnamento per i docenti di educazione fisica e di educazione musicale» (537) (*con parere della V e della VII Commissione*);

FIORI: «Riliquidazione delle pensioni dell'assicurazione generale obbligatoria e abolizione dei massimali retributivi»

(3525) *(con parere della I e della V Commissione);*

XII Commissione (Affari sociali):

NICOTRA: «Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sull'attuazione della legge 22 maggio 1978, n. 194, per quanto concerne la prevenzione dell'aborto volontario con particolare riguardo al funzionamento dei consultori» (773) *(con parere della I e della V Commissione, nonché della II Commissione ex articolo 73, comma 1-bis del regolamento).*

Assegnazione di una proposta di inchiesta parlamentare a Commissione in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, comunico che la seguente proposta d'inchiesta parlamentare è deferita alla VIII Commissione permanente (Ambiente), in sede referente:

BUFFONI ed altri: «Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla gestione dei fondi e sulla attuazione degli interventi pubblici relativi alla ricostruzione delle aree colpite dal terremoto del 23 novembre 1980 nelle regioni Campania e Basilicata» (doc. XXII, n. 46) *(con parere della I, della II e della V Commissione).*

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interpellanze e interrogazioni.

Cominciamo dalla seguente interpellanza:

«Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri della marina mercantile e dei trasporti, per conoscere se non ritengano finalmente necessario ed urgente predisporre un completo programma per la definitiva e razionale soluzione del problema dei trasporti marittimi fra la peni-

sola e la Sardegna che prevede, fra l'altro:

il trasferimento della sede sociale della Tirrenia (già più volte richiesto dall'interpellante ai precedenti Governi) in Sardegna, o, quanto meno, la organizzazione di una direzione del movimento indispensabile e giustificata dato che da e per l'isola si svolge la maggior parte dell'attività della Tirrenia;

che in Sardegna vi siano porti di armamento, per altre navi, destinate al trasporto da e per l'isola, al fine di garantire l'imbarco della marinerie sarde disoccupate;

la immissione in servizio di un adeguato numero di navi traghetto moderne e decorose specialmente da parte delle ferrovie dello Stato, oltreché da parte della Tirrenia, per smaltire, in tempi brevi, il traffico passeggeri, posti macchina e carri merci, che ormai denuncia ingorghi in ogni stagione e, non più soltanto nei mesi estivi (in questo momento sarebbero in attesa di imbarco circa 1.000 carri merci);

l'ammodernamento delle strutture dei porti sardi e della viabilità di scorrimento dai porti verso le strade per l'interno; la necessaria urgente accelerazione e completamento della rettifica, del raddoppio e della elettrificazione della rete ferroviaria;

il riconoscimento di un diritto di precedenza negli imbarchi, soprattutto nei periodi di particolare traffico turistico, in favore dei lavoratori che pur risiedendo in Sardegna prestano la loro opera nella penisola, ed in genere dei residenti in Sardegna, riservando ad essi un numero di posti per ciascuna corsa in partenza o in arrivo dalla Sardegna, sino a 24 ore prima dell'orario di imbarco da porre in libera vendita nel caso di mancata utilizzazione;

la costante apertura delle prenotazioni sia per le corse ordinarie sia per quelle straordinarie marittime durante l'intero arco dell'anno.

Si chiede altresì di conoscere se non ritengano inoltre che il problema dei trasporti per la Sardegna ed in Sardegna è di tale gravità che non può essere più dilazionato, pena il tracollo dello sviluppo sociale ed economico della Sardegna stessa.

(2-00017)

«Pazzaglia».

(16 luglio 1987).

L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

ALFREDO PAZZAGLIA. Rinuncio alla illustrazione, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in replica.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli deputati, per quanto riguarda la sede della società Tirrenia occorre sottolineare che i provvedimenti legislativi che hanno previsto la costituzione della società ne hanno anche fissato la sede a Napoli.

Il trasferimento della società in Sardegna oltre a comportare la modifica del relativo statuto, porrebbe delicati problemi di natura politica considerata la rilevanza che la collocazione della sede assume in funzione degli interessi di un'area pur essa critica del Mezzogiorno, quale quella di Napoli.

Tra l'altro la Tirrenia è già presente in Sardegna con propri uffici operativi che assicurano le operazioni connesse alla gestione dei servizi. Infatti, sia a Porto Torres che ad Olbia, esistono uffici della società, mentre a Cagliari l'attività viene svolta da un'agenzia sociale.

Relativamente ai porti di armamento, si fa rilevare che sono stati trasferiti al compartimento marittimo di Cagliari 7 traghetti misti iscritti precedentemente al compartimento marittimo di Napoli.

A ciò va aggiunto che, in caso di necessità, per carenze di personale nei ruoli, la società Tirrenia ricorre alla chiamata nei

turni generali istituiti presso l'ufficio di collocamento della direzione marittima di Cagliari, dando così opportunità di lavoro alla marineria locale.

Per quanto concerne il problema dell'immissione in servizio di altre unità navali occorre rilevare che l'incremento della capacità di trasporto della Tirrenia nei collegamenti con la Sardegna per effetto della trasformazione delle unità tipo «strada» e dei traghetti «tutto merci», risulta di oltre il 43 per cento per i passeggeri (oltre il 72 per cento se riferito alle sistemazioni in posti fissi) e di oltre il 50 per cento per le auto al seguito.

Detti interventi hanno comportato la radiazione di due unità tipo «regione» e due tipo «città», nonché del *Malta Express*, ritenute non più idonee allo svolgimento del servizio.

Per quanto riguarda il 1988, il programma dei servizi svolti dalla Tirrenia è stato ispirato a criteri di maggiore efficienza ed economicità ed è stato condiviso dalla regione Sardegna, la quale ha per altro richiesto il mantenimento del collegamento Livorno-Porto Torres, tenuto conto del ruolo positivo che la linea stessa svolge a favore dell'area industriale e commerciale che gravita appunto su Porto Torres.

In relazione a ciò e alle comprensibili aspettative economiche locali, la società Tirrenia è stata quindi autorizzata a noleggiare un apposito traghetto per il ripristino della linea, limitatamente al periodo di alta stagione.

Inoltre, nel settore dei trasporti tutto merci, nello scorso anno si è registrato un consistente aumento di domanda di trasporto, sia delle merci che dell'utenza turistica motorizzata. Conseguentemente, all'inizio dell'alta stagione, si è verificata una consistente giacenza di automezzi pesanti diretti in Sardegna nei porti di Napoli e di Civitavecchia.

Per poter fronteggiare tali maggiori esigenze, la Tirrenia è stata autorizzata ad utilizzare in via continuativa due navi tutto merci di proprietà dell'Adriatica e precisamente la *Serenissima Express* e l'*Anglia Express*.

Il programma di trasformazione delle navi tutto merci in unità miste verrà completato con l'immissione, nei collegamenti con la Sardegna, della motonave *Torre del Greco* che verrà denominata *Capo Sاندalo*, i cui lavori sono in fase di ultimazione.

In definitiva, risulta che nel periodo di alta stagione dell'anno 1988 la Tirrenia ha impiegato per i collegamenti con la Sardegna 22 navi e precisamente: 6 unità del tipo «strade consolari» trasformate; 8 unità del tipo «poeti»; 3 unità superstaffette trasformate (*Arborea*, *Caralis* e *Torres*); 2 unità tipo «espresso»; 2 unità tipo «Apulia» (*Capo Spartivento* e *Capo Carbonaro*); una nave noleggiata (*Ariane I*).

Il servizio tutto merci è stato espletato complessivamente da 6 unità, di cui 2 noleggiate, già citate in precedenza.

Per quanto riguarda la questione dell'ammodernamento delle strutture dei porti sardi, occorre precisare che il Ministero della marina mercantile ha sempre tenuto in considerazione detti porti (Cagliari, Olbia e Porto Torres) nel quadro dei piani e dei programmi di intervento per la realizzazione di opere e di infrastrutture concordate tra la stessa amministrazione, cui competono solo compiti di programmazione, e il Ministero dei lavori pubblici sui cui capitoli di bilancio sono iscritti i relativi fondi. L'assetto definitivo è subordinato all'attuazione del piano generale dei trasporti.

Per quanto attiene al diritto di precedenza sugli imbarchi ai residenti e ai lavoratori sardi emigrati, oltre all'applicazione della tariffa agevolata, è previsto un contingente di posti loro riservati che, per il 1987, è stato di 49 mila unità e, per il 1988, di 50.300, oltre il garage per 16 mila auto al seguito. Inoltre è prevista, sempre a favore dei residenti sardi, una corsia preferenziale con riserva di cento posti per tutte le partenze delle linee Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia e Civitavecchia-Cagliari, che possono essere acquistati dagli stessi nel periodo intercorrente fra una settimana e il giorno precedente la partenza.

Relativamente al problema delle preno-

tazioni, si comunica che, a completamento del nuovo assetto dei servizi tra la Sardegna ed il continente, l'apertura delle prenotazioni estive verrà anticipata il più possibile, con la prospettiva di tenere aperto il sistema centrale di prenotazione nell'arco dei dodici mesi.

Per quanto riguarda infine la situazione della rete ferroviaria sarda, si fa presente che l'ammodernamento delle relative strutture e l'attuazione degli impianti di elettrificazione sono previsti entro l'aprile 1990, secondo i programmi indicati dall'Ente ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00017.

ALFREDO PAZZAGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, attraverso l'interpellanza che ho presentato ho voluto — vorrei dire per l'ennesima volta, ma comunque ancora una volta — porre all'attenzione del Governo il carattere di priorità del problema dei trasporti per la Sardegna.

Credo di poter dire, onorevole ministro, nel replicare a quanto lei molto cortesemente ed in prima persona è venuto a comunicare, che in realtà i passi avanti compiuti (pur avendo il ministro assunto iniziative, anche nelle more della risposta all'interpellanza, che senza ombra di dubbio devono essere valutate positivamente) sono estremamente modesti.

Senza voler fare una guerra tra poveri il problema centrale della sede della Tirrenia è uno degli scogli contro il quale si infrangono tutte le volontà di realizzare un qualcosa di valido in materia di trasporti marittimi per la Sardegna. Mi spiego meglio: i servizi di trasporto esercitati dalla Tirrenia riguardano la Sardegna quasi per l'80 per cento. Mi sembra pertanto che non risponda più alle esigenze di un adeguamento e di un ammodernamento dei servizi quell'organizzazione che fu creata a suo tempo per movimenti di navi che riguardavano la Sardegna al massimo per il 20 per cento.

La situazione si è capovolta rispetto al passato. Se non si vuole modificare lo statuto — e francamente non mi sembrerebbe cosa impossibile, me lo consentirebbe signor ministro, perché tutti gli statuti delle grandi e piccole società si modificano attraverso le assemblee straordinarie — si deve arrivare comunque ad una soluzione pratica ed accettabile, che non incida negativamente sulla critica situazione dell'area campana, ma che preveda la creazione di sedi e di uffici operativi in Sardegna.

Lei ha parlato — e la ringrazio per la precisione della sua comunicazione — dell'esistenza di uffici a Olbia ed a Porto Torres. Io che sono (adesso meno di prima perché uso di più l'aereo) un frequentatore di navi le posso dire che questi uffici operativi, pur essendo retti da persone meritevoli di tutta la nostra stima perché lavorano con molto impegno, non forniscono il servizio che sarebbe necessario realizzare. In altri termini, essi non costituiscono la direzione del movimento marittimo che è molto lontana dalla Sardegna sia sul piano della ubicazione della sede, sia su quello degli interessi. Si pensi che a Cagliari, città interessata a circa la metà delle partenze e degli arrivi da e per la Sardegna, abbiamo una sola agenzia abilitata al rilascio dei biglietti. Si tratta, senza dubbio, di un problema che deve essere affrontato, se vogliamo veramente che i trasporti marittimi possano funzionare, signor ministro, anche se mi rendo conto delle pressioni contrarie, che forse neppure lei riesce a superare.

L'aver previsto porti di armamento in Sardegna per ben sette navi rappresenta indubbiamente un passo avanti che, non dimentichiamolo, è la conseguenza di lunghe e reiterate battaglie portate avanti al fine di garantire l'imbarco delle marine sarde disoccupate.

Per quanto riguarda il problema delle navi, dobbiamo fare un discorso con molta franchezza e realismo. Non è pensabile, infatti, che le navi siano utilizzate soltanto per tre mesi nell'arco di un anno, anche se ci troviamo di fronte ad un servizio molto elastico, che avrebbe bisogno di un cam-

biamento notevole dell'indirizzo seguito dalla Tirrenia.

Ad un suo predecessore, signor ministro (non dico il nome, perché non essendo presente non potrebbe difendersi), presentai un'interrogazione nella quale facevo presente che in mari ben più agitati del nostro Tirreno erano utilizzate navi che viaggiavano ad una velocità doppia di quelle destinate al trasporto da e per la Sardegna. In verità si tratta di navi che non possono trasportare auto, né carri merci, ma tuttavia riescono a smaltire il traffico passeggeri. Se, ad esempio, si utilizzassero navi di questo genere si potrebbe andare da Olbia a Civitavecchia in circa tre ore e mezzo-quattro. Si tratta, ovviamente, di navi che possono navigare anche con mare agitato — al contrario degli aliscafi — e sulle quali per altro mi è accaduto di viaggiare personalmente. Perché non adottiamo soluzioni di questo genere per la Sardegna? Evidentemente ci troviamo di fronte ad un'opposizione pregiudiziale che non ha alcuna motivazione. Ricordo, inoltre, che sono navi la cui realizzazione richiede un costo molto più basso rispetto a quelle in grado di trasportare auto e carri merci.

ANGELINO ROJCH. Anche i costi di gestione sono inferiori.

ALFREDO PAZZAGLIA. Esattamente! L'utilizzazione di queste navi potrebbe risolvere i problemi che si affacciano durante la stagione estiva, che non derivano tutti dalla necessità di trasportare passeggeri ed auto, perché dobbiamo, tra l'altro, tenere conto dei passeggeri che viaggiano senza auto al seguito.

In questo modo, signor ministro, si andrebbe incontro anche alle esigenze dei residenti e degli emigrati. Non dimentichiamo che si tratta di un problema fondamentale, dal punto di vista psicologico oltre che materiale. Non è accettabile, infatti, che alla fine degli anni '80 e alla vigilia del 2000, i residenti e coloro che hanno interessi in Sardegna debbano superare tante difficoltà per muoversi. Non è consentito decidere dalla mattina alla sera di intraprendere un viaggio, nonostante la

saggia disposizione da lei ricordata che consente di prenotare un biglietto nell'arco di tempo che va da una settimana fino alle 24 ore che precedono il viaggio, anche perché nei primi giorni i posti vengono tutti prenotati.

Apro un'altra parentesi: quanto ho detto avviene anche per gli aerei. E quando una popolazione non si può muovere perché non vi sono posti in aereo né in nave, mi dica lei, signor ministro — certamente converrà con me — se tale popolazione non debba considerarsi isolata dal resto dell'Italia, più di quanto non lo sia dal punto di vista geografico!

Credo che debba essere compiuto uno sforzo maggiore anche per quanto riguarda i porti della Sardegna. Abbiamo constatato che è stata realizzata una valida soluzione per la stazione marittima di Olbia, le cui strutture non avevano subito modifiche da 50 anni a questa parte. Io ho viaggiato fin da bambino, e posso testimoniare che fino a poco tempo fa, cioè fino a quando è entrata in funzione la nuova stazione marittima, nulla era cambiato nelle strutture portuali di Olbia. Si tratta di una constatazione di non poco rilievo: il traffico è aumentato, le abitudini della società si sono modificate, è cresciuto il bisogno di un'adeguata stazione marittima, ma soltanto recentemente tali esigenze sono state soddisfatte. Siamo indietro! I tempi di ammodernamento delle strutture e delle infrastrutture portuali sono assai lenti, e dobbiamo accelerarli.

Il mare si attraversa nel punto più stretto: glielo dice un cagliaritano, che potrebbe anche riferire che i cagliaritani ritengono molto importante che le partenze delle navi avvengano dalla loro città. Io sono invece convinto che il mare debba essere attraversato nel punto più stretto, perché le velocità di navigazione sono enormemente inferiori a quelle raggiungibili da automobili e treni.

Per andare da Olbia a Civitavecchia o da Porto Torres a Genova occorrono due strumenti: una ferrovia degna di questo nome e una rete viaria. Ebbene, signor ministro, attualmente esiste in Sardegna una superstrada, che, per decisione del suo Governo

(il ministro Ferri fa infatti parte del suo stesso Governo, anche se probabilmente lei non condividerà la sua posizione), non è percorribile a velocità superiore ai 90 chilometri orari. Nel breve periodo in cui sono stato consigliere comunale di Porto Torres, continuando a risiedere a Cagliari, con un'automobile abbastanza veloce effettuavo in due ore il percorso tra le due città, mentre oggi, con le disposizioni del ministro Ferri, impiego quasi quattro ore.

ANGELINO ROJCH. Tre ore buone!

ALFREDO PAZZAGLIA. Tenga conto, onorevole collega, che vi sono numerosi tratti di questa superstrada in cui è vietato superare i 50 chilometri orari.

Mi dica lei, signor ministro, se in Sardegna si può andare avanti con questo tipo di strutture. La invito a fare la stessa constatazione che io ho fatto molti e molti anni fa, quando ero componente della Commissione di inchiesta sulla Sardegna. Se consulta l'orario ferroviario del 1938, confrontandolo con quello attuale, si accorgerà che oggi il treno percorre la tratta Cagliari-Olbia in un tempo superiore di 10 minuti a quello allora impiegato. È perché allora le cose andavano meglio? No, il motivo è che le piccole vetture di quel tempo riuscivano a viaggiare anche su quelle strutture molto vecchie e tortuose. Adesso queste strutture non reggono e i mezzi, pur essendo molto migliori e molto più comodi, non possono camminare ad una velocità adeguata.

Accade così che chi attraversa il mare nel tratto più stretto si accorge che, in definitiva, impiega per giungere a Cagliari lo stesso tempo che avrebbe impiegato per effettuare la lunga traversata da Civitavecchia a Cagliari, dal momento che il tratto via terra viene percorso su treni assai lenti, mentre manca una superstrada che colleghi Olbia al capoluogo. Questi sono problemi che vanno affrontati.

Signor ministro, ci stiamo occupando della questione con una nuova legge per la Sardegna. Personalmente ho già visto come stanno andando le cose e le confesso

che sono molto preoccupato. Ad esempio, non si parla di un'autostrada; oppure se ne parla affermando che l'attuale superstrada deve essere trasformata in autostrada. Ma le strade? Quando si costruisce un'autostrada è necessario che vi siano anche delle strade, sulle quali viaggino i mezzi che non possono accedere all'autostrada. Esistono inoltre anche tratti brevi, per i quali non è pensabile che si possa ricorrere ad autostrade.

Mi pare che ci stiamo muovendo molto male e che non riusciremo a realizzare un sistema di comunicazioni all'interno della Sardegna e tra la Sardegna e la penisola tale da soddisfare le esigenze della vita moderna, che sono ovviamente sentite anche dai sardi.

Signor ministro, la ringrazio ancora per aver voluto rispondere, oltre tutto di persona, alla mia interpellanza, e la ringrazio altresì per avermi fornito delle notizie importanti, come quella inerente all'anticipazione dell'apertura delle prenotazioni da lei sollecitata. Anche questa è una questione che la mia interpellanza poneva in evidenza. Il problema dei trasporti dev'essere trattato con maggiore impegno di quanto non sia stato fatto fino ad ora. È necessario chiudere questa fase negativa delle comunicazioni con la Sardegna affrontando la questione nel suo complesso. Se me lo consente, signor ministro, dal momento che deve prendere delle decisioni per il potenziamento dei porti e del sistema dei trasporti, la inviterei a stabilire i contatti necessari con i ministri dei trasporti e dei lavori pubblici per fare in modo che, attraverso un coordinamento all'interno del Governo, il piano dei trasporti, che è ormai indispensabile, venga realizzato in tempi accettabili.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla seguente interpellanza:

«I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri della marina mercantile e dell'ambiente, per sapere — premesso che

risulta agli interpellanti, come dichiarato già da un anno dai pescatori di Chioggia (in occasione delle iniziative

contro lo scarico a mare dei gessi Montedison) che spesso navi cisterna erano state viste lavare le stive a poche miglia dalla costa (richiesti di fare precise denunce i pescatori non se la sono sentita dichiarando agli interpellanti di non essere in regola con le norme vigenti e temendo quindi di esporsi a controlli e verifiche indensiderati);

risulta agli interpellanti, in base alle informazioni in possesso di un consigliere comunale verde di Venezia che a cavallo tra il 1986 e il 1987 prima la direzione aziendale ANIC ENI da Milano e poi l'armatore della società Trasmar con sede a Roma avevano tentato di convincere il capitano temporaneo della nave «Alessandro I» (nave adibita a trasporto di carichi speciali, di proprietà della società Trasmar a servizio dell'ANIC ENI) a dilavare le stive della nave in mare e che solo dopo il rifiuto di quest'ultimo la nave era stata dilavata correttamente, ma risultava che altre volte precedentemente l'operazione era stata saltata dilavando le stive in mare;

gli interpellanti denunceranno i fatti oggetto dell'interpellanza alla magistratura competente —:

se dai riscontri effettuabili dalle autorità competenti è possibile confermare o smentire con sicurezza quanto esposto per la nave citata e più in generale per tutte le altre navi che hanno fatto capo negli ultimi anni al porto di Venezia (e più in generale che percorrono l'Adriatico e i mari lungo le coste nazionali);

quali riscontri comunque vengono fatti in modo sistematico per controllare che i lavaggi dichiarati dalle navi siano effettivamente operati presso gli impianti a ciò autorizzati (sembra che basti un riscontro tra i registri di bordo e i registri e le fatture degli impianti abilitati al lavaggio e depurazione delle acque nonché tra i registri di bordo e le richieste alle autorità competenti di procedere a lavaggio e depurazione);

se è vero che anche nel porto di Venezia non vi sono impianti autorizzati per il lavaggio di tutte le materie oggetto di tra-

sporto e che questo vale per molti altri porti italiani mentre alcuni (come Trieste) ne sarebbero completamente privi;

se è vero che le capitanerie di porto non sono in grado di svolgere sistematicamente i controlli su quanto in oggetto o se mancati controlli siano dovuti a incuria o altro;

comunque quali iniziative si intendano intraprendere, per quanto di competenza, affinché:

1) nei tempi più celeri possibili vengano garantite l'installazione, l'adeguamento e il potenziamento in tutti i porti di impianti addetti al dilavamento delle stive e alla depurazione delle acque;

2) tutte le navi vengano sottoposte a rigidissimi controlli che impediscano il lavaggio delle stive in mare.

Si chiede, quindi, di sapere se sono allo studio iniziative di ordine legislativo in materia che prevedano opportuni inasprimenti delle pene repressive ora previste, in modo che diventino sufficiente elemento deterrente da scoraggiare qualsiasi azione di dilavamento delle stive in mare.

(2-00021)

«Grosso, Boato, Scalia, Salvoldi, Ceruti, Mattioli, Donati, Filippini Rosa, Procacci, Lanzinger».

(16 luglio 1987)

Avverto che l'onorevole Grosso ha comunicato alla Presidenza di rinunciare ad illustrare la sua interpellanza, riservandosi di intervenire in sede di replica.

L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli deputati, è opportuno premettere che la materia oggetto dell'interpellanza Grosso n. 2-00021, cioè lo scarico in mare di sostanze inquinanti da parte delle navi, è disciplinata dalla seguente normativa: in primo luogo, dalla legge 31 dicembre 1982,

n. 979, che ha fatto divieto assoluto di versare in mare, indipendentemente dal grado di diluizione, idrocarburi o altre sostanze nocive e che vincola le navi italiane in ogni parte del mondo e le navi estere limitatamente alle nostre acque territoriali.

In secondo luogo, tale materia è disciplinata dalla Convenzione internazionale di Londra MARPOL 1973/78, in vigore dal 6 aprile 1987 per le altre sostanze nocive, in particolare per i prodotti chimici trasportati alla rinfusa, che consente alcune limitate facoltà di scarico a mare di idrocarburi e di prodotti meno nocivi in forte diluizione ad oltre 12 miglia dalla terra più vicina, e con particolari modalità.

L'applicazione della nuova normativa internazionale non è peraltro possibile proprio per la parte relativa alla facoltà di immissione in mare di idrocarburi o altre sostanze nocive, stante la vigenza degli articoli 16 e 17 della ricordata legge 31 dicembre 1982, n. 979.

Al fine di raccordare la legislazione nazionale a quella internazionale, di cui alla convenzione MARPOL, è stato presentato al Parlamento un apposito disegno di legge (che reca il n. 2473), su iniziativa del Ministero della marina mercantile, che modifica i ricordati articoli 16 e 17 della legge n. 979 del 1982. La stessa normativa internazionale prevede un sistema di annotazione sui libri di bordo (registro degli idrocarburi e registro di carico) che consente di effettuare controlli sui prodotti imbarcati e sbarcati e sulla quantità di acque di lavaggio delle cisterne.

L'autorità marittima verifica la validità di tutti i certificati previsti dalla normativa vigente, controlla l'effettuazione di tutte le operazioni sopracitate, riceve le dichiarazioni concernenti l'esito degli accertamenti tecnici effettuati dal RINA, dal consulente chimico del porto o da organismi e soggetti pubblici e privati a ciò abilitati. Detti controlli ed ispezioni vengono comunque effettuati in modo da evitare, per quanto possibile, che la nave venga trattenuata a lungo in porto, pregiudicando la rapidità di spostamento dei prodotti.

Per quanto attiene alla specifica que-

stione del lavaggio delle cisterne, è da rilevare che questo non è più necessario per le petroliere, in quanto esse, proprio in applicazione della convenzione MARPOL, adottano particolari sistemi che consentono di lavare le cisterne contemporaneamente alla scarica, impiegando lo stesso petrolio trasportato. Il lavaggio delle cisterne si rende invece operativamente necessario quando la nave deve caricare prodotti diversi; in tal caso le navi debbono trattenere a bordo le acque di lavaggio per scaricarle in porti attrezzati per la ricezione. Le navi straniere possono comunque effettuare il lavaggio delle cisterne e scaricare le relative acque fuori delle acque territoriali, sempre con l'osservanza delle cautele previste dalla convenzione MARPOL.

In relazione alla segnalazione dei pescatori di Chioggia, sembra ragionevole ritenere che essa non si riferisca a scarichi di acque di lavaggio di cisterne che abbiano contenuto idrocarburi, perché l'inquinamento conseguente a tale tipo di scarico è molto evidente e persistente nel tempo. Si può invece ipotizzare il getto in mare di acqua di lavaggio delle cisterne da parte di navi straniere adibite al trasporto di prodotti chimici.

Con specifico riferimento alla *Alessandro I*, matricola n. 818-Roma, si precisa che essa è abilitata al trasporto di prodotti chimici ed effettua viaggi periodici tra i porti nazionali, trasportando per conto dell'Enichem ANIC prodotti chimici nocivi alla rinfusa, categorie B, C e D di cui all'appendice 2 dell'allegato II alla convenzione MARPOL 1973/78. In particolare, nel corso del 1986 gli approdi a Venezia di detta nave sono stati undici, e dopo il 6 aprile 1987 soltanto due, entrambi anteriori al 30 maggio 1987. Soltanto in occasione dell'approdo avvenuto in data 21 dicembre 1986 la nave, dopo la scarica, è uscita in rada il successivo 1° gennaio 1987, per poi rientrare in porto il 3 gennaio alla banchina Montedison, dove ha scaricato le acque di lavaggio delle cisterne. In occasione di precedenti approdi l'unità non è mai uscita in rada per il lavaggio delle cisterne.

Si precisa inoltre che negli ultimi due

approdi a Venezia la *Alessandro I* ha scaricato acrilonitrile e benzolo, rientranti nelle categorie B e C dei prodotti chimici, per le quali non sussiste obbligo per la nave di risciacquare le cisterne in porto, con conseguente scarica delle acque reflue negli impianti di ricezione a terra.

Con riferimento al solo porto di Venezia, si fa presente che il movimento complessivo di navi impegnate nel trasporto di prodotti similari, dalla data di entrata in vigore del citato annesso II al 31 ottobre 1987, è stato complessivamente di 273 navi, di cui 169 italiane (147 per sbarco prodotti, 15 per imbarco prodotti e 7 per sbarco ed imbarco) e 104 straniere (76 per sbarco prodotti, 15 per imbarco prodotti e 13 per sbarco ed imbarco). Su tutte le navi sono stati effettuati i controlli previsti dalla normativa nazionale ed internazionale vigente.

In ordine alla situazione degli impianti per la ricezione ed il trattamento dei residui e delle acque di lavaggio delle cisterne, occorre precisare che tali impianti, per altro non numerosi, appartengono, in massima parte, alle società operanti nel settore chimico e petrolifero e sono specializzati nel trattamento dei residui oleosi.

Sono attualmente in corso di progettazione esecutiva due impianti nei porti di Trieste e di Livorno, da costruire con il contributo dello Stato, ai sensi della legge 8 aprile 1976, n. 203 come modificata dalla legge 27 dicembre 1977, n. 986. Ciò in applicazione degli impegni assunti dall'Italia in sede di firma della convenzione MARPOL.

L'esecuzione dei lavori è per altro subordinata all'acquisizione delle corrispondenti disponibilità nel bilancio, che attualmente non sussistono. Allo scopo di superare l'attuale carenza di strutture di ricezione e per affrontare il più complesso problema dell'installazione di impianti di ricezione e trattamento delle sostanze liquide nocive, soprattutto con riferimento ai prodotti chimici, è stato costituito un gruppo di lavoro formato da esperti tecnici del settore con il compito di svolgere un'indagine nei porti maggiormente interessati alla movimentazione di tali sostanze.

L'obiettivo è di costruire una mappa che individui le aree portuali ove maggiore si appalesa la necessità di realizzare tali impianti. Il ministero si sta ora attivando per l'ottenimento dei fondi occorrenti, atteso che la legge finanziaria vigente non ha destinato alcuno stanziamento per la realizzazione di tali impianti.

Il porto di Venezia non è in effetti dotato di un impianto pubblico di ricezione e trattamento dei residui e delle acque di lavaggio delle cisterne di prodotti inquinanti e nocivi. Lo stabilimento della società Montedipe, ubicato nella zona portuale industriale di Marghera, è però attrezzato ed autorizzato per effettuare operazioni di lavaggio delle cisterne, ricezione e trattamento dei reflui di olii minerali non esausti, di prodotti chimici biodegradabili e così via, nonché operazioni di degassificazione e bonifica delle navi gasiere. Le predette operazioni sono a pagamento non solo per le navi operanti per conto della Montedipe, ma anche per quelle operanti presso altri stabilimenti locali.

Nel porto di Trieste la raccolta delle acque reflue è effettuata da una ditta all'uopo autorizzata, che provvede ad inoltrarle negli impianti di Venezia e Ravenna.

Si fa infine presente, sulla base degli elementi forniti dall'ENI, che non risulta che siano mai state date istruzioni per il lavaggio delle stive durante la navigazione ai comandanti di navi in servizio per il gruppo Enichem.

PRESIDENTE. L'onorevole Grosso ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la sua interpellanza n. 2-00021.

GLORIA GROSSO. Signor ministro, la ringrazio per essere venuto personalmente a rispondere.

Mi pare che nella sua risposta vi siano dati che potrebbero sicuramente sembrare confortanti, come le informazioni che lei fornisce sulla almeno prospettata applicazione di norme di controllo abbastanza severe. Per la verità, mi sembra che assai spesso si tratti delle famose gride manzoniane, in quanto esistono le norme, ma non

chi le faccia applicare. Proprio ieri, infatti, gli amici di Chioggia, Mestre e Venezia mi hanno comunicato che quanto è stato denunciato in questa interpellanza avviene ancora, a tutt'oggi.

È evidente quindi che le misure da lei ricordate non sono state sufficienti a risolvere il problema in questione, che, come lei sa, è molto grave. Ci è stato detto che si sta cercando, seppure con fatica e senza riuscirvi, di reperire fondi per arrivare a realizzare punti di raccolta dei reflui dei lavaggi delle stive, sia per quanto riguarda i prodotti a base di idrocarburi sia per quelli chimici; io rispondo che ci si sarebbe dovuto provvedere molto prima.

Penso a molti anni fa, quando i primi studiosi del mare ci dicevano che anche al largo, ma soprattutto vicino ai porti, il mare era morto; e ricordo il senso di smarrimento che provammo tutti noi che già allora ci occupavamo dell'ambiente quando Picar, illustre oceanografo, rilevava che le nostre speranze di trarre dal mare in futuro alimento o comunque fonti di vita erano già perdute. Tutto ciò più tardi fu confermato da Cousteau. Persino il grande navigatore Heirdhal disse che in sostanza il mare era effettivamente in grave pericolo, soprattutto, come ho ricordato, in vicinanza delle grandi città portuali.

Ho ricordato piccoli fatti — che non sono poi tanti piccoli — che riguardano Mestre, Chioggia, Marghera, città che tutti noi conosciamo; fatti che chi vive in quei luoghi vede ogni giorno accadere. Le leggi ci sono: chi le applica? Quali poteri hanno le capitanerie di porto al riguardo? Se non vi sono gli strumenti per accogliere le acque di lavaggio come si può fare?

Capisco che chi lavora in mare e usa le navi per il trasporto di questi prodotti dovrà certamente in qualche modo pensare a ripulirle. Ma non credo che questo debba avvenire a spese dell'intera umanità. Il mare, come sappiamo è infatti di tutti, non è una bacinella che ciascuno può lavare a casa propria!

A questo punto, signor ministro, il mio auspicio è che non ci si fermi: la richiesta, anzi la disponibilità dei fondi dei quali lei

ha parlato dovrebbe essere immediata. Infatti, ci stiamo avviando a constatare situazioni che spingeranno il Governo a fare una magra figura, così come è accaduto anche in un recente passato.

Mi riferisco a vicende particolarmente gravi, che all'improvviso potrebbero ulteriormente peggiorare; lei sicuramente sa che l'ambiente ha un certo grado di capacità d'assorbimento, che potrebbe esaurirsi da un momento all'altro.

Potremmo anche pensare di andare avanti in questo modo ancora per un po' di tempo, ma non potremmo ipotizzare quando (domani, dopodomani o fra un mese) si verificherà una catastrofe certamente molto grave. Cerchiamo di non arrivare a tanto!

Sono convinta che occorra buona volontà e che sia indispensabile vincere il lassismo riscontrabile nelle diverse situazioni locali.

Mi chiedo: che cosa fanno le capitanerie di porto? Perché non intervengono adeguatamente? Perché, in presenza di precise denunce dei cittadini, non si attivano? Sono state presentate circostanziate denunce alla magistratura, è stato chiesto l'intervento dei carabinieri, ma tutto resta immutato.

Per questo, signor ministro, ritengo che il suo intervento potrebbe risultare determinante in proposito. Spero che intenda occuparsi di questi problemi; mi sembra anzi — sulla base di quanto ha affermato poco fa — che ella sia assolutamente disponibile. La prego perciò di operare il più rapidamente possibile.

Signor Presidente, pur non avendo ritenuto di svolgere l'interpellanza n. 2-00021, che reca la firma anche di altri colleghi, vorrei invece illustrare la mia interrogazione n. 3-00515, concernente la cattura dei cetacei, delle testuggini e dello storione comune.

PRESIDENTE. Onorevole Grosso, trattandosi di una interrogazione, non può illustrarla. Dopo la risposta del ministro, lei potrà comunque dichiarare per non più di cinque minuti se sia soddisfatta o meno.

GLORIA GROSSO. Sta bene. La ringrazio, Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla seguente interpellanza:

«I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro della marina mercantile, per conoscere — premesso che

l'articolo 1, comma 2, della legge n. 26/87 stabiliva che il comitato dei ministri di cui all'articolo 34, comma 3, della legge n. 41/86, doveva, su proposta del ministro della marina mercantile, sentito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, definire gli ambiti circoscrizionali dei sistemi portuali entro 180 giorni dalla entrata in vigore della stessa legge n. 26/87;

il piano generale dei trasporti, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il 10 aprile 1986, indica, in relazione alla conformazione fisica della penisola e delle isole e all'articolazione delle principali direttrici infrastrutturali, i seguenti otto sistemi: Ligure, Alto e Medio Tirreno, Jonio e Basso Adriatico, Medio Adriatico, Alto Adriatico, Sicilia e Sardegna;

il piano generale dei trasporti definisce i sistemi portuali «non meri aggregati amministrativi di settore» ma «complessi economico-territoriali che, imperniati sul porto in quanto terminale fondamentale, realizzano un modello organico di offerta di trasporto con integrazione mare, strada, ferrovia, idrovia, aereo, in termini di strategia produttiva globale»;

la definizione degli ambiti circoscrizionali dei sistemi portuali è premessa indispensabile per avviare a realizzazione le indicazioni del piano generale dei trasporti ed in particolare per poter finalmente avviare un processo di pianificazione finalizzata al necessario rilancio della portualità nazionale e dei sistemi di trasporto integrato, secondo criteri di efficienza e di produttività, considerato anche l'approssimarsi della data (anno 1992) a partire dalla quale avverrà la piena liberalizzazione dei traffici in Europa;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1989

è passato esattamente un anno a fronte della scadenza di 180 giorni prevista dalla legge n. 26/87 per la definizione degli ambiti circoscrizionali dei sistemi portuali —:

se il ministro intenda o meno attenersi alle indicazioni del piano generale dei trasporti circa il numero e la funzione dei sistemi portuali;

quando intenda ottemperare alle disposizioni della legge n. 26/87 presentando quanto prima una proposta di ambiti circoscrizionali di sistema alle Commissioni parlamentari competenti e quindi al comitato dei ministri già citato.

(2-00217)

«Chella, Ridi, Angelini Giordano, Fagni, Menzietti».

(24 febbraio 1988)

L'onorevole Chella ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

MARIO CHELLA. Signor Presidente, signor ministro, illustro la mia interpellanza per spiegare i motivi per i quali, ad un anno dalla sua presentazione, essa conserva ancora integra la sua validità.

La nostra interpellanza è stata presentata esattamente nel febbraio dello scorso anno, e questo mi induce a rilevare che non ci troviamo, al riguardo, di fronte ad un esempio di efficienza e sollecitudine. Credo che non solo il ministro ma anche la Camera siano responsabili di tale ritardo.

Oggi il ministro potrebbe sostenere che le ragioni che hanno motivato la presentazione dell'interpellanza sono venute meno perché, nel frattempo (e precisamente nell'ottobre del 1988), egli ha presentato un disegno di legge concernente la riforma del settore portuale. Con esso si cerca di fornire risposte ai quesiti posti nella nostra interpellanza.

Se il ministro fornisse una simile risposta, direbbe solo una parte, estremamente piccola, della verità.

Signor ministro, lei sostiene che sta procedendo nell'attuazione di una riforma; la

nostra opinione è invece che si tratti di tutt'altro, cioè di qualcosa che potremmo definire controriforma. Ma non intendo dilungarmi sul significato delle parole.

Lei parla di una riforma del settore portuale da attuare con circolari e decreti ministeriali, scavalcando — aggiungo io — la sede più opportuna in cui impostarla e discuterla: il Parlamento. Noi giudichiamo questo modo di procedere particolarmente scorretto perché nella IX Commissione (trasporti, poste e telecomunicazioni) è in corso proprio un dibattito concernente la riforma del settore portuale.

Signor ministro, credo sarebbe stato molto più opportuno e istituzionalmente più corretto che lei (ed il Governo, nella sua collegialità) avesse ottemperato a disposizioni legislative già esistenti, anziché dar luogo a quelle forzature che hanno già provocato quattro settimane di blocco dei porti italiani, con gravi danni per l'economia del paese, per i lavoratori portuali e dell'indotto portuale, nonché per l'ordine pubblico.

Mi riferisco alle disposizioni richiamate nella nostra interpellanza e contenute nell'articolo 1 della legge n. 26 del 13 febbraio 1987: un articolo molto importante che stabiliva, al secondo comma, che il comitato dei ministri, su proposta del ministro della marina mercantile, avrebbe dovuto definire, entro l'agosto 1987 (cioè entro 180 giorni), gli ambiti circoscrizionali dei sistemi portuali. Il quarto comma dello stesso articolo stabiliva invece che si sarebbe dovuto istituire un comitato con il compito di studiare e proporre le linee programmatiche per l'organizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture dei singoli sistemi.

Voglio aggiungere che il Governo, nonostante le nostre sollecitazioni e quelle di alcuni deputati del gruppo socialista, formulate in Commissione e in Assemblea, non ha ancora istituito il CIPET, cioè il comitato dei ministri incaricati del coordinamento della politica dei trasporti, previsto dal piano generale dei trasporti oltre che dalla legge n. 245 del 1984.

Signor ministro, sarebbe stato sufficiente che lei, insieme al Governo nel suo

complesso, avesse ottemperato alle disposizioni di leggi vigenti, da noi richiamate nell'interpellanza, per far compiere alla portualità italiana un salto in avanti verso quella modernità che è richiesta certamente dall'imminente scadenza del 1992.

Perché non va la situazione dei porti italiani, signor ministro? Dove è necessario intervenire per recuperare competitività? Basta guardare ai fatti ed attenersi ai dati. Oggi, in Italia, vi sono 95 porti classificati come commerciali (mentre negli Stati Uniti d'America ve ne saranno al massimo una decina); ognuno di questi è attrezzato in modo insufficiente per quanto riguarda le strutture di banchina ed i piazzali ed è scarsamente collegato con il suo entroterra.

Prendiamo l'esempio del principale porto italiano, quello di Genova: calata Sanità (che è la parte più moderna del porto), in grado di competere con alcuni importanti porti europei, è diventata operativa soltanto agli inizi del 1988. Guardiamo il porto di Voltri, cioè quello che dovrebbe essere il porto europeo per eccellenza: la sua realizzazione è ancora a metà. Sappiamo per altro sin d'ora che, quando sarà completato, non sarà allacciato alle ferrovie dello Stato, al valico appenninico; comunque vi sono seri dubbi che sarà completato per il 1992.

Inoltre, su ognuno di questi 95 porti commerciali si intrecciano poi le competenze di ben cinque ministeri, con le rispettive burocrazie che si intralciano le une con le altre, producendo ostacoli infiniti al flusso delle merci.

Dobbiamo considerare il fatto che nell'insieme del sistema portuale nazionale non esistono attrezzature logistiche di trasporto all'altezza della sfida del 1992; non vi sono le necessarie sinergie ed integrazioni funzionali fra gli armatori, le ferrovie, l'autotrasporto, né abbiamo un sistema ferroviario capace di aiutare tali sinergie, così come non abbiamo ancora una rete razionale di interporti, quali centri di raccolta e di distribuzione delle merci nei bacini di produzione e di consumo.

Anche le tecniche intermodali di tra-

sporto sono agli albori in Italia, mentre negli altri paesi della CEE più avanzati di noi sono da tempo decollate e in pieno sviluppo.

Lei, signor ministro, sa che nel nostro paese il traffico merci si svolge prevalentemente su strada, a differenza degli altri paesi della Comunità economica europea. Per fare un esempio, mentre in Italia l'85 per cento delle merci viaggia su strada e il 9 per cento su ferrovia, in Francia il 51 per cento viaggia su strada e il 30 per cento su ferrovia. Lo stesso discorso vale anche per la Germania e per la Svizzera.

Il risultato finale di questo elenco di disfunzioni, signor ministro, è che il trasporto merci italiano dal porto alla destinazione finale risulta il più caro e il meno affidabile nell'ambito dei paesi appartenenti alla Comunità europea. Vorrei rilevare che il grande operatore internazionale del trasporto misura la competitività di un porto non sulla base dei costi del porto medesimo, bensì sulla base dei costi e dell'affidabilità dell'intero segmento di trasporto che va dal porto alla destinazione finale della merce. È qui che il nostro paese non è competitivo; è qui che si è pienamente manifestata l'incapacità dei Governi passati e di quello attuale (e, se mi consente, anche la sua, signor ministro). È qui che i segni del malgoverno si fanno pesantemente sentire: altro che compagnie portuali, oggi additate come la causa di tutti i mali della portualità italiana!

È in questo groviglio di problemi che occorre intervenire attraverso una riforma; e bisogna farlo rapidamente, signor ministro. Se è vero che le disfunzioni maggiori sono quelle che ho indicato e se è vero che esse sono causate dalla insufficiente connessione dei porti con il loro entroterra, nonché dalla carente integrazione funzionale delle varie modalità di trasporto, emerge allora tutta l'importanza dell'attuazione degli enti di sistema richiamati nella nostra interpellanza. Questa deve avvenire secondo gli indirizzi del piano generale dei trasporti, al fine di realizzare (come è detto nel piano stesso) modelli organici di offerta di trasporto, con integrazione

mare-strada-ferrovia in termini di strategia produttiva globale.

Lei, signor ministro, potrebbe rilevare che il disegno di legge in materia prevede i comitati di sistema: ebbene le voglio anticipare il nostro giudizio su di esso. Il disegno di legge in questione configura i comitati di sistema come organismi burocratici (su 20-25 componenti complessivi ne sono infatti ben 12 di provenienza ministeriale), con il solo compito di formulare proposte e quindi senza reali poteri di intervento e di governo rispetto al groviglio di problemi che ho in precedenza indicato. Tali comitati non sono quindi in grado di realizzare nulla in termini di strategia produttiva globale.

Non voglio dire, naturalmente, che la partita sia chiusa e che il Governo intenda rimanere testardamente attestato sulla linea che ho indicato. Ci auguriamo invece che, dal confronto parlamentare, possa scaturire una linea legislativa più adeguata alle reali necessità.

In conclusione, signor Presidente e signor ministro, le motivazioni che sono alla base della nostra interpellanza restano immutate, nonostante il ritardo denunciato nella nostra interpellanza, alla quale mi aspetto che il ministro fornisca una risposta persuasiva.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI PRANDINI, Ministro della Marina mercantile. Signor Presidente, onorevoli deputati, in riferimento alla interpellanza illustrata dall'onorevole Chella, relativa alla definizione degli ambiti circoscrizionali dei sistemi portuali, ritengo opportuno ricordare che, con l'emanazione del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito con modificazioni nella legge 13 febbraio 1987, n. 26, si sono poste le basi per una programmazione degli interventi sulle infrastrutture dei porti, viste nell'ottica dell'intermodalità, rilanciando nel contempo il discorso delle gestioni degli enti autonomi e delle aziende portuali.

Sul primo aspetto, la legge n. 26 del 1987

ha previsto una serie di interventi diretti, oltre che alla definizione degli ambiti circoscrizionali dei sistemi portuali da parte del comitato dei ministri di cui alla legge n. 254 del 1984, anche all'emanazione di un provvedimento inteso a determinare nuovi criteri per la classificazione dei porti nonché all'istituzione, per ogni sistema portuale, di un comitato per studiare e proporre le linee programmatiche per l'organizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture dei singoli sistemi.

Tali ultime tematiche sono state affrontate nello schema di disegno di legge recante la nuova disciplina in materia di sistemi portuali, di classificazione dei porti, nonché di ordinamenti portuali e di lavoro portuale, approvato dal Consiglio dei ministri, su mia proposta, nella seduta del 16 settembre 1988 ed attualmente all'esame della Camera dei deputati. Tale disegno di legge recepisce le indicazioni contenute nel piano generale dei trasporti per quanto riguarda il numero dei sistemi portuali (8), demandando al Parlamento una più puntuale definizione dei loro ambiti circoscrizionali.

È proprio di questi giorni l'approccio sistematico della IX Commissione della Camera ai complessi problemi della portualità, che coinvolgono necessariamente l'intermodalismo, il cabotaggio e primariamente l'istituzione del CIPET quale organo centrale di programmazione dell'intero settore dei trasporti del nostro paese.

Per quanto riguarda ulteriori osservazioni, rinvio al dibattito in corso con i sindacati e nell'opinione pubblica. Un dibattito più approfondito sarà comunque affrontato nella sede più propria della Commissione parlamentare, che presto esaminerà il disegno di legge presentato dal Governo per la riforma della portualità.

In questa sede voglio solo ribadire che l'obiettivo perseguito dall'esecutivo è quello dell'europeizzazione dei porti italiani e quindi del superamento di una serie di incrostazioni, di inefficienze e di parassitismi che ci collocano al di fuori del mercato internazionale e, soprattutto, europeo. Per raggiungere tale obiettivo, è ne-

cessario rimuovere tre cause: la prima riguarda appunto un'antiquata organizzazione del lavoro portuale; la seconda consiste nella mancanza dell'intermodalità; la terza causa che appesantisce la nostra struttura portuale riguarda, infine, il livello burocratico ed il contrappeso del servizio doganale, che in qualche misura viene ulteriormente a danneggiare la competitività dei nostri servizi portuali.

Incentrando il nostro impegno nella rimozione di queste cause, daremo una risposta convincente ed adeguata alla sfida che noi stessi ci siamo lanciati in vista del 1° gennaio 1993, e ciò al di là della facile e scontata polemica che qualche parte politica sta conducendo in questi giorni.

PRESIDENTE. L'onorevole Chella ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00217.

MARIO CHELLA. Mi accingo a replicare anche se la risposta molto burocratica e formale del ministro, predisposta evidentemente da qualche funzionario, scoraggerebbe qualunque intento di replica. A questo punto sembra di avviare un dialogo tra sordi...

PRESIDENTE. Onorevole Chella, quello burocratico è un linguaggio di categoria, che consente di evitare equivoci...

MARIO CHELLA. Non volevo offendere la burocrazia in generale!

PRESIDENTE. I medici hanno il loro linguaggio, così come lo hanno gli avvocati. Anche la pubblica amministrazione ha un suo linguaggio. Lo sottolineo perché di solito se ne parla in senso dispregiativo. Non credo tuttavia che l'espressione da lei usata possa essere intesa in tal senso.

MARIO CHELLA. Il senso della mia espressione, signor Presidente, era ben altro!

Siamo tutti d'accordo, signor ministro, sulla necessità di muoverci rapidamente verso il rilancio della portualità italiana,

ma bisogna vedere per quali vie e con quali metodi.

Innanzitutto occorre eliminare disfunzioni, parassitismi e modelli gestionali superati. I fatti ci dicono, per esempio, che il modello di gestione che lei prevede nel disegno di legge di riforma della portualità non ha dato risultati positivi, ma anzi soltanto negativi.

Bisogna cercare di separare il livello di governo, cioè il livello istituzionale, da quello gestionale — è questa la direzione nella quale occorre intervenire — che poi agisce in base a criteri di pura e semplice imprenditorialità.

Intervenire nel modo in cui intende fare il Governo con il suo disegno di legge significa solamente dare parvenze burocratiche — me lo consenta, signor Presidente — alla portualità italiana, ingabbiarla in una burocrazia che non le permetterebbe di decollare verso i traguardi di competitività che sono necessari. Questo è il punto, signor ministro, che la pregherei di tenere nella dovuta considerazione. Nella nostra proposta di legge sono contenuti indirizzi che vanno invece nella direzione giusta.

La nostra non è una polemica ideologica, ma la volontà di ricercare modelli gestionali in grado di mettere la portualità italiana all'altezza della sfida del 1992. L'ente di sistema deve essere il livello istituzionale, deve avere compiti reali di programmazione e di coordinamento, non di proposta. Lo ripeto, si deve trattare di compiti reali di governo e l'ente di sistema deve governare la portualità italiana, assieme al Ministero della marina mercantile. Deve avere le possibilità di farlo e quindi deve, ad esempio, erogare i finanziamenti destinati dal Ministero ai porti.

Per quanto concerne la cosiddetta riforma in atto, a noi non pare che le autonomie funzionali, quando siano avulse da un quadro generale di programmazione a livello di sistema, costituiscano qualcosa di più avanzato; anzi, a mio giudizio, rappresentano una situazione più arretrata, che riporta indietro la portualità italiana e la disarticola ulteriormente rispetto alla già eccessiva frammentazione attuale.

Si avranno forme di concorrenza all'in-

terno dello stesso porto e non più tra un porto e l'altro. Si avranno dispersioni inutili di spesa pubblica perché verranno concessi finanziamenti per creare *terminal containers* che resteranno largamente inutilizzati, dal momento che già oggi da quel punto di vista l'offerta nei porti italiani è complessivamente superiore alla domanda di trasporto merci.

Si creeranno poi nicchie di privilegio perché non tutti gli operatori marittimi del trasporto avranno queste autonomie funzionali, ma solo una piccola minoranza. Bisognerà poi vedere con quali criteri verranno date in concessione zone di porto per poter esercire in autonomia funzionale: speriamo che non siano quelli dell'amico, del vicino, dell'amico dell'amico...

Questa minoranza di operatori marittimi del trasporto potrà usufruire di un bene pubblico, quale è il porto, per il quale la collettività ha speso migliaia di miliardi in questi anni. Poi accadrà che tale piccola minoranza finirà per agire in regime di concorrenza sleale, nei confronti di tutti gli altri, alterando profondamente il mercato. È questa la modernità, signor ministro? Certo, vi è la scadenza del 1992 ed i nostri armatori, che sono prevalentemente cabotieri, avranno problemi in vista di quella data, ma vi sono altri modi, oltre a quello di concedere loro nicchie di privilegio nei porti italiani, per fronteggiare la concorrenza che a livello internazionale si accenderà nel 1992.

Mi sembra che la strada da lei scelta non sia di modernità e, se consentirà ancora per qualche anno a questi armatori di vivacchiare, non permetterà al nostro paese di esprimere vere imprenditorialità, così come sta avvenendo in altri paesi europei. Tali imprenditorialità non potranno esprimersi proprio perché il Governo — naturalmente non da oggi — protegge non solo gli armatori ma anche tanti altri settori economici del nostro paese, mettendoli in condizione di vivacchiare e di tirare avanti per non si sa quanto tempo, attraverso sistemi protezionistici.

Signor ministro, vorrei poi che risultasse chiaro che non è nostra intenzione

sollevare polemiche, né proteggere le compagnie portuali. Se lì vi sono nicchie di privilegio, queste debbono essere spazzate via. Occorre però giungere a questa trasformazione con metodi giusti, aiutando cioè concretamente le compagnie portuali a diventare imprese. Da qui la necessità di porre in atto una serie di incentivi capaci di consentire alle compagnie portuali di decollare verso questa nuova funzione, che non è facile acquisire, per diventare imprese.

In conclusione, signor ministro, ho cercato nella mia replica non soltanto di evitare di sollevare polemiche su quanto lei ha detto in risposta alla mia interpellanza n. 2-00217, ma anche di suggerire, sia pur nel brevissimo tempo a disposizione, alcune linee di azione che potranno essere utili per individuare, già nel corso di questi giorni, misure positive da adottare.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Grosso, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri della marina mercantile e degli affari esteri, «per sapere, — premesso che:

il decreto ministeriale 21 maggio 1980 sulla regolamentazione della cattura dei cetacei, delle testuggini e dello storione comune e la legge 14 luglio 1965, n. 963, vietano la cattura, la detenzione, il trasporto e il commercio di cetacei, testuggini, eccetera;

da più parti arrivano segnalazioni che in una sola stagione di pesca al pesce spada, nel solo Tirreno centrale, sono morti affogati, rimanendo intrappolati nelle reti per la pesca del pesce spada, migliaia di delfini, centinaia di tartarughe, decine di balenotteri —:

quali iniziative il Governo intenda adottare per impedire il ripetersi di queste stragi e se ha intenzione di promuovere accordi a livello europeo per la definizione di una normativa internazionale da osservarsi da tutti i paesi mediterranei che proibisca la pesca del pesce spada con metodi non selettivi» (3-00515).

(11 gennaio 1988)

L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rispondo su una problematica specifica della amministrazione della marina mercantile quale quella segnalata dall'onorevole interrogante in materia d'esercizio della pesca marittima con metodi selettivi ed in relazione, segnatamente, alla situazione dei cetacei e di altre specie che muoiono perché catturati accidentalmente in quanto rimasti — come precisa l'onorevole interrogante — intrappolati nelle reti da pesca.

Al riguardo, si deve rilevare che le reti usate per la cattura del pesce spada costituiscono un pericolo per numerose specie protette, a causa soprattutto della difficoltà da parte dei cetacei di localizzarle.

Dai dati rilevati dal Centro studi cetacei di Milano, in possesso dell'amministrazione marittima, risulta che durante l'anno 1987 sono morti 28 cetacei a causa di intrappolamento nelle reti da pesca da superficie.

Tale dato rappresenta soltanto il 25 per cento circa del numero dei cetacei che vengono ritrovati «spiaggiati» lungo le nostre coste, mentre si stima che ben di più siano i delfinidi che rimangono catturati accidentalmente dalle citate reti.

Per quanto concerne le tartarughe, non si è tutt'ora in possesso di dati certi, mentre è noto che le reti da superficie sono la causa di circa il 40 per cento dei capodogli trovati morti.

Considerata la gravità della situazione sopra descritta, che è purtroppo di carattere generale e denunciata dalla stessa FAO che sta tentando di individuare una strategia comune per una consistente riduzione del numero dei casi di interferenza uomo-cetaceo, il Ministero della marina mercantile ha previsto la possibilità di finanziare, nel corso del secondo piano triennale della pesca marittima, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 95 del 4 novembre 1988, ricerche scientifiche volte a valutare e correggere gli effetti negativi delle attrezzature da pesca sull'ambiente e sulla stessa qualità del pescato. In tale

ambito potranno essere valutate le possibili ed opportune modifiche strutturali delle reti da pesca in modo da renderle ecolocalizzabili da parte dei cetacei. Il problema è stato, inoltre, esaminato di recente dal comitato per il coordinamento della ricerca scientifica applicata alla pesca, che ha costituito un gruppo di lavoro incaricato di analizzarlo in vista di un'opportuna regolamentazione dell'uso delle citate reti che contemperino le esigenze economiche degli operatori del settore e la tutela delle altre specie marine.

Una normativa specifica a protezione delle specie ittiche indicate dall'onorevole interrogante si era posta all'attenzione anche degli organi comunitari. Per tutte le specie ittiche la Comunità ha infatti fissato le quote di cattura. Queste disposizioni comunitarie valgono finora per il Mare del Nord e per l'Atlantico, ma non per il Mediterraneo in quanto, al momento della instaurazione della politica comunitaria in materia di pesca, l'Italia era l'unico paese membro della Cee che esercitava in pratica questa attività. Si affermò a quell'epoca che il problema si stava avviando a soluzione su base volontaria e consensuale con gli Stati rivieraschi.

In seguito all'entrata nella Comunità della Spagna e del Portogallo, paesi ugualmente interessati al tipo di pesca in questione, il problema di regolamentare la pesca del pesce spada, attualmente esercitata con metodi non selettivi, dovrà certamente essere affrontato anche per il Mediterraneo.

Per quel che mi riguarda, mi impegno a porre quanto prima il problema a livello comunitario.

PRESIDENTE. L'onorevole Grosso ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la sua interrogazione n. 3-00515.

GLORIA GROSSO. Innanzi tutto, signor ministro, desidero ringraziarla perché le sue dichiarazioni di buona volontà e l'intenzione di assumere provvedimenti davvero efficaci per risolvere il problema mi fanno sperare che finalmente si possa arri-

vare quanto meno a migliorare la situazione.

Sappiamo che nel nostro mare — che è chiuso ed è quasi una grande bacinella — avvengono cose molto tristi sia per la salute delle acque, sia per quella degli animali che lì vivono ai quali siamo legati da catene che non possono essere spezzate, se non con grave danno per tutti. Pertanto, mi auguro che si arrivi davvero alla definizione di una normativa sulla pesca che tenga conto della presenza di altri pescatori e di altre navi da pesca non italiane. Tutti conosciamo quali siano i casi problematici che si sono prospettati in materia. Per queste ragioni penso sia arrivato finalmente il momento di chiarire con una normativa, semplice ma efficace, quali siano i limiti, le possibilità e le quantità di pesce e soprattutto quali siano le modalità della pesca. Anche lei ha infatti accennato alla famosa pesca non selettiva che produce enormi danni.

La scorsa estate, signor ministro, sono stata a Ponza ed ho visto una dozzina di delfini tirati su con le reti da pesca, morti per asfissia. Sapete tutti che i delfini sono mammiferi e che quindi hanno bisogno di salire a galla per respirare; ebbene, quando rimangono impigliati nelle reti non possono più farlo. So che qualcuno sostiene che, siccome si deve pescare, è possibile che si verifichi questo inconveniente. Analogamente — e visto che siamo tra pochi intimi possiamo farci confidenze di questo genere — sentiamo dire: «Muore tanta gente per le strade e forse questo vuol dire che non si debba andare in automobile?». Seguendo lo stesso criterio, però, si può davvero dire tutto. Penso, invece, che si debba utilizzare un po' di buon senso e soprattutto esercitare la capacità di prevedere e di immaginare i danni futuri: questa qualità non dovrebbe mancare ad un ministro ed io spero che lei la possenga.

Visto che siamo qui in pochi, mi consenta di leggere un passo di un giornale che contiene soltanto riflessioni filosofiche, le quali forse hanno però una loro utilità. Sono state scritte da un poeta della natura, che è anche un grande tecnico.

Parlo del naturalista Jacques Brosse, di recente premiato anche in Italia per gli ultimi libri che ha scritto. In uno di questi, *Il sognatore solitario*, scrive: «Di fronte a quello che chiamiamo natura, gli esseri e le cose del mondo in cui viviamo, l'uomo si preoccupa meno di conoscere che di comprendere, meno di comprendere che di dominare, meno di dominare che di utilizzare. Per ogni essere che non può né servirgli né fargli paura l'uomo prova solo una vaga e vana curiosità, a meno che non si degni di scoprire qualcosa di umano nel suo comportamento. Qualsiasi cosa comprenda l'uomo non è mai passato» — e non è molto incoraggiante, vero signor ministro? — «dallo stadio di *homo faber* a quello di *homo sapiens*. Per fare un passo avanti e raggiungere un livello superiore, occorrono fermezza, perspicacia, semplicità di spirito, candore e soprattutto pazienza. Soltanto dopo aver fatto questo primo passo, perso il rispetto umano che ci accecava, potremo confessare che la sola essenziale differenza tra l'uomo e l'animale è che, poiché l'uomo ha coscienza di sé, può rifiutarsi di essere ciò che è. E non c'è mistero nella natura, ma solo nell'uomo».

Credo che su queste parole dovremmo tutti meditare.

Il discorso fatto a proposito dei delfini e delle testuggini, può valere infatti per tutte le altre specie animali di cui siamo in questo momento predatori in gran parte inconsapevoli.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Martinat, Pazzaglia, Parigi, Tatarella e Baghino, al ministro della marina mercantile e dei lavori pubblici, «per sapere — premesso che la Adriatica lavori marittimi SpA sta effettuando lavori per un appalto pubblico con l'installazione di pali di cemento nel porto di Trieste, che detti lavori sono in notevole ritardo, che da un controllo a campione esperito su tre dei 300 pali in oggetto da parte della direzione lavori risulterebbe un'imperfetta esecuzione dei medesimi, tant'è che in uno di essi sarebbe risultata una presenza di acqua

— nell'ipotesi che il fatto risponda a verità, quali iniziative si intendano assumere, posto che altri 600 pali stanno per essere messi in posa» (3-00780).

(21 aprile 1988)

Avverto che tale interrogazione non sarà svolta in quanto i presentatori hanno chiesto di trasformarla in interrogazione a risposta scritta.

Seguono le interrogazioni dell'onorevole Ricciuti, al Presidente del Consiglio dei ministri, «per sapere — premesso

che le importazioni di cemento in Italia dalla Jugoslavia e dalla Grecia in regime di *dumping*, pur condannate dalla CEE, arrivano nei porti italiani a prezzi del 40-50 per cento inferiori al prezzo del cemento italiano, il più basso nell'area comunitaria essendo vincolato a norme CIP;

che tali importazioni stanno esplodendo (1 milione di tonnellate nel periodo gennaio-maggio 1988, contro 238 mila tonnellate in tutto il 1986 e 630.000 tonnellate nel 1987), mettendo in crisi numerose cementerie (Cividale del Friuli già chiusa, Catanzaro e Bari in gravi difficoltà) con relative drammatiche conseguenze sull'occupazione, in particolare nel Mezzogiorno e nell'area triveneta;

che l'inazione del Ministero della marina mercantile ripetutamente avvertito, e dei suoi organi periferici facilitata, anche ignorando fatti scarsamente perseguibili, l'ingiustificato ingresso di cemento estero via mare, tanto che siamo ormai all'accerchiamento commerciale per la creazione, diretta e indiretta, di punti di commercializzazione permanenti presso numerosi porti —:

quali iniziative intende adottare nel porto di Napoli, dove le importazioni avvengono a ritmo di 4-5000 tonnellate al giorno, pari a quelle di uno dei più grossi cementifici nazionali, tanto da mettere in crisi l'intera industria cementiera campana. Lo scarico avviene direttamente dalla nave alle autobotti, anche di notte, senza alcun controllo. Nessuno sembra

preoccuparsi del problema della vendita diretta ed al minuto del cemento dal bordo della nave, come nessuno controlla se ciò comporta un uso anomalo della banchina e tempi di attracco inusuali e non programmabili. Vi è stata, inoltre, l'utilizzazione di una nave attraccata alla banchina quale deposito galleggiante in cui è stato scaricato cemento da nave cementiera: nessuno conosce come siano stati affrontati i connessi problemi di concessione demaniale in relazione a tale impropria funzione. Nessuno conosce dove si dirigono quantitativi così ingenti di cemento, né se rispondono ai severi requisiti del marchio CNR/ICITE previsti per il prodotto e posti a garanzia delle caratteristiche strutturali del calcestruzzo» (3-00874).

(8 giugno 1988)

«per sapere — premesso

che le importazioni di cemento in Italia dalla Jugoslavia e dalla Grecia in regime di *dumping*, pur condannate dalla CEE, arrivano nei porti italiani a prezzi del 40-50 per cento inferiori al prezzo del cemento italiano, il più basso nell'area comunitaria;

che tali importazioni stanno esplodendo (1 milione di tonnellate nel periodo gennaio-maggio 1988, contro 238 mila tonnellate in tutto il 1986 e 630.000 tonnellate nel 1987), mettendo in crisi numerose cementerie (Cividale del Friuli già chiusa, Catanzaro e Bari in gravi difficoltà) con relative drammatiche conseguenze sull'occupazione, in particolare nel Mezzogiorno e nell'area triveneta;

che l'inazione del Ministero della marina mercantile ripetutamente avvertito e dei suoi organi periferici facilitata, anche ignorando fatti perseguibili in sede penale e amministrativa, l'ingiustificato ingresso di cemento estero via mare, tanto che siamo ormai all'accerchiamento commerciale per la creazione, diretta e indiretta, di punti di commercializzazione permanenti presso numerosi porti —:

quali iniziative intende adottare nel porto di Ancona dove, con concessione

provvisoria, sono state realizzate in zona demaniale due grandi tramogge, per le quali mancherebbe l'assenso del comune. L'uso della banchina era stato assentito al Consorzio agrario provinciale: non risulta che per tale uso sia intervenuta una volta della concessione, vista anche la modifica di utilizzazione della stessa» (3-00901).

(14 giugno 1988)

Poiché l'onorevole Ricciuti non è presente, si intende che abbia rinunciato alle sue interrogazioni.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Rojch, al ministro della marina mercantile «per sapere — premesso

che la società di navigazione Tirrenia svolge oltre il 75 per cento della sua attività per curare i collegamenti marittimi con i porti sardi;

che una sana gestione aziendale va finalizzata alle economie interne ma anche alla efficienza dei servizi offerti;

che gravi sono i disagi dell'utenza soprattutto in particolari periodi dell'anno, sia per il traffico passeggeri che per il trasporto merci;

se non ritenga:

che sia necessaria una più incisiva rappresentanza degli interessi sardi, oggi in vero minoritaria, in seno al consiglio di amministrazione della compagnia;

che sia opportuno privilegiare il potenziamento delle tratte più brevi, adibendo a queste le navi più capienti sotto il duplice profilo merci e passeggeri;

che sia veramente indispensabile ridisegnare radicalmente i sistemi di prenotazione passeggeri e segnatamente merci, consentendo tra l'altro di poterle effettuare con congruo anticipo;

che sia di grande interesse economico e sociale la istituzione delle linee trisettimanali Civitavecchia-Arbatax attualmente in esercizio solo nel periodo estivo. L'at-

tuale regime bisettimanale appare infatti inadeguato come dimostra il traffico di persone e di merci;

che sia di non minore interesse al fine di togliere dall'isolamento la fascia orientale dell'isola, la trasformazione dell'attuale linea Genova-Arbatax da bisettimanale in trisettimanale;

che sia necessario il ripristino della linea Porto Torres-Livorno in quanto favorisce e consolida non solo il principio della continuità territoriale ma consente di realizzare l'unico collegamento capace di supplire all'esubero del trasporto sulla linea Porto Torres-Genova, sempre completa anche fuori del periodo estivo» (3-01170).

(18 ottobre 1988)

L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli deputati, in ordine alla segnalata esigenza di una più incisiva rappresentanza degli interessi sardi in seno al consiglio di amministrazione della società Tirrenia, pur esulando la questione da una competenza diretta del mio ministero, assicuro l'onorevole interrogante che sarà mia cura rendermi interprete di siffatta esigenza sia presso il Ministero delle partecipazioni statali che presso la società Finmare e la stessa Tirrenia, nel contesto dei contatti avviati con detti organismi in vista della razionalizzazione e del riassetto dei collegamenti, fra gli altri, con la Sardegna, in attuazione del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e concessioni marittime.

In ordine, poi, all'auspicato potenziamento delle tratte più brevi mediante l'impiego di navi aventi maggiore capacità di trasporto, premetto che l'articolazione dei servizi offerti dalla società Tirrenia si è basata soprattutto sul temperamento della duplice esigenza di garantire l'offerta di trasporto adeguata alle aree geografiche dove maggiore è la concentra-

zione di utenti (passeggeri e merci) e di un'utilizzazione ottimale delle risorse disponibili.

Per altro, i collegamenti con la Sardegna, in termini di frequenza e di impiego di navi, dovranno essere rivisti in occasione della stipula della convenzione con la società Tirrenia, che i miei uffici stanno già predisponendo in attuazione proprio dell'articolo 4 del citato decreto-legge n. 547 del 1988 e in tale sede saranno ugualmente tenute presenti le esigenze rappresentate dall'onorevole interrogante.

Per quanto attiene al sistema di prenotazioni, comunico che la società Tirrenia ha partecipato, unitamente all'Alitalia, alle Ferrovie dello Stato ed alla Banca nazionale del lavoro, alla costituzione della società SIGMA con la funzione di collegare direttamente e capillarmente, in tempi pressoché reali, i centri elettronici delle società fornitrici di servizi di trasporto con il maggior numero possibile di uffici di viaggio.

Per quanto poi concerne le linee Civitavecchia-Arbatax, Genova-Arbatax e Porto Torres-Livorno, assicuro l'onorevole interrogante che l'incremento delle linee per Arbatax come il ripristino della linea Porto Torres-Livorno saranno attentamente e positivamente valutate, sempre nel contesto della stipulanda convenzione che — ed è questo un mio preciso impegno — dovrà essere sottoscritta in tempi brevi, per rispondere a quanto in proposito stabilito dall'articolo 4 del decreto-legge n. 547.

PRESIDENTE. L'onorevole Rojch ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01170.

ANGELINO ROJCH. Signor Presidente, onorevoli colleghi, apprezzo lo sforzo compiuto dal ministro per affrontare questo nodo storico dell'isola, ma non posso dichiararmi che parzialmente soddisfatto (c'è un'antica sfiducia verso lo Stato e i ministri).

L'attenzione del ministro, testimoniata anche dalla sua presenza — di cui lo ringrazio — mi fa sperare che egli voglia

tener fede a quell'impegno (allora ero presidente della regione) che con l'allora Presidente del Consiglio Craxi e l'allora ministro della marina mercantile Carta avevamo definito in un protocollo.

Desidero svolgere alcune considerazioni, signor ministro, in ordine alle sue risposte, pur puntuali. In primo luogo, rilevo che la rappresentanza degli interessi sardi non è attualmente garantita dalla Tirrenia. Il problema esiste, è di natura politica e richiede una soluzione, considerato che il 75-80 per cento dell'attività di questa società interessa la Sardegna. Tale esigenza è però stata sempre invocata inutilmente dai sardi.

Il ministro ha testé detto che assicura il suo impegno e spero che esso si traduca in una proposta — il ministro ne ha parlato — rivolta alle partecipazioni statali. Mi auguro che d'intesa con la regione possa essere formulata una proposta relativa ad un nuovo assetto della Tirrenia, che risulti adeguato al processo di regionalizzazione ed internazionalizzazione dei servizi oggi in atto.

Ritengo inoltre irrinunciabile una più incisiva rappresentanza degli interessi sardi in seno al consiglio di amministrazione della compagnia (magari con l'assegnazione della presidenza o della carica di amministratore delegato). Spero quindi, signor ministro, che le due dichiarazioni non rappresentino semplici affermazioni di principio.

Quanto alla necessità di privilegiare le tratte più brevi, ritengo che la risposta fornita — posso però non averne colto completamente il significato — non sia del tutto esauriente. Il ministro ha invece positivamente fatto riferimento ad un metodo e ad un regola di governo, da attuarsi attraverso la stipula di una convenzione, che tenda ad affermare veramente il valore della politica (nel caso specifico si tratta di valori e diritti appartenenti al popolo sardo) nei confronti di un ente. Mi pare che il ministro abbia ipotizzato la possibilità che la convenzione sia stipulata entro la prossima primavera, previsione che giudico veramente positiva. Nel quadro dei rapporti definiti dalla convenzione potrà

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1989

essere data risposta alle richieste degli amministratori locali, che hanno sollecitato l'istituzione di linee trisettimanali Civitavecchia-Arbatax, Genova-Arbatax e Porto Torres-Livorno. Credo che solo in questo modo si possa realizzare il principio della continuità territoriale, che è dovere dello Stato garantire e diritto dei sardi ottenere.

Per quanto riguarda, infine, il sistema delle prenotazioni, il ministro ha proposto la creazione di una nuova società. È già qualcosa; ma sarà sufficiente? Dubito che lo sia, perché il problema non è soltanto tecnico, ma riguarda una situazione patologica ed anormale. Faccio un esempio: a qualche giorno dalla apertura delle prenotazioni non si trovano più posti disponibili per la Sardegna — l'ho spiegato un giorno al Presidente Craxi ed egli se ne meravigliò —, però in estate (questo è assurdo) nell'isola giungono navi semivuote. Vi è probabilmente un *racket* dei posti e quindi la questione deve essere affrontata con molto coraggio.

Signor ministro, lei oggi ha dimostrato molta attenzione ed io spero che essa non si riveli soltanto episodica; auspico che lei dimostri la sua ben nota capacità decisionale nel dare una spinta concreta alla soluzione del problema dei trasporti per l'isola, che non è uno dei tanti problemi della Sardegna, ma probabilmente il principale problema, che rende la Sardegna diversa dalle altre regioni italiane. La nostra ambizione, signor ministro, è che attraverso la soluzione della questione dei collegamenti marittimi la Sardegna sia resa uguale al resto dell'Italia.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. In data odierna è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dai deputati:

BELLOCCHIO ed altri: «Norme di deonto-

logia dei dipendenti degli organismi di controllo sul mercato finanziario» (3634).

Sarà stampata e distribuita.

Annunzio di una interrogazione e di una mozione.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza una interrogazione 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 13 febbraio 1989, alle 17:

Discussione delle mozioni Mattioli ed altri (n. 1-00211); Calderisi ed altri (n. 1-00239) e Tamino ed altri (n. 1-00241) concernenti la partecipazione italiana al progetto Superphoenix.

La seduta termina alle 11.

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale Martinat Ugo n. 3-00780 del 21 aprile 1988 in risposta scritta n. 4-11549.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DEI RESOCONTI**

DOTT. CESARE BRUNELLI

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
PROF. TEODOSIO ZOTTA**

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Resoconti alle 13,45.*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1989

**INTERROGAZIONE E MOZIONE
ANNUNZiate****INTERROGAZIONE
A RISPOSTA SCRITTA**

MARTINAT, PAZZAGLIA, PARIGI, TARELLA E BAGHINO. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pub-*

blici. — Per sapere — premesso che la Adriatica Lavori Marittimi S.p.A. sta effettuando lavori per un appalto pubblico con l'installazione di pali di cemento nel porto di Trieste, che detti lavori sono in notevole ritardo, che da un controllo a campione esperito su tre dei 300 pali in oggetto da parte della direzione lavori risulterebbe un'imperfetta esecuzione dei medesimi, tant'è che in uno di essi sarebbe risultata una presenza di acqua — nell'ipotesi che il fatto risponda a verità, quali iniziative si intendano assumere, posto che altri 600 pali stanno per essere messi in posa. (4-11549)

* * *

MOZIONE

La Camera,
premesso che

a) i risultati del *referendum* sull'energia nucleare hanno espresso in maniera inequivocabile la volontà popolare perché venga abbandonata la partecipazione italiana, anche in ambito internazionale, allo sviluppo della filiera dei reattori nucleari definiti veloci;

b) il Governo ha confermato, nella risposta ad una interrogazione dei sottoscritti, di aver autorizzato la assunzione di ulteriori cospicui impegni di spesa da parte dell'ENEL nell'ambito della società NERSA che gestisce il reattore veloce *Superphoenix*;

c) tale decisione appare non solo in contraddizione con i risultati del *referendum* ma anche del tutto incoerente

con gli obiettivi di politica energetica nazionale tenuto conto che sono stati messi fuori esercizio i reattori nucleari provati nazionali ed è stato interrotto il progetto PEC mentre vengono destinate ingenti risorse al reattore veloce ritenuto pressoché unanimemente senza alcuna prospettiva solida di sviluppo industriale innanzitutto a causa del suo più alto grado di rischio,

impegna il Governo:

1) ad impartire direttive all'ENEL perché nessun nuovo impegno di spesa venga assunto nell'ambito dei reattori veloci e in particolare nell'impresa NERSA;

2) ad assumere tutte le iniziative necessarie a livello europeo perché venga dismessa la partecipazione italiana a tutti i programmi concernenti i reattori veloci e perché gli stessi programmi vengano abbandonati anche dagli altri Stati.

(1-00245) « Quercini, Cherchi, Montessoro, Alborghetti, Serafini Massimo ».

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 FEBBRAIO 1989

abete grafica s.p.a
Via Prenestina, 683
00155 Roma