RESOCONTO STENOGRAFICO

283.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 11 APRILE 1989

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MICHELE ZOLLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa	30879	RONZANI GIANNI WILMER (PCI)	30889
Disegno di legge (Discussione):		SANGUINETI MAURO (PSI), <i>Relatore sul capo II</i>	30883, 30897
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni in materia di trasporti e di concessioni marittime (3695).		SANTONASTASO GIUSEPPE (DC), <i>Relatore sul capo I</i>	30880, 30895
PRESIDENTE	30880, 30883, 30889, 30892, 30895, 30897, 30898, 30899	Proposte di legge:	
BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN)	30880, 30892	(Assegnazione a Commissioni in sede referente)	30902
DONATI ANNA (Verde)	30883	(Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)	30879
FIORINI FILIPPO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	30899	Interrogazioni:	
GHINAMI ALESSANDRO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	30883, 30898	(Annunzio)	30902
		Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:	
		(Annunzio)	30902

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

	PAG.		PAG.
Trasformazione di documenti del sindacato ispettivo	30903	Ordine del giorno della seduta di domani	30899

La seduta comincia alle 16.

ALDO RIZZO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Proposta di trasferimento di un progetto di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta l'assegnazione, in sede legislativa, del seguente progetto di legge, per il quale la VII Commissione permanente (Cultura), cui era stato assegnato in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa, che propongo alla Camera a norma del comma 6 dell'articolo 92 del regolamento:

VITI ed altri: «Istituzione degli uffici scolastici regionali in Basilicata, Umbria e Molise» (453).

Avverto che ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto nella seduta di ieri, a norma del

comma 1 dell'articolo 92 del regolamento, che i seguenti progetti di legge siano deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede legislativa:

II Commissione (Giustizia):

S. 1626. — «Proroga del termine di cui all'articolo 1 della legge 12 aprile 1984, n. 67, recante norme per l'affidamento del servizio per il trasporto dei detenuti all'Arma dei carabinieri, ed integrazione dell'articolo 11 della legge 26 luglio 1975, n. 354, e successive modificazioni, sull'ordinamento penitenziario e sulla esecuzione delle misure privative e limitative della libertà» (*approvato dalla II Commissione del Senato*) (3750) (*con parere della I e della IV Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

XI Commissione (Lavoro):

LABRIOLA ed altri: «Abrogazione dell'articolo 81, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, recante l'approvazione del testo unico delle norme sul trattamento di quiescenza dei dipendenti civili e militari dello Stato» (3608) (*con parere della I e della V Commissione, nonché della II Commissione ex articolo 93, comma 3-bis, del regolamento*).

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

XIII Commissione (Agricoltura):

ANIASI ed altri; MONTECCHI ed altri; LOBIANCO ed altri: «Disciplina del trattamento e della commercializzazione del latte alimentare vaccino (già approvato, in un testo unificato, dalla XIII Commissione della Camera e modificato dalla IX Commissione del Senato) (263-1868-2054/B) (con parere della X e della XII Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime (3695).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime.

Ricordo che nella seduta dell'8 marzo 1989 la Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 77 del 1989, di cui al disegno di legge di conversione n. 3695.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare del Movimento sociale italiano-destra nazionale ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni delle iscrizioni a parlare, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Ricordo altresì che nella seduta del 31

marzo 1989 la IX Commissione (Trasporti) è stata autorizzata a riferire oralmente.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, si divide in due parti: la prima riguarda i trasporti locali, aerei e ferroviari, la seconda i trasporti e le concessioni marittime. Di conseguenza si è previsto che vi fossero due relatori, uno per ciascun capo. Invece è presente soltanto l'onorevole Santonastaso, relatore sul capo I. Non so quindi se sia opportuno rinviare la discussione o magari sospendere la seduta per 10-15 minuti in attesa che arrivi il relatore sul capo II. Ci troveremmo altrimenti nella condizione di non poter proseguire il dibattito, o di limitarci allo svolgimento della relazione attinente al capo I.

PRESIDENTE. Come ha giustamente osservato l'onorevole Baghino, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, riguarda sia i trasporti locali, aerei e ferroviari, sia i trasporti e le concessioni marittime. Per i due capi di cui si compone tale disegno di legge sono stati nominati due relatori: l'onorevole Santonastaso è presente, mentre l'onorevole Sanguineti è in arrivo. Credo che se non verranno svolte entrambe le relazioni non si potrà poi procedere alla discussione, ma che intanto il relatore presente in aula possa comunque svolgere la sua relazione, a cui seguirà quella del relatore per il capo II.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Nel caso in cui il secondo relatore arrivi!

PRESIDENTE. Il relatore sul capo I onorevole Santonastaso, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Relatore su capo I.* Signor Presidente, onorevoli colle

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

ghi, il disegno di legge n. 3200, di accompagnamento della legge finanziaria per il 1989, non è stato purtroppo approvato dalle Camere, essendo ancora in discussione al Senato. Come è a tutti noto, quel disegno di legge avrebbe dovuto compiere il suo iter parlamentare entro il 31 dicembre 1988 per esplicitare pienamente i suoi effetti benefici sulla manovra economica.

Il Governo ha ritenuto, giustamente a mio avviso, che tali misure finanziarie non fossero procrastinabili ed ha pertanto emanato il decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, che riproduceva in linea di massima il disegno di legge n. 3200 nella stesura emendata dalla Camera dei deputati. Il relativo disegno di legge di conversione, approvato dal Senato, non venne però convertito in legge da parte della Camera dei deputati nei termini previsti dalla Costituzione. È stato quindi presentato dal Governo il disegno di legge in esame, che riproduce il contenuto del disegno di legge n. 3200, tenendo conto delle modifiche apportate da entrambi i rami del Parlamento nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 547 del 30 dicembre 1988.

La presenza contemporanea al Senato ed alla Camera dei deputati di due provvedimenti legislativi analoghi presentati dal Governo, ma anche — e principalmente — il mancato completamento dell'iter parlamentare di una normativa che imponeva, per sua stessa natura, tempi ristretti di approvazione, ci offrono l'occasione per sottolineare l'urgenza di una rimeditazione degli strumenti regolamentari attualmente in vigore nei due rami del Parlamento, magari prevedendo una sessione di bilancio con tempi rigidi di approvazione per tutti i documenti finanziari.

Dobbiamo tuttavia rilevare che il tempo non è trascorso invano, perché ha consentito un maggiore approfondimento della normativa prevista dal disegno di legge n. 3200 il quale, a causa del tempo ristretto disponibile — come rilevammo in sede di relazione —, non rivestiva i desiderati caratteri di completezza.

Con le modifiche apportate prima dalla

Camera dei deputati e poi dal Senato, che sono state riprese quasi integralmente dall'attuale decreto-legge, il disegno di legge n. 3200 appare quasi interamente riformulato nella parte rispetto alla quale ho il compito di riferire e certamente perfezionato e migliorato. Le modifiche rispetto al testo del provvedimento licenziato nello scorso dicembre dalla Camera dei deputati — modifiche che oggi interessa specificamente esaminare onde non ripetere oziosamente la discussione sulle linee generali svoltasi nello scorso dicembre — sono di natura sia formale sia sostanziale.

Il testo dell'articolo 1, oltre a realizzare notevoli interventi migliorativi sul piano formale, corregge, su quello sostanziale, la disciplina prevista dal disegno di legge n. 3200 proprio nel suo punto più delicato. Mi riferisco alla previsione secondo la quale entro dieci anni avrebbe dovuto essere raggiunto l'equilibrio economico dei bilanci ed il risanamento delle gestioni delle aziende di trasporto pubblico locale. Il testo attuale, infatti, oltre ad eliminare il riferimento al periodo di dieci anni, prevede che i contributi di esercizio, di cui alla legge n. 151 del 1981, siano erogati agli enti ed alle imprese in base a criteri finalizzati al solo risanamento delle relative gestioni — evidenziando la gradualità delle riduzioni — e non più anche all'equilibrio economico dei bilanci, che tante preoccupazioni e discussioni aveva determinato sia in Commissione sia in Assemblea.

Si è tenuto inoltre ad evidenziare molto opportunamente l'aspetto sociale dei trasporti pubblici locali, preannunciando un apposito provvedimento di riforma della legge n. 151 del 1981 che preveda la determinazione dell'ammontare del Fondo nazionale trasporti nella parte relativa all'esercizio secondo criteri che incentivino una corretta ed efficiente gestione dell'azienda, avendo rispetto per il carattere di socialità del trasporto pubblico locale, nonché del regolamento CEE n. 1191/69 in ordine agli obblighi di servizio pubblico.

Le scadenze temporali previste per la determinazione delle tariffe, del rapporto

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico, nonché del coefficiente minimo di utilizzazione per l'istituzione o il mantenimento delle linee di trasporto pubblico locale vengono limitate al solo anno 1989 e spostate nel tempo rispetto alle previsioni del disegno di legge n. 3200.

Il comma 8 dell'articolo 1, proposto dal relatore e approvato in Commissione, rendendo obbligatorio l'inserimento nei bilanci comunali delle voci relative agli obblighi previsti a carico dei comuni dalla legge n. 18 del 1987, ha lo scopo di alleggerire la grave situazione in cui sono venute a trovarsi le aziende del trasporto pubblico per il mancato introito di tali contributi da parte della quasi totalità dei comuni.

Il comma 10, proposto dal Governo e approvato in Commissione per definire una normativa univoca per tutti i servizi automobilistici, estende l'applicazione delle disposizioni di cui alla legge n. 151 del 1981 anche ai servizi automobilistici esercitati dalle gestioni governative su affidamento delle regioni o di enti locali.

Sempre ai fini di migliorare la grave situazione economica delle aziende di trasporto, la Commissione ha inserito il comma 11, su proposta degli onorevoli Ridi e Grippo, nel quale è prevista la possibilità della cessione di credito dei benefici di cui alla legge n. 18 del 1987, relativa alla copertura dei disavanzi di gestione per gli anni dal 1982 al 1986, per i pagamenti dovuti all'amministrazione dello Stato a saldo e/o ad anticipazione dei contributi previdenziali.

L'articolo 2 al nostro esame, che prevede lo stanziamento di 800 miliardi (di cui 400 per il 1989 e 400 per il 1990) per le finalità di cui all'articolo 11, quarto comma, della legge n. 151 del 1981, è stato riformulato dalla Commissione per dare un chiaro segnale della volontà politica di favorire il recupero ambientale delle nostre città, riservando fino al 50 per cento dello stanziamento per l'acquisto di autobus con alimentazione alternativa al gasolio.

L'articolo 3, di nuova elaborazione rispetto al precedente decreto-legge, con-

sente l'acquisizione del diritto di superficie per l'utilizzazione delle aree recuperate a seguito di ristrutturazione ferroviaria all'interno delle città. Per conciliare infatti la funzionalità degli impianti ferroviari, in considerazione della loro ubicazione, con la necessità di recuperare aree da destinare sia alla intermodalità tra i servizi di trasporto, sia alla realizzazione di servizi ausiliari, sono state prospettate soluzioni comportanti notevoli impegni finanziari, che potrebbero essere assicurati solo nel caso venisse garantita agli enti finanziatori l'acquisizione del diritto di superficie per l'utilizzazione delle aree così recuperate.

L'articolo 4, anch'esso di nuova stesura, modifica il secondo periodo dell'articolo 13, comma 13, della legge finanziaria per il 1988 (la legge 11 marzo 1988, n. 67), stabilendo che il limite massimo di 12 punti percentuali a carico dello Stato nell'assunzione di mutui da parte dei comuni impegnati nella costruzione di sistemi ferroviari passanti deve intendersi non già sugli interessi, bensì sull'ammortamento globale dei predetti mutui.

L'articolo 8 autorizza il ministro dei trasporti a stipulare contratti e convenzioni per il potenziamento e la gestione dei sistemi informativi del Ministero dei trasporti.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, a conclusione di questa mia breve relazione pur ribadendo l'urgente necessità di definire nuove norme regolamentari per i due rami del Parlamento che impediscano ritardi come quelli avutisi per il disegno di legge n. 3200, non posso non rilevare come già fatto precedentemente, che tale ritardo è stato utile, specie ai fini del perfezionamento della normativa del comparto del trasporto pubblico locale. Esso è servito infatti a definire meglio norme tese a consentire il superamento, auspicato da tutti i settori politici, della grave crisi economica ed organizzativa di cui il comparto stesso attualmente soffre.

Non si può inoltre non sottolineare che con la normativa in esame si è fatto un notevole passo avanti verso una miglior razionalizzazione organizzativa ed econo-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

mica del comparto, a condizione però che le aziende e le forze sociali diano completamente il loro contributo di collaborazione.

Non mi resta, a questo punto, che invitare l'Assemblea a convertire in legge il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, nel testo modificato dalla Commissione.

PRESIDENTE. Il relatore sul capo II, onorevole Sanguineti, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MAURO SANGUINETI, Relatore sul capo II. Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, la discussione sulla seconda parte del decreto-legge n. 77 ripresentato dal Governo, relativa al trasporto marittimo, è stata già svolta in occasione dell'approvazione, da parte di questo ramo del Parlamento, del disegno di legge di accompagnamento alla legge finanziaria presentato dal Governo. Successivi dibattiti in Commissione ed in aula hanno consentito d'introdurre una serie di modifiche, poi sostanzialmente recepite dal Governo quando ha ripresentato il provvedimento; credo pertanto che la discussione sulle linee generali potrà essere molto breve.

Mi limito ad osservare che i motivi fondamentali alla base della *ratio* per la quale le norme in esame sono state presentate alle Camere sono due. In primo luogo si tende a rendere più efficiente il trasporto via mare tra le isole ed il continente attraverso una migliore razionalizzazione e gestione della flotta pubblica; in secondo luogo si cerca di ridurre, se possibile (ed è possibile), le sovvenzioni dello Stato alla flotta pubblica che deve esercire questo tipo di servizio.

Tali intendimenti rappresentano il cardine del provvedimento che oggi è all'attenzione dell'Assemblea; ma come possono essere conseguiti questi due obiettivi?

Innanzitutto con un rapporto, anche con le forze sociali e con le realtà interessate (la regione Sardegna, in particolare), che ha già consentito e consentirà (se sarà convertito in legge il provvedimento in esame)

una riduzione del personale addetto alla Tirrenia, che è la società che prevalentemente esercita tale servizio, nonché delle società regionali di trasporto tra le isole maggiori e quelle minori; inoltre, con l'introduzione di criteri di valutazione, relativi ai costi del trasporto marittimo, confrontabili con quelli sopportati da imprese non sovvenzionate. Ritengo siano questi i due cardini fondamentali sui quali si è costruito l'articolato.

L'ultima proposta di merito, diversa da quelle già ricordate e contenuta nel provvedimento in esame, è la ridefinizione di un meccanismo per stabilire i canoni delle proprietà demaniali o, per meglio dire, degli insediamenti sulle proprietà demaniali. Questi canoni sono disciplinati da una normativa piuttosto vecchia, e per questo il decreto-legge ha introdotto una serie di razionalizzazioni al fine di rendere tali canoni più adeguati e per non mortificare alcune iniziative, com'è accaduto in occasione delle proposte avanzate da operatori privati che utilizzano il territorio demaniale per svolgere attività imprenditoriali.

Non desidero aggiungere altro: potremo approfondire alcuni aspetti specifici in sede di discussione sugli emendamenti perché — lo ribadisco — un ulteriore approfondimento delle tematiche generali sarebbe la ripetizione di una discussione già svolta in quest'aula.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti.

ALESSANDRO GHINAMI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Governo si riserva d'intervenire in sede di replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. La prima iscritta a parlare è l'onorevole Donati. Ne ha facoltà.

ANNA DONATI. Signor Presidente, prima di cominciare la nostra discussione credo sia innanzi tutto doveroso scusarsi del fatto che molte delle mie affermazioni e quelle di altri colleghi sono già state anti-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

cipate in Commissione e, almeno una volta, anche in quest'Assemblea. Ciò è inevitabile dal momento che il decreto-legge al nostro esame, dopo lunghe discussioni al Senato, modifiche e reiterazioni, viene ripresentato più o meno tale e quale.

In verità, sono state apportate alcune modificazioni positive, come ricordavano poc'anzi i due relatori tra le quali il risanamento finanziario che non deve più avvenire nell'arco di dieci anni (addirittura inizialmente erano stati fissati cinque anni). Si tratta di piccole modificazioni, frutto però di un faticoso lavoro svolto in Commissione.

Ciò nonostante, credo non si possa negare che il provvedimento al nostro esame sia sostanzialmente sbagliato e privo di qualsiasi strategia idonea ad affrontare il problema dei trasporti in Italia, in particolare quelli nelle aree urbane e quelli a lunga percorrenza.

Quando discutemmo per la prima volta in quest'aula il provvedimento relativo ai trasporti, era ancora calda la vicenda della città di Milano, che aveva visto il sindaco vietare la circolazione al centro, poiché erano stati superati i limiti di biossido d'azoto e di anidride solforosa. È questo un caso tangibile ed esemplare degli effetti negativi che il nostro sistema dei trasporti comporta, tra l'altro assolutamente anomalo rispetto alla realtà europea.

Il decreto-legge n. 77 non risolve, quindi, i nostri problemi che purtroppo — ne possiamo essere certi — si ripresenteranno identici o più aggravati nei prossimi anni. Il provvedimento, infatti, non individua linee strategiche interessanti e alternative all'attuale sistema dei trasporti.

Desidero ora accennare brevemente ad alcuni fattori estremamente negativi che si verificano soprattutto nelle aree urbane proprio a causa del nostro sistema dei trasporti. Innanzi tutto vi sono problemi relativi alla salute; proprio recentemente sono stati avviati degli studi (purtroppo ancora in numero ridotto) sul livello dell'inquinamento dell'aria, sul problema del rumore nelle aree urbane e sulla presenza del piombo nell'atmosfera. Voglio ricordare come uno studio avviato in Emilia Ro-

magna (forse una delle poche regioni attive dal punto di vista di questi controlli) su i fattori della degenerazione delle malattie e sui fenomeni di inquinamento abbia messo in evidenza nel 1974 (quindici anni fa!) come il traffico motorizzato fosse il principale responsabile della degradazione atmosferica nel territorio nazionale. Questa tesi era supportata dai dati relativi all'emissione di ossido di carbonio, idrocarburi, di aldeidi, di ossidi di azoto, di quintali di piombo, di tonnellate di ossidi aromatici, di polveri incombuste e di quantità imprecisabili di amianto, dispersi dell'abrasione dei freni e dalla frizione delle vetture.

Tali dati sono stati resi — come ho detto — noti nel 1974, ma credo che la situazione attualmente sia più o meno identica. Ed allora, che cosa è cambiato dal 1974 ad oggi e cosa cambierà se il decreto-legge al nostro esame verrà convertito in legge così com'è formulato? In sostanza, si continuerà ad incentivare il trasporto privato su gomma (in particolare nelle aree urbane) senza porre le basi per una seria riconversione del trasporto pubblico (problema che ovviamente deve essere affrontato anche in altre sedi) e per quello che viene chiamato un rilancio o comunque un risanamento del nostro sistema ferroviario, per il quale occorre individuare sedi opportune di confronto.

Si dice che da quando abbiamo cominciato a discutere il presente decreto non è cambiato nulla; desidero invece ricordare ai colleghi che in realtà qualcosa è cambiato. Negli ultimi mesi è stato, infatti, approvato un provvedimento che a mio giudizio è negativo e che, sinergicamente sommato a quello oggi in discussione, renderà ancora più problematiche le difficoltà derivanti dal traffico nelle aree urbane. Mi riferisco al decreto sui parcheggi, che prevede in tre anni un finanziamento di circa 2 mila miliardi.

Se si prende, ad esempio, in considerazione il complesso delle misure adottate per affrontare i problemi legati al traffico, ci si rende conto che esse non tendono a ridurre il trasporto privato su gomma. Siamo infatti di fronte ad un provvedi-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

mento, quello sui parcheggi, che attirerà nuovo traffico (quello causato dai cittadini che si recheranno nelle aree urbane con la propria auto). Al tempo stesso, con il decreto-legge al nostro esame vengono tagliati di 400 miliardi i già scarsi fondi previsti per il risanamento e il rilancio del trasporto pubblico, che risulta inefficiente dal punto di vista dell'offerta dei servizi e dispendioso sotto il profilo finanziario. Voglio tra l'altro sottolineare l'esistenza di un legame inscindibile tra l'efficienza dei servizi e le gestioni caratterizzate da disavanzi elevati, come nel caso dei trasporti pubblici.

Se il vero problema fosse quello del rilancio del trasporto pubblico (per risolvere anche il problema finanziario, considerato che ogni anno vengono stanziati 5 mila miliardi a favore degli enti locali per la gestione dei disavanzi), occorrerebbe fare un ragionamento secondo me abbastanza semplice, ma estraneo al provvedimento in discussione. Intendo dire che, se vogliamo veramente ridurre i disavanzi, l'unica cosa da fare è concentrare le risorse per il rilancio delle attuali strutture del sistema dei trasporti.

La prova tangibile del fatto che tale intervento non viene attuato è che, mentre a parole si chiede la riduzione dei disavanzi, in realtà si opera un taglio di 400 miliardi negli investimenti, mettendo così in seria difficoltà un settore che accusa un gravissimo problema di riconversione.

Il trasporto pubblico, per la maggior parte su gomma e che utilizza soprattutto gasolio, non solo è inefficiente e produce disavanzo, ma oltre tutto è causa di inquinamento. Sarebbe opportuno invece concepire sistemi differenti, ad esempio, a sede vincolata o a trazione elettrica, e, nella fase di riconversione, anche a metano, così come si potrebbe pensare ad un sistema elastico di offerta di servizi, anche su piccola scala (cioè basato sulle auto o sui minibus), al fine di rispondere a quella domanda di flessibilità che spesso il trasporto pubblico non riesce a soddisfare.

Si parla molto della riforma della legge n. 151; ebbene, credo che sarebbe questa la sede ottimale per formulare soluzioni glo-

bali finalizzate al rilancio del trasporto pubblico. In realtà, ci si limita ad indicare l'obiettivo della riduzione del disavanzo e a tagliare i fondi per gli investimenti. Questo è il grave errore compiuto. Infatti, l'unico provvedimento approvato è, lo ripeto, quello sui parcheggi. L'idea di realizzare centri di interscambio, che ciascuno può raggiungere con la propria macchina, per poi parcheggiarla e continuare a spostarsi con una bicicletta presa in affitto, con la metropolitana, con altro mezzo del servizio di trasporto pubblico oppure anche a piedi, non è di per sé sbagliata, a mio modo di vedere.

Il problema vero è che manca un'approvazione contestuale di tutti i provvedimenti in materia. Per quanto riguarda le metropolitane, sappiamo che non vi sono i fondi; per quanto concerne le piste ciclabili, vi è un progetto sbandierato anche sulle riviste specializzate che però non riesce ad andare avanti e quindi di fatto avremo soltanto il provvedimento sui parcheggi e i relativi fondi per la loro realizzazione.

Tutti i colleghi sanno che in ogni città vi è una vertenza aperta tra gli ambientalisti, gli urbanisti e in genere tra tutti i cittadini per decidere la localizzazione più intelligente dei parcheggi, in modo che non si rivelino un rimedio peggiore del male che dovrebbero risolvere. Per quanto riguarda la città di Bologna, ad esempio, tali parcheggi sarebbero troppo addossati al centro storico; nella città di Bari sarebbero collocati in zone che non sono di interscambio, da cui cioè non è possibile usufruire di altro mezzo pubblico; a Torino è in costruzione una linea metropolitana leggera che, segmentando la città, creerà in realtà ulteriori problemi di interscambio tra i diversi mezzi di trasporto.

Il fatto che nell'ambito legislativo si proceda in maniera frammentaria e non contestuale, per quanto riguarda tutti questi provvedimenti, fa purtroppo sì che in ambito locale si proceda con le stesse modalità. Ci troveremo così a costruire i parcheggi, magari in periferia, senza però realizzare adeguati centri di interscambio per altri sistemi di trasporto (perché man-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

cano i fondi e le intenzioni), con il rischio, quindi, che anche i nuovi parcheggi realizzati non serviranno in realtà a risolvere i problemi.

Riconosciamo che l'automobile ha grandi pregi; nonostante essa inquinino moltissimo, aumenta certamente il grado di libertà individuale negli spostamenti. Peccato che, tale mezzo, usato da tutti e in ambiti ristretti (addirittura in città medioevali, come sono molti dei nostri centri), si trasformi in realtà in una vera e propria trappola collettiva. Occorrono quindi provvedimenti legislativi che disincentivino l'uso dell'automobile, offrendo ovviamente valide alternative, poiché tutti hanno comunque bisogno di spostarsi.

Approvare soltanto il provvedimento sui parcheggi e ridurre contestualmente gli investimenti per il trasporto pubblico significa schierarsi dalla parte di chi vuole continuare ad usare tranquillamente la propria vettura tutte le mattine (magari una persona per automobile) nell'ambito dei centri storici.

Credo dunque che siano abbastanza evidenti le critiche che noi verdi muoviamo a tale logica.

Vorrei anche ricordare alcuni dati desunti dalla relazione nazionale dei trasporti per quanto riguarda il traffico nelle aree urbane. È questo un problema molto grave, che tutti dicono di voler risolvere o affrontare. Peccato però che la tendenza generale (presente anche nel provvedimento al nostro esame) è quella di non affrontare seriamente la questione, di non proporre cioè soluzioni davvero alternative. Gli effetti di tale tendenza sono inesorabili: sempre più persone usano l'automobile o pretendono di farlo, nonostante lo stress cui tutti fanno di andare incontro. I dati parlano chiaro da questo punto di vista: una persona su sei usa i mezzi di trasporto pubblico, laddove gli altri adoperano l'automobile e la tendenza è quella di aumentare tale divario, nel senso che sempre maggiore sarà il numero di persone che si serviranno della propria automobile. Tale tendenza è documentata anche dall'andamento relativo agli anni 1984, 1985 e 1986 che vede una riduzione

nell'utilizzo del trasporto pubblico ed un aumento significativo dell'uso dell'automobile privata.

I problemi del trasporto ci sono chiari da almeno 20 anni ma ancora, dopo tanto tempo, non sono stati affrontati seriamente e non è stato predisposto un piano intelligente di sistema coordinato per superarli.

Voglio anche ricordare che i fenomeni di inquinamento che, in occasione della vicenda milanese (la quale ebbe un scalpore forse anche superiore rispetto all'entità del problema), determinarono la chiusura del centro di Milano in alcune giornate, si ripetono puntualmente in molte altre città d'Italia, con l'unica differenza che a Milano è stata emessa una delibera comunale che, qualora vengano superati certi limiti rispetto ai parametri relativi all'ossido di azoto e all'anidride solforosa, obbliga a limitare il livello di traffico. In altre città, non essendovi una delibera analoga, si continua invece ad incrementare tali forme di inquinamento.

In quella occasione si sprecarono gli impegni per tamponare l'emergenza e generale fu la presa di coscienza circa gli effetti negativi sulla salute e sulla gravità del fenomeno. Desidero ricordarne qualcuno a dimostrazione del fatto che, a qualche mese di distanza, nessuno, tranne quello relativo alla creazione di parcheggi, è stato portato a termine.

Cito testualmente da un giornale di quei giorni: «Quanto al Governo, Ruffolo e Tognoli hanno tenuto a ribadire che non si parte da zero. Il ministro dell'ambiente ha promesso un decreto-legge che traduce le quattro direttive della CEE per il controllo degli inquinanti emessi dagli autoveicoli, quello sui grandi impianti di combustione, la legge-quadro sull'inquinamento acustico e lo schema di decreto per fissare i livelli massimi di rumorosità negli ambienti di vita. Poi sono in fase di elaborazione i decreti sulla riduzione del tenore di zolfo nei combustibili, sull'istituzione dei sistemi di allarme dell'inquinamento nelle aree metropolitane e quello che fissa le linee guida per il contenimento dei fumi inquinanti. È allo studio, infine, la legge

per l'incentivazione fiscale della benzina verde».

Nessuna di queste misure, a mesi di distanza, è stata presa in considerazione, né tanto meno approvata in sede di Consiglio dei ministri o è in fase di discussione presso gli organi preposti.

Evidentemente è un grave errore ritenere che l'unico modo di intervenire sul sistema dei trasporti sia quello — pur indiscutibilmente importante — di operare incentivazioni o disincentivazioni attraverso l'erogazione di finanziamenti. Si dovrebbero, invece, ammettendo la gravità degli effetti sulla salute prodotti dall'inquinamento non solo nelle aree urbane, approvare contestualmente misure atte a verificare la gravità della situazione. Non si possono, infatti, giustificare tutti i metodi, che qui non sono ancora seriamente segnalati, volti a disincentivare l'uno o l'altro sistema di trasporto.

Nello stesso provvedimento al nostro esame vi sono ancora due aspetti che desidero sottolineare. Il primo riguarda una questione, assolutamente negativa, contenuta nel provvedimento e rispetto alla quale prego il relatore di voler fornire delle giustificazioni. Mi riferisco alla previsione che nel caso in cui vi siano dei disavanzi, essi debbano essere ripianati dagli enti locali. Si tratta di una misura assolutamente negativa; se si concede, infatti, ai comuni completa autonomia in materia, affidando loro dei fondi — invece in questo caso non solo essi vengono ridotti, ma sono pure dettate una serie di norme da rispettare circa i bacini di traffico e così via — non si può poi prevedere l'obbligo per gli enti locali di ripianare tali disavanzi. Questi ultimi, come è noto, versano in grave crisi finanziaria, nella stessa condizione cioè in cui si trova la finanza pubblica statale. Scaricare su quest'ultima problemi che abbiamo contribuito a creare o quantomeno a non risolvere (questo provvedimento infatti non solo non risolve i problemi ma addirittura riduce i fondi destinati agli investimenti) a me pare un'operazione scorretta dal governo centrale nei confronti degli enti locali. Se si suddividono le responsabilità,

occorre ripartire anche gli impegni per il ripiano dei disavanzi. Pertanto la misura proposta con tale provvedimento rischia di diventare un cappio al collo per gli enti locali.

Vorrei fare un'altra considerazione sulla situazione delle ferrovie. L'articolo 6 del decreto prevede la riduzione degli obblighi di servizio. Da quanto ci risulta tale riduzione avrebbe come effetto un ulteriore incremento delle tariffe sociali (probabile e non automatico), la soppressione di alcune linee ferroviarie (da un minimo di 14 ad un massimo di 32 di interesse locale) e la chiusura degli impianti passivi.

Per quanto riguarda le ferrovie, la riduzione degli obblighi di servizio interviene drasticamente, da un lato, sulle tariffe sociali (per altro aumentate con altro decreto già preannunciato) e, dall'altro, finisce per diventare una buona base di partenza per incidere sulle linee ferroviarie di interesse locale, la cui sorte, molto controversa, è tuttora in discussione. Ne consegue, quindi, che tagliare i fondi significa dare una buona mano a chi vuole sopprimere, ed anche rapidamente, tali linee ferroviarie.

Sono assolutamente d'accordo sul fatto che le ferrovie italiane hanno un consistente disavanzo, per altro assolutamente ingiustificato a fronte dell'inefficienza e del servizio che offrono. Ma occorre individuare le cause dell'attuale situazione, anche perché il nostro sistema dei trasporti locali non solo non funziona (la sua velocità media dal dopoguerra ad oggi è diminuita), ma produce anche un consistente disavanzo per la nostra finanza pubblica.

In proposito ritengo esemplare, in tale settore, l'esperienza della Germania. In quel paese la situazione delle ferrovie è dal punto di vista finanziario e dell'efficienza assai migliore rispetto alla nostra: si è addirittura molto vicini al pareggio di bilancio. Tutti gli interpellati hanno spiegato che il trucco sta nella proporzione esistente tra il trasporto merci e quello passeggeri. In Germania, attualmente e diversamente dal nostro paese, il volume di traf-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

fico è composto per due terzi da quello merci e per un terzo da quello passeggeri. In quel paese si può contare su tariffe sociali agevolate per tutti i passeggeri che non possono e non debbono pagare più del dovuto; sono altresì previste tariffe ridotte per i giovani, per gli anziani e le carte verdi.

Il vero introito, che tende a risanare i disavanzi creati da giusti costi (ristretti per i passeggeri), viene garantito da un trasporto merci assai efficiente che tende a far sì che su strada circoli al massimo il 65 per cento del complessivo traffico merci. In Italia tale percentuale è invece molto più elevata: si avvicina al 90 per cento.

Intervenire per risanare e per aumentare l'efficienza del servizio ferroviario vuol dire creare un valido sistema per il trasporto merci. Solo con investimenti in questo settore è possibile arrivare ad un'efficienza maggiore dei servizi e ad una rete integrativa intelligente. Sono senz'altro d'accordo sul fatto che molte linee di interesse locale non possano rimanere così come sono attualmente; esse devono essere risanate trasformandole, in alcuni casi, in linee suburbane, in altri, in metropolitane di superficie ed in altri ancora in linee ferroviarie ad orari cadenzati. In ultima analisi ritengo che si debbano trovare soluzioni adeguate prevedendo un sistema di obliterazione diretta dei biglietti al fine di favorire una riduzione dei costi con riferimento al personale, senza ovviamente arrivare al licenziamento dei ferrovieri per i quali invece sarebbe auspicabile una riconversione in vista di un rilancio del sistema del trasporto merci. Nonostante tutto, non si intende affrontare la questione se davvero si pensa di poter sanare il bilancio delle ferrovie dello Stato con la costruzione di due linee ferroviarie ad alta velocità (ora anche queste in discussione) e con il taglio di circa 3 mila chilometri (i cosiddetti «rami secchi»). Il problema vero — ce lo dimostrano le esperienze di tutto il mondo in campo ferroviario — è quello del trasporto merci su rotaia, che dovrebbe essere incentivato al massimo.

È inutile sottolineare che la riduzione del numero dei TIR e degli automezzi pesanti in circolazione sulle nostre strade ed autostrade comporterebbe un indiscusso vantaggio per la collettività: si ridurrebbero innanzi tutto l'inquinamento ed il consumo dei prodotti petroliferi e soprattutto si conterrebbero gli incidenti stradali. Non voglio certo dire che i TIR siano dei *killer*, degli assassini; però sei volte su dieci sono coinvolti in incidenti stradali: per il solo fatto di circolare rappresentano un potenziale pericolo.

Per fare un altro esempio, si ritiene di poter scoraggiare l'abuso dei farmaci e sanare il disavanzo del comparto sanitario con l'assurda introduzione dei ticket, che invece rappresenta un colossale errore. Molte altre soluzioni potrebbero invece essere adottate, come l'uso di un ricettario più ridotto o un controllo più rigido sui farmaci stessi. Non si pensa, poi, che se riuscissimo a ridurre i vari livelli di inquinamento o gli incidenti stradali avremmo automaticamente ridotto considerevolmente i casi di tumore e i decessi a seguito di scontri.

Prima di concludere il mio intervento vorrei citare un dato che ritengo abbastanza significativo. Da quando, l'estate scorsa, si sperimentò quell'introduzione dei limiti di velocità a 110 chilometri l'ora che suscitò tanto clamore (tutti discutevano di questa misura: sembrava la fine del mondo!) fino ad oggi vi sono stati non solo 120 morti in meno rispetto all'anno precedente, ma una sensibile riduzione dei costi sanitari, di 400 miliardi, grazie al minor numero di feriti registratosi.

Sono questi i tagli che mi interessano, almeno come rappresentante del gruppo verde. Occorre agire veramente sulle cause, riformando il sistema dei trasporti e smettendo di scaricare ogni disagio sugli enti locali o sui cittadini (ricordo l'incremento dei costi, pari al 25 per cento, previsto per i trasporti marittimi). L'attuale sistema dei trasporti non risolve i problemi, non soltanto perché è iniquo dal punto di vista della giustizia sociale, ma soprattutto perché non affronta i nodi centrali. Quello di cui abbiamo bisogno è un

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

efficiente trasporto merci ed un puntuale servizio pubblico, offerto al cittadino come alternativa a quello privato.

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

GIANNI WILMER RONZANI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, non ritornerò sulle critiche assai severe che il nostro gruppo ha rivolto al provvedimento in esame, presentato prima sotto forma di disegno di legge, come ricordava il relatore, e poi come decreto-legge, senza peraltro che ve ne fosse la necessità. Vorrei ricordare al collega Santonastaso che questo ramo del Parlamento votò il disegno di legge in tempo utile e che fu il Governo a bloccare l'iter, presentando a fine anno il decreto. Non bisogna dimenticare, quindi, che se a distanza di mesi ci troviamo ancora a discutere di tale provvedimento, la responsabilità è esclusivamente del Governo che, su questa come su altre questioni, ha assunto un atteggiamento a dir poco schizofrenico.

Entrando nel merito, desidero innanzi tutto dire, signor Presidente, onorevoli colleghi, che noi non contestiamo tanto questo o quell'aspetto del provvedimento — o non solo questo, come dimostrano molti nostri emendamenti — quanto la filosofia, la logica che lo ispirano, come abbiamo avuto modo di ribadire a chiare lettere in Commissione ed in Assemblea nel corso del dibattito sul precedente disegno di legge. Contestiamo il tentativo di rinviare ogni intervento di riforma — perché di questo si tratta — nonché quello di ridurre la politica dei trasporti in generale e di quello pubblico in particolare ad una serie di tagli indiscriminati. In altri termini, contestiamo il fatto che questo provvedimento contraddice apertamente le dichiarazioni, le decisioni che il ministro dei trasporti, quello dell'ambiente, questo Parlamento, parlamentari di maggioranza e di opposizione hanno assunto relativamente all'esigenza che tutti a parole dichiarano di voler soddisfare, cioè quella di lavorare per dar vita ad un sistema di tra-

sporti meno energivoro, costoso e inquinante, più sicuro e, diciamo pure, più rispettoso non soltanto del diritto alla mobilità ma anche del diritto alla salute ed alla sicurezza dei cittadini.

Intendiamoci, onorevoli colleghi: noi per primi in Commissione abbiamo sottolineato la necessità di giungere, attraverso il rilancio della programmazione ed una riforma radicale della legge n. 151 del 1981, ad una riorganizzazione del trasporto pubblico. Noi per primi e da tempo abbiamo sottolineato la necessità di modernizzare le aziende pubbliche di trasporto, di renderle efficienti, competitive, capaci di corrispondere davvero alla domanda di trasporto. Noi per primi, e da tempo, diciamo che è necessario migliorare la qualità e la quantità dell'offerta di trasporto, contenere il disavanzo, in questo come in altri settori, anche se — e sul punto concordo con il relatore — una parte di tale disavanzo continuerà ad esistere in ragione del fatto che le aziende devono anche assicurare un servizio che ha in taluni casi un grande valore sociale e che quindi viene erogato in perdita.

Alla luce di tutte le osservazioni sin qui fatte, come non vedere, onorevoli colleghi, che non è questo l'obiettivo del decreto, il quale si limita a ridurre l'ammontare del fondo per il ripiano dei disavanzi delle aziende pubbliche di trasporto? In un solo colpo ben 400 miliardi vengono sottratti ad un fondo già sottostimato — così come d'altronde accade per la sanità e per altri importanti settori — e ciò proprio quando sarebbe assolutamente necessario aumentare la quota di risorse da destinare all'avvio di una politica di sviluppo e di forte riqualificazione del trasporto pubblico.

Avrei capito se il Governo e la maggioranza avessero deciso di ancorare (come noi proponiamo di fare con la riforma della legge n. 151) i finanziamenti ed i contributi del fondo a parametri di efficienza, di aumento della produttività, di miglioramento, di riqualificazione e riorganizzazione delle aziende pubbliche. Così però non è, perché la sola logica che ispira il decreto è quella di tagliare le gambe al

trasporto pubblico: scelta di cui per altro vi assumete l'intera responsabilità sul piano politico. L'unica logica che ispira questo provvedimento è quella dei tagli indiscriminati, alla cieca, che colpiscono indistintamente tutte le aziende, quelle efficienti e quelle non efficienti. Non è questa una politica seria del trasporto pubblico nel nostro paese: anzi è proprio il contrario, il contrario dell'esigenza di riorganizzare, riqualificare, potenziare il trasporto pubblico; un'esigenza che tutti affermate di condividere, ma soltanto nei convegni, mentre qui alzate la mano per votare un decreto che va nella direzione opposta agli obiettivi da tutti conclamati pubblicamente.

Che le cose stiano così, singor Presidente, onorevoli colleghi, ormai nessuno lo nega, anche se l'atteggiamento dei relatori, e in particolare dell'onorevole Santonastaso, mi pare tenda a giustificare il provvedimento con l'esigenza di tagliare la spesa pubblica, come se la spesa per i trasporti potesse essere paragonata ai trasferimenti operati, anche in forma cospicua, agli enti inutili, che pure esistono e che invece andrebbero veramente eliminati.

Ma che senso ha investire 50 miliardi per sperimentare gli autobus a trazione elettrica e costruire parcheggi nel nostro paese, quando poi definanziamo per altro verso il fondo per gli investimenti previsto dalla legge n. 151 del 1981, che è oggi di 400 miliardi contro il 450 di otto anni fa?

Mi chiedo che senso abbia sostenere da una parte l'esigenza di rilanciare il trasporto pubblico, se poi dall'altra, con questa politica e con questo decreto, si mettono le aziende di trasporto nella condizione di aumentare le tariffe del 30 o del 40 per cento, con il risultato facilmente prevedibile, onorevoli colleghi, di indurre il cittadino ad utilizzare il mezzo privato. Questa sarà infatti la prima conseguenza: piuttosto che utilizzare un servizio pubblico inefficiente e per giunta più costoso, tutti coloro che potranno useranno il mezzo privato. È impressionante che ci voglia un'ora, un'ora e un quarto per andare da piazza Montecitorio all'aeroporto. Non appena prendiamo l'automobile o il

taxi, scopriamo che la città è intasata dal traffico.

Come spezzare questa logica infernale? C'è una strada soltanto, secondo noi, onorevoli colleghi: potenziare il trasporto pubblico! Scelta che non fa il decreto in esame, che invece definanzia la politica di questo settore.

Mi chiedo che senso abbia fare grandi discorsi, ad esempio, sull'esigenza di fronteggiare l'emergenza in alcune grandi città italiane, se poi, definanziando il fondo per gli investimenti o quello per il ripiano, offriamo in realtà servizi sempre meno efficienti e meno competitivi. Alcuni autobus sono delle vere e proprie carrette; e la gente, se potrà, farà di tutto per non servirsene.

Mi chiedo come si possa teorizzare l'esigenza di un potenziamento del trasporto pubblico se poi nei fatti adottiamo provvedimenti che hanno il potere di indurre le aziende, messe di fronte a certe responsabilità e poste in determinate condizioni, a tagliare linee che hanno nel nostro paese grande valore sociale, perché ad esempio servono particolari tipi di utenza, quali gli studenti ed i lavoratori pendolari (penso a certe vallate del nostro paese ed alle zone di provincia). Si tratta di linee che in molti casi servono a centri minori e li collegano con le grandi città.

Ha ragione al riguardo la collega Donati: anch'io ricordo, collega Donati, tanti titoli apparsi sui giornali, tante dichiarazioni roboanti di ministri che si erano recati a Milano a promettere mari e monti (*Interruzione del deputato Baghino*). Nessuna di queste promesse è stata mantenuta, onorevoli colleghi! Non solo: si adotta un provvedimento che va nella direzione opposta e rappresenta un colpo durissimo ad una seria politica del trasporto pubblico nel nostro paese, in quanto, come tutti riconoscono, avrà l'effetto di esasperare una serie di fenomeni negativi come il traffico caotico, l'emergenza ambientale e l'emergenza delle grandi città.

In questi giorni abbiamo discusso dei tanti, troppi incidenti mortali verificatisi durante le vacanze di Pasqua. È vero, collega Donati, che il provvedimento cui fa-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

cevi riferimento ha consentito di ridurre gli incidenti mortali sulle strade, e questo è un fatto importante che va sempre richiamato; ma è anche vero che durante le vacanze pasquali si sono verificati, nonostante quel provvedimento, troppi incidenti mortali.

Signor Presidente, il limite di velocità è sicuramente importante (una volta stabilito, però, quel limite dev'essere fatto rispettare, mentre questo molte volte non avviene). I dati in nostro possesso ci dicono però che, al di là di questo problema, nel nostro paese il sistema dei trasporti in quanto tale è insicuro. Questo avviene perché nel nostro paese l'80 per cento delle merci viene trasportato su strada, e soltanto l'8-10 per cento su rotaia.

Questi dati quindi confermano che è necessario effettuare i controlli per garantire il rispetto dei limiti fissati, ma dimostrano soprattutto che vi è l'esigenza di realizzare una moderna politica della sicurezza, trasferendo quote del traffico passeggeri e del traffico merci al trasporto via mare e su rotaia, che invece il piano di ristrutturazione presentato dal commissario straordinario Schimberni vuole ridimensionare drasticamente. Bisogna dire anche questo: il provvedimento in esame si inserisce, infatti, nell'ambito di una politica che tende a penalizzare duramente il trasporto pubblico, da una parte, e a ridimensionare in modo considerevole il trasporto ferroviario, dall'altra.

L'emendamento che abbiamo presentato, con il quale proponiamo di prorogare (anche di questo ha parlato l'onorevole Donati) al marzo 1991, e non al marzo 1990, ogni decisione in merito alla soppressione delle cosiddette linee secondarie, impropriamente chiamate «rami secchi», risponde all'esigenza di potenziare anche il trasporto ferroviario.

L'altra settimana, quando in Commissione è cominciato l'esame del decreto che aumenta le tariffe sociali del 50 per cento (anche questo fatto avrà un impatto fortissimo sull'utilizzo del mezzo ferroviario), abbiamo ribadito che non si può assicurare una prospettiva di risanamento e di sviluppo per queste tratte adottando una

politica di proroghe o limitata alla difesa dello *status quo*. Noi pensiamo che, allo stato, la proroga al marzo 1991 sia indispensabile per valutare quali siano le politiche, gli strumenti e gli interventi necessari per rendere competitive queste tratte e per metterle in condizione poi di acquisire nuove quote di traffico. Noi restiamo dell'opinione che queste tratte possano essere risanate. Questa nostra posizione è confortata tra l'altro dagli studi compiuti a suo tempo dall'Ente sui costi di queste linee, raffrontati con quelli di altri sistemi di trasporto, e sui flussi di traffico che una politica di ammodernamento può determinare. Esiste al riguardo una delibera dell'Ente da cui si evince (ricordo che a suo tempo lo ha ribadito in Commissione a chiare lettere il ministro Santuz) che cambiando il modello di esercizio su queste tratte e investendo alcune centinaia di miliardi (si parlava di 500 miliardi) è possibile recuperare gran parte delle cosiddette linee secondarie.

Mi chiedo allora, proprio nel corso dell'esame di questo provvedimento, che fine abbia fatto questa delibera e quale sia l'orientamento del Governo e del commissario straordinario su tali questioni. Si vuole forse tagliare del tutto o in parte queste linee prescindendo dagli studi e dal lavoro svolto in questi anni a tale riguardo? È del tutto evidente che la riorganizzazione di queste linee non può avvenire entro un anno, cioè entro il marzo 1990 (la proroga infatti è di un anno soltanto, come, se non sbaglio, ricordava anche il relatore). Ma poiché — questo è un dato che va tenuto presente, onorevoli colleghi — quel decreto che aumenta le tariffe stabilisce che quelle tratte saranno soppresse se i relativi interventi non saranno realizzati entro il periodo di proroga, noi riteniamo ragionevole proporre al Parlamento di elevare a due anni il periodo di proroga.

Ho concluso, onorevoli colleghi. Quelle che ho esposto sono alcune fra le principali critiche che muoviamo al provvedimento, che avrà effetti dirompenti — credo di essere facile profeta — se non verrà modificato radicalmente da questo ramo del Parlamento.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

Chiediamoci, per esempio, quali saranno i costi economici, sociali ed ambientali di una politica dei trasporti e di un decreto che provocherà un forte sviluppo della motorizzazione privata. Mi domando inoltre che senso abbia discutere di questo decreto prescindendo dalla necessità di adottare un provvedimento di riforma della legge n. 151. Questo tema, che è cruciale ai fini di un recupero di efficienza da parte delle aziende pubbliche di trasporto, avrebbe dovuto sollecitare un esame congiunto dei due provvedimenti, al quale non si è giunti — dobbiamo dirlo a chiare lettere — per responsabilità della maggioranza di Governo.

Sono queste, dicevo, le ragioni della nostra ferma opposizione al provvedimento in esame, mediante la quale intendiamo sicuramente — come ho detto all'inizio — cambiare la filosofia del decreto, ma anche avviare un processo di riforma in questo settore, a partire dalla legge n. 151. Bisogna imprimere per tale via — e quindi anche mediante una modifica del decreto in esame — una svolta alla politica dei trasporti nel nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

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

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, signori sottosegretari, sia concesso anche a me di fare un po' di storia di questo decreto, se non altro per manifestare l'amarezza che deriva dalla constatazione che neanche questo provvedimento affronta i veri problemi — anzi per alcuni aspetti li rincrudisce — del settore del trasporto pubblico.

Questo provvedimento (allora sotto forma di disegno di legge, che recava il numero 3200) avrebbe dovuto essere abbinato alla legge finanziaria ed essere approvato con la sua stessa urgenza, quale momento indispensabile per cercare di risolvere i problemi che il Governo ed il Parlamento avevano di fronte.

In Commissione ci siamo preoccupanti di tutto ciò ed abbiamo emendato il provvedimento: ma mentre il Senato lo stava

esaminando, guarda caso, il Governo ha emanato il decreto-legge, il quale non teneva affatto conto di tutti gli emendamenti e dei pareri espressi dalla Camera dei deputati.

Neppure tale decreto trovava attuazione e si procede intanto nell'esame della finanziaria tenendo presenti le misure che avrebbero dovuto essere correlativamente approvate tramite quel disegno di legge, che rappresentava quasi un provvedimento di emergenza. Ma poiché non viene posto in essere alcun atto concreto, ecco che si ricorre al decreto, all'imposizione. Il provvedimento al nostro esame reca la data del 4 marzo, ma la nostra discussione si svolge ora su un testo peggiore del precedente, com'è confermato dalle dichiarazioni rese dai vari assessori regionali interessati al problema.

Non ci si rende neanche conto di quali siano le conseguenze verificatesi in seguito alla vita, sia pure limitata e risicata, del precedente decreto. Non si traggono conseguenze utili al miglioramento del nuovo decreto-legge emanato; non ci si informa se in sede parlamentare siano stati apportati miglioramenti al precedente decreto-legge, se si sia verificato un appesantimento del testo o se la vita breve di quel provvedimento non abbia comunque risolto nulla. Si deve però constatare che intanto la situazione è precipitata e il problema del traffico, soprattutto locale, si è aggravato: e l'allarme non riguarda soltanto Milano, ma anche Genova, Roma, Torino.

Si è discusso di provvedimenti antinquamento, il ministro competente si è attivato promettendo, garantendo, assicurando, magari presentando qualche provvedimento in materia, ma la situazione è intanto peggiorata ovunque: i mezzi pubblici sono sempre più insufficienti, mentre aumentano quelli privati e nel traffico cittadino si registra un marasma generale.

Si dichiara di voler varare provvedimenti per risolvere il problema che stiamo esaminando, ma poi si emana un decreto-legge che invece non affronta le questioni sul tappeto, che sono state denunciate da più parti e la cui gravità è da tutti riconosciuta.

Se dovessimo fermarci a questi elementi, sarebbe anche sufficiente rilevare che il decreto-legge sottoposto alla nostra attenzione non risolve nulla e forse peggiora la situazione.

Nell'esame di alcune specifiche misure contenute nell'articolato mi limito semplicemente a ricordare, perché se ne faccia tesoro, il parere espresso dai vari assessori regionali addetti ai trasporti e alle vie di comunicazione. Si apprende in tal modo che il decreto-legge n. 77, varato il 4 marzo scorso, contiene modifiche peggiorative addirittura rispetto al testo del disegno di legge, emendato dal Senato, che tratta identica materia. Ci si potrebbe domandare se si tratti di modifiche peggiorative in quanto si insiste nell'errore e non si tiene conto degli orientamenti emersi in un ramo del Parlamento, ma a tale domanda non viene data alcuna risposta. Non si spiega neanche che i peggioramenti introdotti derivano dal fatto che se si fossero recepite le disposizioni varate dal Parlamento si sarebbero verificate conseguenze negative. Eppure, una spiegazione, almeno per coerenza, sarebbe stata necessaria.

I documenti forniti dagli assessori rilevano che si è previsto un taglio di 400 miliardi sul contributo di gestione e un taglio di 400 miliardi, pari al 50 per cento, nelle spese di investimento. Le tabelle allegare alla legge finanziaria inoltre prevedono riduzioni di 400 miliardi annui per il 1990 e il 1991 sul fondo di gestione. Per gli investimenti anche nel 1990 si prevede un taglio di oltre il 50 per cento e nel 1991 la situazione potrebbe addirittura peggiorare perché non è prevedibile alcun intervento finanziario per gli investimenti.

Eppure tutti, a partire dai ministri competenti, dichiarano la necessità e l'urgenza degli interventi in questione. Occorre migliorare, si rileva, il trasporto pubblico e contrastare la congestione delle città; non è più tollerabile lo stato di abbandono di alcune zone periferiche. Invece, una norma del decreto-legge al nostro esame stabilisce la soppressione delle linee di trasporto che non raggiungano una determinata soglia di utenza. L'obbligo previsto in

quella disposizione dà luogo a una diminuzione dei contributi statali in senso progressivo e conseguentemente a un aumento tariffario.

Tutto questo è estremamente negativo; in tal modo non si affronta il problema del traffico consullo e quello della insufficienza dei mezzi di trasporto. Ma si prevede esattamente il contrario! L'aumento delle tariffe — come è stato giustamente sottolineato da alcuni colleghi — comporterà una minore utilizzazione del mezzo pubblico, a vantaggio di quello privato.

Indipendentemente da tutto ciò e dall'inquinamento, l'errore fondamentale è rappresentato dal fatto che è inutile parlare degli inconvenienti derivanti dall'inquinamento e dal traffico convulso se non si provvede, a monte, a risolvere i veri problemi, quelli che danno luogo ai fenomeni negativi citati. In sostanza, se non si migliorano le condizioni del traffico e se non si rendono più efficienti i mezzi di trasporto (disciplinando alcune linee), è assolutamente inutile lamentarsi dell'inquinamento e del traffico caotico.

Ma allora, quali sono gli elementi presenti nel provvedimento in esame che ci consentono di sperare in un miglioramento della situazione? Voglio sottolineare che siamo in presenza solo di tagli: non si vuole nemmeno rivitalizzare il materiale rotabile. Le condizioni del traffico non debbono indurci a considerare solo l'autotrasporto, perché esse recano conseguenze anche sulla funzionalità del mezzo ferroviario. Infatti, quando si intende abolire linee che non godono di una sufficiente partecipazione dell'utenza, si favorisce evidentemente il traffico su gomma, a danno del servizio ferroviario, per il quale si prospetta immediatamente l'esigenza di aumentare le tariffe, senza fornire alcuna indicazione relativa ad investimenti e interventi solleciti per sostituire i mezzi non idonei a realizzare un traffico veloce, leggero e abbastanza comodo per gli utenti.

In pratica, vengono realizzati solo provvedimenti che producono conseguenze ed effetti negativi, senza assumere, sulla base di una mentalità che potrei definire mana-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

geriale (o comunque che consideri le preoccupazioni della società) e quindi in grado di migliorare la situazione, iniziative e provvedimenti positivi. Si pongono in essere — lo ribadisco — solo interventi negativi o volti ad abolire o proibire qualcosa!

Tutto ciò ci fa insistere — così come facemmo in Commissione in occasione dell'esame della legge n. 3200 e della conversione in legge di un successivo decreto-legge — nell'esprimere la nostra contrarietà e soprattutto la nostra amarezza. Non crediamo che nell'ambito governativo vi sia un'intelligenza inferiore alla nostra: è mai possibile che l'esecutivo non si preoccupi di porre in essere iniziative attive, propositive, che consentano di risolvere i problemi senza abolire o sopprimere semplicemente qualcosa?

Spesso si assume un atteggiamento negativo, simile a quello che potrebbe essere scelto sciaguratamente da un commerciante — consentitemi l'esempio — che, non avendo più sufficienti guadagni, anziché promuovere un'azione volta ad aumentare la sua clientela, decida di vendere merce più scadente, credendo in tal modo di risparmiare. In realtà, così facendo egli perderà anche gli antichi clienti, che acquistavano nel suo negozio perché offriva merce di qualità.

Ebbene, se trasferiamo tale discorso nel settore dei trasporti pubblici, dell'autotrasporto e del trasporto ferroviario, ci accorgiamo che anche in questo caso dobbiamo registrare la mentalità rinunciataria di chi intende semplicemente far quadrare le cifre, senza considerare le conseguenze negative che da tale comportamento deriveranno, giacché in tal modo si potranno solo avvicinare, per così dire, le entrate alle uscite, evitando che vi sia una «forbice aperta».

Ma, se tutto questo avviene nel campo dei trasporti pubblici e privati, cambia forse l'atteggiamento nell'ambito marittimo? Mi pare che sostanzialmente la mentalità sia la stessa perché, pur essendovi stata una qualche applicazione di alcune norme previste dalla legge n. 3200, dal successivo decreto-legge e dall'attuale,

non vediamo quale vantaggio vi sia stato per quanto riguarda il servizio di collegamento con le isole.

Quale miglioramento c'è stato? Quale perfezionamento? Forse l'aumento delle spese? Si è inteso togliere un privilegio, applicando immediatamente la liberalizzazione, cioè l'uso facoltativo del portabagagli, ma la relativa quota prevista nel costo del biglietto della Tirrenia non è stata eliminata! Il vantaggio è quindi tutto per la società e non per l'utente!

La conseguenza di tutto ciò è l'aumento delle tariffe, come facilmente possiamo controllare. Se infatti nel 1987 la società Tirrenia aveva praticato aumenti del 20 per cento per i passeggeri e del 10 per cento per le merci, da allora fino al 1° gennaio 1989 si è registrato un incremento del 45 per cento. Per altro, il passeggero dal 1° aprile si accolla il servizio portabagagli, ma finanziariamente non ottiene nessun giovamento, anzi per lui si verifica un'appendimento non solo finanziario (se chiede aiuto al facchino deve pagarlo) ma anche fisico, qualora decida di accollarsi il bagaglio.

Per l'utente ciò si rivolse, quindi, solo in un ulteriore sacrificio, mentre per la società Tirrenia rappresenta un contributo che si aggiunge all'aumento tariffario stabilito.

Tutto ciò coincide poi con altri aspetti particolari. Con una correzione apportata dalla IX Commissione sono stati previsti alcuni prepensionamenti, ma non ci è stato ancora detto quali conseguenze da essi sono derivate e potranno ancora derivare. Infatti, per sostituire i prepensionati la Tirrenia è obbligata a promuovere un immediato passaggio di livello che forse inizialmente darà anche luogo a minori costi, ma in seguito ad esso conseguirà certamente un abbassamento della qualità del servizio reso.

L'aspetto più grave è comunque che da vari casi di prepensionamento, e in particolare da quelli degli operai addetti alle macchine, i giovani non trarranno alcun giovamento, alcuna possibilità di trovare un'occupazione.

Mi rendo conto che lo stato d'animo esi-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

stente nei porti, soprattutto a Genova, non dipende esclusivamente dal provvedimento in discussione; devo però rilevare che esso si è instaurato a seguito dell'emanazione del decreto-legge in discussione. Dobbiamo allora chiederci come si possano risolvere i problemi, riportando la tranquillità e la serenità nei porti e facendo riprendere le attività di sbarco e di imbarco; e come si possa far sì che nel porto di Genova riprenda il lavoro dopo più di cento giorni di inattività.

Occorre percorrere una strada che sia valida per entrambe le categorie, tanto per i dirigenti quanto per i camalli. Posso dire con serenità — e qualcuno in quest'aula ne è testimone — di essere stato a fianco dei portuali di Genova e di essere ancora con loro: occorre però che non esagerino, che trovino la via per superare le difficoltà e che proprio riprendendo a lavorare dimostrino che il ministro aveva torto! È possibile dimostrare qual è stato l'errore e porvi rimedio solo con il lavoro e non con lo sciopero, con l'inattività! Non va dimenticato poi che le conseguenze della situazione che si è determinata non ricadono solo su chi lavora, ma su tutta la popolazione e sul traffico nazionale ed internazionale! Ecco perché responsabilmente lavoratori e Governo devono trovare al più presto la strada per superare le difficoltà!

Arrivo persino ad affermare che, se il problema verrà risolto nelle prossime 24 ore, non ci importa neppure della sorte di questo decreto-legge: che venga pure convertito, nonostante il nostro voto contrario! Se infatti il lavoro riprenderà a Genova e in tutti i porti italiani, avremo ragione noi che vogliamo la giustizia e che, escludendo ogni sopraffazione, chiediamo la corresponsabilità del dirigente e del camallo! Tutti devono essere impegnati nel consentire lo svolgimento della normale attività nei porti; nessuno può esimersi dalle sue responsabilità! (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di replicare il relatore sul capo I, onorevole Santonastaso.

GIUSEPPE SANTONASTASO, Relatore sul capo I. Signor Presidente, ritengo che a tutti, compresi i relatori e il Governo, piacerebbe che il sistema dei trasporti fosse efficiente, meno costoso, adeguato alle esigenze e moderno. Chi non aspira, infatti, ad avere nel proprio paese un sistema di trasporti all'altezza della situazione? Si tratta di un obiettivo verso il quale dobbiamo tendere ma se vogliamo raggiungerlo occorre che tutti compiamo il nostro dovere e ci dimostriamo disponibili a sopportare alcuni sacrifici.

In sostanza, sul problema che stiamo dibattendo da quattro mesi (in quest'aula sono state ricordate le fasi dell'iter legislativo dei provvedimenti che lo hanno affrontato) ho chiarito in Commissione e ripeto qui che non restava altra soluzione se non quella di proseguire la discussione del decreto-legge al Senato, in quanto il Governo non aveva avuto in quella sede alcuna assicurazione in merito all'approvazione del disegno di legge n. 3200 nei termini stabiliti. La scelta del Governo è stata quindi obbligata e ampiamente giustificata. Così noi ci troviamo oggi ancora a discutere di tale problema proprio per le difficoltà insite nella struttura regolamentare delle Camere. Ecco perché per ben due volte ho sottolineato nella mia relazione la necessità di procedere alla revisione dei regolamenti parlamentari, in modo da evitare che le difficoltà incontrate in occasione dell'esame del disegno di legge n. 3200 si ripresentino nella discussione delle leggi finanziarie dei prossimi anni.

Vi è in tutti la volontà di migliorare il sistema dei trasporti, ma per raggiungere tale obiettivo occorre avviare una politica seria, di prospettiva, partendo innanzi tutto dal riordino dell'esistente. Nessuno infatti in quest'aula, di qualsiasi gruppo faccia parte, può affermare che l'attuale sistema sia efficiente e coordinato, perché tutti sanno che l'intero settore in Italia è in condizioni di estremo disordine, specialmente quello del trasporto pubblico locale.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

Era quindi necessario che il Governo affrontasse tale problematica. Per alcuni lo ha fatto forse in modo troppo incisivo; io invece ritengo valida la scelta di ridurre i finanziamenti in conto esercizio e di aumentare le tariffe. La strada imboccata dal Governo è a mio avviso quella giusta. Con il disegno di legge n. 3200, di accompagnamento alla legge finanziaria, e con i provvedimenti successivi l'esecutivo ha voluto, infatti, lanciare un segnale nell'ambito di una prospettiva quasi quinquennale: non dobbiamo dimenticare che il disegno di legge n. 3200 era collegato alla legge finanziaria e, in generale, al programma del Governo, che ha come punto di riferimento il 1992.

Con il decreto-legge al nostro esame si pone fine alle spese indiscriminate e alle diseconomie verificatesi finora nelle aziende. Con esso si supera anche l'attuale condizione di quasi gratuità del nostro trasporto pubblico: dobbiamo riconoscere infatti che negli altri paesi europei le tariffe sono sicuramente più alte di quelle italiane e tali resteranno anche dopo gli aumenti tariffari previsti.

SILVANO RIDI. E quindi scenderanno sempre!

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Relatore sul capo I*. Non è possibile avere la botte piena e la moglie ubriaca! È ovvio che, se si vuole un sistema di trasporto valido, è necessario che tutti facciamo sacrifici.

Occorre parlare chiaro, signori carissimi: nel caso che non aumentassimo le tariffe e lasciassimo il sistema dei trasporti nelle attuali condizioni di scoordinamento, chi ne pagherebbe le conseguenze? Sempre il cittadino! Sia che paghi il comune, la regione o lo Stato, è sempre «Pantalone» che paga!

Era quindi opportuno che il Governo affrontasse il problema dei trasporti, sia pure con un disegno di legge in certo qual modo impopolare. In apertura della relazione al disegno di legge n. 3200 ho rilevato che a nessuno avrebbe fatto piacere essere relatore di quel provvedimento, e tanto meno a me. Eppure, io ho accettato

quell'incarico con spirito di servizio perché ritenevo che quel disegno di legge dovesse essere portato avanti se veramente si credeva nella linea politica seguita dal Governo. È proprio nell'ambito di tale filosofia generale che si inserisce il provvedimento al nostro esame, cari colleghi.

SILVANO RIDI. Facendo di ogni erba un fascio!

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Relatore sul capo I*. Non si fa di ogni erba un fascio, tant'è vero che nell'articolo 1 è previsto un sistema di parametri...

SILVANO RIDI. Ma quali parametri!?

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Relatore sul capo I*. Sono stati definiti dei parametri; occorre dunque stabilire quali linee siano da mantenere e quali da sopprimere. Alla luce di questa filosofia ritengo che il discorso vada rivisto in termini diversi, ma non mi sembra che ora ci si possa dilungare sui dettagli.

Sono stato chiamato in causa dalla collega Donati circa l'inopportunità che i ripiani dei disavanzi siano effettuati dagli enti locali. Al riguardo ho presentato un emendamento, proprio perché ritengo che non si possa non far fronte a tale esigenza. Infatti chi dovrebbe effettuare i ripiani se non gli enti locali? Forse lo Stato? Ma, anche in questo caso, non sarebbe la stessa cosa? Credo che sia invece preferibile che il ripiano dei residui delle aziende sia operato dai cittadini che usufruiscono dei servizi corrispondenti e quindi dagli enti locali. Tra l'altro, questa impostazione corrisponde anche alla filosofia della legge n. 18 del 1987, spesso richiamata, la quale prevede che il ripiano debba essere operato per l'80 per cento dalle regioni e per il 20 per cento dagli enti locali.

Il decreto al nostro esame non cambia molto, quindi, rispetto a quanto disposto dalla succitata legge: è prevista solo una migliore ridefinizione dell'obbligo da parte degli enti locali di operare questi ripiani.

Credo di non dover aggiungere altro e

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

pertanto considero conclusa la mia replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore sul capo II, onorevole Sanguineti.

MAURO SANGUINETI, Relatore sul capo II. Signor Presidente, signori del Governo, il collega Baghino ha sollevato tre questioni in relazione alla seconda parte del disegno di legge n. 3695, quella concernente il trasporto marittimo.

Egli chiede, in primo luogo, quale miglioramento dei servizi di collegamento con le isole sia intervenuto con il decreto-legge al nostro esame. Ritengo che una risposta sia prematura, considerato che il decreto è entrato in vigore il 1° gennaio 1989 e che — come tutti sappiamo — il vero periodo di punta delle difficoltà di collegamento con le isole va dalla fine del mese di maggio ai primi giorni di novembre. Potremo pertanto procedere ad una verifica dopo quest'ultima data.

Desidero comunque cogliere l'occasione per riconfermare quanto abbiamo già detto in Commissione: nel corso di questi ultimi anni la Tirrenia ha progressivamente migliorato il suo servizio; ciò è avvenuto, credo, in ragione non del decreto quanto piuttosto di una migliore, più oculata e capace gestione della società stessa.

La seconda domanda concerneva i benefici che avrà il bilancio della Tirrenia in relazione all'esclusione del servizio di portabagagli. Credo che potremo verificare anche questo aspetto alla fine del 1989, anche se le previsioni del Governo (che mi pare siano state confortate dalla discussione che si è svolta in Commissione) prevedono complessivamente un risparmio di 100 miliardi l'anno per le sovvenzioni alla Tirrenia, una parte del quale dovrebbe discendere proprio dal mancato pagamento dei servizi di portabagagli che la Tirrenia non dovrà più corrispondere.

Sappiamo che su questo punto vi sono state interpretazioni e valutazioni di tipo economico che prevedono un risparmio, *grosso modo*, di circa 25 miliardi l'anno.

Ma, collega Baghino, da questo punto di vista vi è stata anche un'altra valutazione importante: si trattava di eliminare un servizio obbligatorio che spesso non veniva svolto. Questo è stato uno degli elementi fondamentali che ci ha indotto ad assumere quella decisione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Il problema non è tanto che non si svolge più quel servizio, quanto piuttosto che quei miliardi vanno a profitto della Tirrenia.

MAURO SANGUINETI, Relatore sul capo II. Certo: poiché la Tirrenia dovrebbe risparmiare 100 miliardi (e il Governo ha emanato il decreto anche per questa ragione), circa 25 miliardi dovrebbero essere ricavati da quella decisione.

SILVANO RIDI. Così il cittadino paga due volte!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, posso consentire una battuta ma non il colloquio!

SILVANO RIDI. Ma il relatore Sanguineti deve rispondere!

PRESIDENTE. Onorevole Ridi, avrà modo di intervenire in sede di esame dell'articolato.

MAURO SANGUINETI, Relatore sul capo II. Collega Ridi, non mi tiri per i capelli in una discussione che ci ha già divisi anche su altre questioni!

Il cittadino prima pagava per un servizio che non veniva svolto, venendosi così a configurare spesso il reato di truffa. Ne consegue che, da questo punto di vista, il decreto in oggetto ha fatto chiarezza su quella che era una appropriazione indebita da parte di chi non aveva alcun diritto di incassare i soldi che il cittadino versava per un servizio non svolto. Non avrei voluto ritornare su un argomento che abbiamo ampiamente discusso, ma su sollecitazione dei colleghi ho ritenuto doverosa questa precisazione.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

L'onorevole Baghino ha infine sollevato un problema non strettamente connesso al decreto in esame, ma pur sempre di grandissima attualità, in ordine a quanto sta accadendo nei porti italiani e in particolare in quello di Genova. Al riguardo anch'io desidero associarmi all'auspicio che nel porto di Genova si possa riprendere rapidamente il lavoro, purché si affermi in maniera molto precisa che le disposizioni e le norme dello Stato debbono essere rispettate da coloro che le disattendono.

La trattativa, il confronto e la ricerca di una composizione tra i vari soggetti interessati dovranno svolgersi nell'ambito di tale presupposto, evitando gli eccessi di violenza che si sono verificati anche ieri a danno di una sindacalista (il quale, anche se non potrà essere identificato come un rappresentante di chissà quale potere autoritativo, rimane pur sempre un legittimo rappresentante dei lavoratori), che è stato vigliaccamente malmènato da altri lavoratori.

Erano queste le considerazioni che intendevo svolgere perché ci troviamo dinanzi ad un argomento sul quale è necessaria la massima chiarezza. In conclusione, desidero associarmi all'appello perché nel settore portuale italiano, ed in particolare a Genova, venga ripreso il lavoro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Ghinami.

ALESSANDRO GHINAMI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Vorrei limitarmi, anche perché di questo argomento si è parlato più volte, ad affrontare i punti salienti delle considerazioni svolte dai colleghi intervenuti. A tal fine vorrei ricordare che il decreto-legge n. 77 del 1989, specialmente per la parte che attiene alle disposizioni dell'articolo 1, non si limita a perseguire un obiettivo contingente ma importantissimo nel settore dei trasporti, come quello del contenimento della spesa pubblica (anche perché dobbiamo tener conto che

ci troviamo dinanzi ad un provvedimento di accompagnamento della legge finanziaria), perché ha anche l'obiettivo di riportare ad uno stato fisiologico una situazione attualmente priva di ogni logica pianificatoria.

Vorrei ricordare che il secondo comma dell'articolo 1 del decreto, che rappresenta la parte più importante del provvedimento, recita: «Ciascuna regione è obbligata a definire entro sette mesi i bacini di traffico dopo aver elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base prioritariamente dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita».

Si tratta, pertanto, di un provvedimento che cerca anche di far chiarezza sulle reali esigenze della domanda di trasporto e sulla costruzione di un'offerta, che al suo interno non contenga linee concorrenti tra loro, aree superservite, aree del tutto marginalizzate e costi economici non realmente misurabili.

Gli emendamenti presentati dai colleghi dell'opposizione, che cercano di inserire nel provvedimento esigenze di carattere ambientale o di difesa delle aree deboli e marginali, appaiono a mio avviso non necessari in quanto sia i bacini di traffico sia i piani regionali di trasporto devono necessariamente contenere al proprio interno risposte concrete alle problematiche prima ricordate.

Il Governo valuta il provvedimento in esame, volto a contenere la spesa pubblica, come propedeutico alla riforma del trasporto da affrontare subito mediante il riesame della legge 10 aprile 1981, n. 151, e il riordino del comparto ferroviario. In altri termini il decreto n. 77 è — come giustamente ha affermato il relatore Santonastaso — propedeutico rispetto alla riforma del settore, che dovrà essere attuata il più rapidamente possibile.

Per le restanti questioni contenute nel capo I del provvedimento mi associo alle considerazioni svolte dal relatore Santonastaso, con il quale concordo pienamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina mercantile, onorevole Fiorino.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

FILIPPO FIORINO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, vorrei innanzi tutto rispondere ai colleghi intervenuti che hanno risollevato alcune questioni importanti. Ricordo che è già la seconda volta che l'Assemblea affronta l'argomento in esame, il quale ha subito, rispetto alla prima edizione, alcune modifiche migliorative grazie alla fattiva collaborazione registratasi tra Governo e Parlamento nella Commissione di merito.

Vorrei trattare per brevi cenni il problema di fondo. Il Governo, emanando il decreto-legge n. 77, aveva la pretesa non certo di risolvere il problema dei trasporti e delle concessioni marittime ma soltanto di dare coerenza alla sua manovra finanziaria. Del resto, la legge n. 3200 di accompagnamento alla legge finanziaria, razionalizzando il trasporto marittimo al fine di eliminare i costi impropri derivanti dalle concessioni marittime, di fatto riduce la spesa ed assicura il reperimento della copertura finanziaria.

In sede di manovra economica complessiva si è ritenuto di poter reperire 100 miliardi nel settore dei trasporti marittimi, senza però specificare i modi per conseguire tale risultato. Non intendo ritornare sulla questione dell'onere improprio derivante dal servizio di portabagagli, peraltro non fornito, ma vorrei dire che i 100 miliardi indicati si reperiscono principalmente con l'aumento delle tariffe. Si tratta di un aumento non del 25 per cento, come affermato, bensì del 20 per cento. Altri mezzi per conseguire l'obiettivo indicato sono l'aumento dei termini di ammortamento da quindici a venti anni ed il pensionamento degli addetti al servizio. Altri recuperi di risorse si otterranno attraverso le disposizioni contenute nell'articolo 9, che dà un'impostazione più moderna all'intervento dello Stato in favore delle società del gruppo FINMARE (in particolare della Tirrenia).

A mio avviso, non si sono mai posti problemi traumatici, né in Commissione né in Assemblea, se non per alcuni aspetti sui quali sono stati espressi punti di vista diversi. Il Governo, il relatore e la mag-

gioranza ritengono che con il decreto-legge, nonostante la sua portata limitata, si possa dar corpo ad una moderna legislazione in materia di trasporti anche marittimi, in vista del 1992 al quale il riferimento è stato ricorrente. Ritengo, quindi, che il decreto vada considerato nel contesto di una variegata normativa — compresa quella sui porti e sul cabotaggio — mirante allo sviluppo del settore dell'intero paese.

Pur rendendoci conto della fondatezza di alcune osservazioni — e del resto apertura e disponibilità sono state dimostrate sia dal Ministero dei trasporti sia da quello della marina mercantile —, pensiamo che nel complesso sia stato compiuto un buon lavoro per cui la conclusione che ci aspettiamo è quella di un voto favorevole della Camera.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Mercoledì 12 aprile 1989, alle 16:

1. — *Interrogazioni ex articolo 135-bis del regolamento.*

2. — *Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.*

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 65, recante disposizioni in materia di finanza pubblica (3686).

— *Relatore: Tarabini.*
(*Relazione orale.*)

4. — *Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, terzo comma, del regolamento, sui disegni di legge:*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

S. 1612. — Conversione in legge del decreto-legge 23 febbraio 1989, n. 57, recante modificazioni delle aliquote dell'imposta di fabbricazione su alcuni prodotti petroliferi (*Approvato dal Senato*) (3737).

— *Relatore*: Chiriano.

S. 1602. — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 febbraio 1989, n. 49, recante misure urgenti per il miglioramento qualitativo e per la prevenzione dell'inquinamento delle risorse idriche destinate all'approvvigionamento potabile (*Approvato dal Senato*) (3757).

— *Relatore* Mastrantuono.

Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1989, n. 109, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti ferroviari (3761).

— *Relatore*: Gei.

Conversione in legge del decreto-legge 28 marzo 1989, n. 110, recante disposizioni urgenti in materia di evasione contributiva, di fiscalizzazione degli oneri sociali e di sgravi contributivi nel Mezzogiorno (3762).

— *Relatore*: Frasson.

Conversione in legge del decreto-legge 25 marzo 1989, n. 111, recante misure urgenti per la riorganizzazione del Servizio sanitario nazionale (3772).

— *Relatore*: Chiriano.

S. 1622. — Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 68, recante

proroga al 30 aprile 1989 delle tariffe e delle condizioni di polizza dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e di natanti, stabilite con delibera n. 8/1988 del Comitato interministeriale prezzi (*Approvata dal Senato*) (3783).

— *Relatore*: Balestracci.

S. 1623. — Conversione in legge del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 78, recante interpretazione autentica dell'articolo 6, commi 3 e 4, della legge 15 ottobre 1986, n. 664, concernente la ristrutturazione dei servizi amministrativi dell'avvocatura dello Stato (*Approvato dal Senato*) (3784).

— *Relatore*: Binetti.

5. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime (3695).

— *Relatori*: Santonastaso e Sanguineti. (*Relazione orale*).

La seduta termina alle 18.

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
PROF. TEODOSIO ZOTTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia dell'Assemblea
alle 20.*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

COMUNICAZIONI

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

Assegnazione di proposte di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, le seguenti proposte di legge sono deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

PIRÓ ed altri: «Modifica all'articolo 16, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382 ed estensione ai professori associati di ruolo delle funzioni direttive e di coordinamento» (3650) (con parere della VII e della XI Commissione);

VI Commissione (Finanze):

CIPRIANI e TAMINO: «Esenzione dal reddito imponibile della indennità di trasferta percepita per le trasferte entro il territorio comunale» (2929) (con parere della I, della V e della XI Commissione);

XI Commissione (Lavoro):

PELLEGATTI ed altri: «Estensione dell'applicazione dell'articolo 5 della legge 2 aprile 1968, n. 482, concernente la disciplina generale delle assunzioni obbligatorie presso le pubbliche amministrazioni e le aziende private, agli invalidi psichici» (3707) (con parere della I e della XII Commissione);

VITI: «Provvedimenti urgenti per i tecnici laureati» (3731) (con parere della I, della V e della VII Commissione);

XII Commissione (Affari sociali):

TIRABOSCHI ed altri: «Ordinamento della Croce rossa italiana» (3700) (con parere della I, della II, della III, della IV, della V, della VI, della VIII e della XI Commissione);

Commissioni riunite II (Giustizia) e XII (Affari sociali):

DE DORENZO ed altri: «Modifiche ed integrazioni alla legge 22 maggio 1978, n. 194, recante norme per la tutela sociale della maternità e sull'interruzione volontaria della gravidanza» (3696) (con parere della I, della V, della VII e della XI Commissione).

Annuncio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

— contro il deputato Luigi d'Amato, per il reato di cui agli articoli 595 del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa, aggravata) (doc. IV, n. 108).

Tale domanda sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Giunta competente.

Annuncio di interrogazioni.

Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

**Trasformazione di documenti
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale n. 3-01343 del 19 dicembre 1988 in interrogazione a risposta scritta n. 4-12832;

Il seguente documento è stato così tra-

sformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale n. 3-01444 del 26 gennaio 1989 in interrogazione a risposta scritta n. 4-12830;

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale n. 3-01581 dell'8 marzo 1989 in interrogazione a risposta scritta n. 4-12831.

PAGINA BIANCA

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

INTERROGAZIONI PRESENTATE

PAGINA BIANCA

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

—

PACETTI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere — premesso che:

nella costruzione dell'edificio postale denominato Posta-Ferrovia di Ancona risulta essere stato usato materiale cementizio misto a fibre di amianto, che è stato accertato essere possibile causa dell'insorgenza di patologie tumorali da asbesto;

l'amministrazione delle poste di conseguenza ha disposto i lavori necessari per la rimozione di tale materiale e che è previsto che i suddetti lavori si svolgano, pur con le prescritte cautele, mantenendo in attività il personale nello stesso edificio;

l'Organizzazione mondiale per la sanità ha riconosciuto l'impossibilità di individuare per l'amianto una concentrazione nell'aria che rappresenti un rischio nullo per chi l'inala e che pertanto i lavoratori hanno in questi giorni manifestato serie e fondate preoccupazioni per la loro salute e per quella degli utenti del servizio postale;

l'USL n. 12 di Ancona ha inoltre dichiarato l'impossibilità di accertare costantemente, e per tutta la durata dei lavori, la presenza o meno di polveri di amianto nell'aria interna all'edificio —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare al fine di consentire la decontaminazione dell'edificio facendo svolgere il servizio attualmente ivi collocato in altra sede provvisoria idonea e reperibile nella città di Ancona. (5-01394)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

PROCACCI, FILIPPINI ROSA, DONATI, CIMA e BASSI MONTANARI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

è in atto un gravissimo attentato contro l'integrità del patrimonio artistico e storico della capitale, consistente in un cantiere impiantato al colle Oppio;

tale cantiere, privo di cartelli indicatori e recintato da lamiera impenetrabili, è di proprietà del Ministero dell'interno;

secondo il progetto di cui i sottoscritti sono venuti a conoscenza, starebbe per realizzarsi un palazzo di quattro piani;

l'opera edilizia si collocherebbe a un passo dall'imponente complesso delle Sette Sale (cisterna delle Terme), nel giardino di palazzo Brancaccio, che il piano regolatore destina a parco privato vincolato, cioè inedificabile;

un secolo fa tutto il colle, in forza della legge del 14 luglio 1887, è stato compreso nella « zona monumentale »;

a ridosso dell'area in questione sono inoltre altre importanti rovine romane, quali le Terme di Tito, le Terme di Traiano, la *Domus Aurea* e il *Porticus Liviae*, senza contare la vicinanza con il Colosseo;

sull'area in questione è stato preparato un progetto, a cura della X ripartizione del Comune, dell'Accademia di Danimarca e dell'Istituto centrale del restauro, tendente alla creazione di un vero parco sul colle: scavi per riportare in luce antichità sepolte, ricostituzione del contesto topografico oggi illeggibile, sistemazione delle pendici verso il Colosseo, eliminazione degli stradoni di traffico, inclusione dell'area a nord di via delle Sette Sale;

il precedente ministro dell'interno, senatore Amintore Fanfani, dimostrando una personale sensibilità verso un patrimonio collettivo unico al mondo, aveva in passato sospeso l'ipotesi di costruzione del palazzo —:

se risponda a verità che è stata istituita appositamente una commissione e quali siano la sua configurazione ed i suoi orientamenti in proposito;

se il ministro intenda intervenire direttamente sulla questione disponendo, come in passato ha fatto il suo predecessore, la sospensione e la definitiva interdizione di progetti edificatori;

se intenda disporre l'eliminazione delle lamiere oggi presenti. (4-12817)

PROCACCI, DONATI, BASSI MONTANARI, FILIPPINI ROSA e CIMA. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che

è in atto un gravissimo attentato contro l'integrità del patrimonio artistico e storico della Capitale, consistente in un cantiere impiantato al colle Oppio;

tale cantiere, privo di cartelli indicatori e recintato da lamiera impenetrabili, è di proprietà del Ministero dell'interno;

secondo il progetto di cui i sottoscritti sono venuti a conoscenza starebbe per realizzarsi un palazzo di quattro piani;

l'opera edilizia si collocherebbe a un passo dall'imponente complesso delle Sette Sale (cisterna delle Terme), nel giardino di palazzo Brancaccio, che il piano regolatore destina a parco privato vincolato, cioè inedificabile;

un secolo fa tutto il colle, in forza della legge del 14 luglio 1887, è stato compreso nella « zona monumentale »;

a ridosso dell'area in questione sono inoltre altre importanti rovine romane, quali le Terme di Tito, le Terme di Traiano, la *Domus Aurea* e il *Porticus Liviae*, senza contare la vicinanza con il Colosseo;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

sull'area in questione è stato preparato un progetto, a cura della X ripartizione del Comune, dell'Accademia di Danimarca e dell'Istituto centrale del restauro, tendente alla creazione di un vero parco sul colle: scavi per riportare in luce antichità sepolte, ricostituzione del contesto topografico oggi illeggibile, sistemazione delle pendici verso il Colosseo, eliminazione degli stradoni di traffico, inclusione dell'area a nord di via delle Sette Sale;

il precedente ministro dell'interno, senatore Amintore Fanfani, dimostrando una personale sensibilità verso un patrimonio collettivo unico al mondo, aveva in passato sospeso l'ipotesi di costruzione del palazzo —:

se risponde a verità che è stata istituita appositamente una commissione e quali siano la sua configurazione ed i suoi orientamenti in proposito;

quali provvedimenti intenda prendere il ministro a tutela del patrimonio torico-artistico in questione;

se in particolare intende esercitare i suoi poteri inibitori nei confronti del cantiere citato. (4-12818)

MANNA e PARLATO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premezzo che

l'ex sindaco di Avellino, Antonio Matarazzo, arrestato e condannato per corruzione, cinque anni fa, è stato assolto, in appello, con formula piena, sicché il sospetto che egli fosse stato punito per vere osate ribellarsi agli ordini delle cosche della camorra palatina amministranti la ricostruzione in combutta con le cosche della camorra cutoliana e con i signori Pazienza e Giardili diventa prova privata (e, del resto, che il Matarazzo fosse stato vittima di una camorristica appresaglia gli interroganti lo hanno sempre sostenuto, ancora prima della sentenza assolutoria: si vedano interrogazioni

n. 4-11189 e n. 4-11246 rimaste senza alcuna risposta) —:

se sia a conoscenza del fatto che la consorte dell'ex sindaco, la signora Emilia Matarazzo, concedendo un'intervista al *Corriere dell'Ufita* (anno V, numero 2) ha dichiarato, fra l'altro, che in pregiudizio del marito (che fu additato all'opinione pubblica provinciale e nazionale come « elemento socialmente pericoloso ») fosse stato premeditato l'errore giudiziario, fosse stato prefabbricato, certo da nemici politici, ma che sicario, il killer di cui essi si servivano fosse il procuratore della Repubblica Antonio Gagliardi al quale il delinquentesco mandato di sostanziare « l'orrore giudiziario » era stato affidato affinché l'eliminazione morale e politica dello scomodo sindaco fosse totale e definitiva. Ha testualmente affermato la signora Matarazzo:

« Antonio fu arrestato il 4 aprile del 1984 per pochi centesimi in valuta estera che teneva in banca; la legge per la quale fu condannato fu poi modificata: non costituì più reato avere pochi soldi in valuta non italiana. Comunque, cinque giorni dopo, il 9 aprile, si sarebbe dovuto celebrare il processo per direttissima, e mio marito, quale che fosse stato il verdetto, sarebbe stato scarcerato. A mezzanotte in punto dell'8 aprile mi telefonò il procuratore Gagliardi il quale mi disse: "Non stia ad attendere suo marito per domani: gli ho fatto notificare un altro mandato d'arresto. Resterà in carcere, e lei sa benissimo di che cosa è colpevole. Quando si sarà decisa a parlare, sa dove trovarmi: ma non se la prenda con comodo, prima parla e meglio è". Io gli risposi che non vi erano verità diverse dalla piena innocenza di Antonio, che ero disponibile subito, davanti a Dio, ad aprire la mia coscienza per aiutare la giustizia; lo supplicai di agire con estremo rigore ma con imparzialità, senza cattiveria e senza pregiudizi, ed esplosi in lacrime. Ma lui, prima di abbassare la cornetta, trovò il coraggio di dire: "Non è la sua verità che mi interessa, ma la mia. Perciò, cara signora, ci pensi sopra e ve-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

drà che le cose andranno meglio". E poi... Eravamo alla settimana di Pasqua. Ero già stata interrogata diverse volte. E sempre, durante gli interrogatori, il procuratore Gagliardi insisteva nel chiedermi quali e come fossero i miei rapporti intimi con mio marito. Non ho mai capito cosa c'entrasse la vita intima, coniugale, con la concussione. No: il procuratore non giocava a fare il maschio. Mirava a qualcosa di più perverso: a farmi crollare psicologicamente per iniettarmi la sua verità e farmela, alla fine, testimoniare. Per lui che non aveva potuto trovare un briciolo di indizio a carico dell'imputato Matarazzo, estorcere a me una falsa testimonianza avrebbe significato provare l'inesistente. Comunque, il procuratore Gagliardi, sempre nei giorni della settimana santa del 1984, mi fece sapere che doveva parlarmi, dirmi delle cose importanti sul conto di mio marito, ma me le avrebbe dette solo se avessi salito le scale della procura, il giorno di sabato santo, con un ramoscello di ulivo in mano. Non era, la sua, una richiesta a caso: voleva far sapere in giro che la moglie di Antonio Matarazzo, finalmente pentita, finalmente disposta a vuotare il sacco, si era presentata dal procuratore a firmare la pace con lui e la condanna per suo marito. Naturalmente declinai l'invito, convinta come ero e sono che si trattava di un ulteriore oltraggio alla giustizia e alla verità, oltre che alla religione ».

Incalzata dall'intervistatore Franco Genzale, la signora Emilia Matarazzo, invitata ad esprimere la sua opinione sugli scandali del carcere di Bellizzi Iripino e sul coinvolgimento del magistrato, ha dichiarato: « Io credo che al giudice Gagliardi vadano riconosciuti grandi meriti nella lotta alla camorra. Senza di lui, probabilmente, Avellino sarebbe oggi città di camorra. Dico, però, anche questo: lo stesso magistrato, nell'amministrare la giustizia, ha usato metodi camorristici: l'intimidazione, la violenza psicologica, l'estorsione morale ».

Per sapere altresì se risulti al ministro che in relazione alla suindicata intervista

siano state effettuate smentite dall'intervistata stessa o dal procuratore Gagliardi e comunque, quali iniziative, nell'ambito della sua competenza, ritenga di assumere. (4-12819)

CIMA e FILIPPINI ROSA. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

il comitato tecnico per l'ambiente della regione Liguria ha espresso parere favorevole a quello che l'ACNA CO di Cengio (SV) chiama « impianto produzione solfati »;

il 16 gennaio 1989 il ministro dell'ambiente aveva definito tale impianto come « impianto di smaltimento e di riciclaggio dei reflui con produzione di solfati sodici e potassici » ed aveva altresì dichiarato alla Camera che « è da valutare in termini giuridici e di opportunità secondo la disciplina recentemente divenuta efficace a livello nazionale. »;

tale impianto è stato considerato da comitato tecnico per l'ambiente come impianto produttivo e, quindi, valutato in base alla legge n. 203 del 1988 e non in base alla normativa più restrittiva che regola lo smaltimento dei rifiuti industriali anche se, in realtà, funzionerà da impianto di smaltimento tramite termidistruzione dei rifiuti accumulati dei *lagoons*;

non risulta che sia stata effettuata né disposta una valutazione dell'impatto ambientale dell'impianto;

tale impianto emetterebbe in atmosfera, tra le altre sostanze, il mercurio aggiungendo così un nuovo inquinante a quelli quotidianamente rilasciati da uno stabilimento che conta oltre cento punti di emissione in atmosfera —

se non ritenga necessario chiarir definitivamente la reale natura dell'impianto in questione, non solo per garantire la massima tutela della salute e dell'ambiente, ma anche e soprattutto per evitare che l'ACNA trasferisca in atmo

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

sfera, bruciandoli, i rifiuti liquidi che non riesce a smaltire e che, pertanto, dopo aver compromesso il corpo idrico con una secolare attività incompatibile con l'ambiente, produca ora un ulteriore aggravamento delle condizioni ambientali della Valle Bormida ed un ulteriore pericolo per la salute dei suoi abitanti;

quali siano le ragioni per cui la valutazione di impatto ambientale non è stata effettuata nonostante le dichiarazioni rese alla Camera, e se non ritenga necessario intervenire affinché l'impianto sia preventivamente valutato sotto l'aspetto dell'impatto ambientale, in modo tale da evitare che quello che si configura come un inceneritore a tutti gli effetti goda di una sorta di corsia preferenziale fondata sul « declassamento » ad impianto di produzione, che gli garantirebbe controlli e prescrizioni in base a norme molto meno restrittive;

se sia nota al ministro l'opposizione della popolazione della Valle Bormida alla costruzione di quello che, nei fatti, finirà per rivelarsi un inceneritore all'interno di uno stabilimento di cui chiede la chiusura per incompatibilità ambientale.

(4-12820)

VITI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

se le notizie relative alla paventata soppressione delle stazioni ferroviarie di Marina e Acquafredda di Maratea, pervenute al sindaco di quel comune, abbiano qualche fondamento;

se, nell'affermativa, non ritenga di intervenire perché vengano evitate ulteriori penalizzazioni all'importante centro turistico, il quale nel recente passato ha subito dannosi provvedimenti di limitazione delle fermate di treni nella sua stazione centrale;

se gli organi competenti ministeriali abbiano considerato e valutato la grande utilità delle sopraccitate stazioni ferroviarie, peraltro utilizzate quotidianamente da lavoratori, studenti e turisti, in un

centro balneare di importanza internazionale quale è, appunto, Maratea, che trae dal turismo la sua unica risorsa economica. (4-12821)

VESCE, RUTELLI e FACCIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che

in conseguenza alla legge n. 327 del 3 marzo 1988, che ha modificato l'articolo 2 della legge n. 1423 del 1956, non sono più previste fra le persone assoggettabili al rimpatrio, con foglio di via obbligatorio, coloro che sono ritenuti pericolosi per la moralità pubblica;

in diverse questure d'Italia sono stati già revocati i fogli di via per i casi non più rientranti nelle disposizioni di legge;

nella provincia di Treviso invece non solo non sono stati revocati i fogli di via nei casi prescritti per legge, ma nelle ultime settimane si sono comminate, con estrema insistenza, pene pecuniarie a transessuali ed omosessuali da parte delle forze dell'ordine, con l'accusa di travestimento —:

se sia stata data disposizione che tutte le questure d'Italia provvedano alla revoca dei fogli di via obbligatori nei casi prescritti dalla legge n. 327 del 1988 e, in caso affermativo, come mai ciò non si sia ancora verificato per quanto riguarda la questura di Treviso. (4-12822)

VESCE, RUTELLI, CALDERISI, d'AMATO LUIGI e TEODORI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per gli affari regionali e i problemi istituzionali.* — Per sapere — premesso che:

i funzionari dell'Istituto centrale di statistica (ISTAT), dottori Adriana Spera e Rocco Tritto, appartenenti alla VIII qualifica funzionale, militanti del partito radicale nonché coordinatori responsabili della sezione Istat della Unione sindacale italiana (USI), sono stati oggetto di tra-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

sferimento d'ufficio, immediato ed immotivato, con ordine di servizio n. 161 del 19 settembre 1988 firmato dal direttore generale Vincenzo Siesto, dalla direzione amministrativa - ove prestavano la loro opera da oltre un decennio - a quella tecnica;

la dottoressa Adriana Spera, al momento del trasferimento suddetto, risultava da tempo assente per riposo anticipato;

il trasferimento fu adottato nei giorni immediatamente successivi al blitz operato presso l'ISTAT dalla Guardia di finanza che, su ordine del sostituto procuratore della Repubblica dottor Giacomo Paoloni, aveva provveduto al sequestro di una ingente quantità di documenti riguardanti appalti « sospetti », per oltre cento miliardi di lire, affidati col sistema della trattativa privata, come ampiamente riportato da alcuni organi di stampa come *Il Giornale d'Italia* del 26 settembre 1988, *La Stampa* del 27 settembre 1988 ed *Il Borghese* del 16 ottobre 1988;

l'allontanamento dei dottori Adriana Spera e Rocco Tritto dalla direzione amministrativa - servizio amministrativo - venne disposto in quanto gli stessi, sulla base di illazioni e sospetti - legati soprattutto al fatto che l'inchiesta penale a carico dell'ISTAT era stata avviata a seguito di una campagna di stampa condotta da *Il Giornale d'Italia* e di un successivo esposto-denuncia inoltrato alla procura della Repubblica di Roma dai deputati Rutelli, Calderisi e Luigi d'Amato - vennero considerati autori della fuga di notizie in merito ai predetti appalti « sospetti », come risulta dall'articolo apparso su *Il Giornale d'Italia* del 3 ottobre 1988 dal titolo « L'Istat sotto inchiesta dà la caccia alle streghe »;

il TAR del Lazio (III Sez.), con ordinanza n. 9 del 14 febbraio 1989, sospendeva il predetto trasferimento in quanto dallo stesso derivavano danni gravi ed irreparabili ai trasferiti, come previsto dall'ultimo comma dell'articolo 21 della legge 6 dicembre 1981, n. 1034;

l'ISTAT dava esecuzione al disposto del TAR del Lazio solo un mese dopo (14 febbraio 1989), senza che nessun ordine di servizio fosse affisso all'albo dello stesso ISTAT, come avvenuto in occasione del trasferimento, ma con lettera raccomandata riservata, notificata agli interessati;

si trattava, però, di una reintegrazione *sui generis*, in quanto ai suddetti funzionari veniva tassativamente vietato di far ritorno nella sede presso cui erano ubicati gli uffici del servizio amministrativo della direzione amministrativa (via Depretis, 77 - Roma), in quanto destinati a riprendere servizio in una stanza ubicata al IV piano della sede di via Torino n. 6 - Roma - ove vi sono uffici, esclusivamente, della direzione tecnica; la predetta stanza, peraltro, risultava sprovvista di riscaldamento e presentava sporcizia diffusa su pavimenti ed arredi, come risulta da apposito verbale sottoscritto dal dirigente la sezione I del servizio amministrativo medesimo;

il Consiglio di Stato (VI sezione), presso cui l'ISTAT aveva interposto appello per ottenere l'annullamento della sentenza di sospensiva emessa dal TAR del Lazio, con ordinanza n. 286 del 31 marzo 1989, rigettava l'istanza dell'ISTAT medesimo, confermando la sentenza di primo grado;

prima del trasferimento, sospeso dal TAR del Lazio e confermato dal Consiglio di Stato, ai funzionari Spera e Tritto era demandato il compito di curare la gestione di diverse decine di contratti di appalto a carattere continuativo, di circa cinquanta polizze assicurative nonché il controllo delle fatture relative alle varie utenze (SIP, ACEA, ENEL ecc., con il conseguente disbrigo dell'eventuale contenzioso;

a seguito della reintegrazione disposta dal TAR del Lazio, il signor Rocco Tritto - ferma restando l'assenza della signora Adriana Spera per maternità -, funzionario della VIII qualifica funzionale in possesso di una elevata professionalità

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

acquisita durante oltre sedici anni di permanenza al servizio amministrativo dell'ISTAT, come ampiamente documentato dalle « note di qualifica » redatte dallo stesso ISTAT e senza aver mai ricevuto alcuna nota di demerito, veniva incaricato di provvedere ad inviare — con apposita distinta prestampata, denominata « richiesta di pagamento » — al servizio ragioneria, per il relativo pagamento, le bollette riguardanti alcune utenze come SIP, ENEL, ACEA che, tramite l'ufficio postale interno, pervengono al servizio amministrativo medesimo;

dal 14 febbraio 1989 (data della reintegrazione) ad oggi, dopo quasi sessanta giorni, il funzionario Tritto ha trasmesso circa 25 (venticinque!) distinte al servizio ragioneria (meno di mezza distinta *pro die*), percependo per tali prestazioni uno stipendio lordo complessivo di circa 8 milioni di lire, corrispondenti a lire 320.000 per ogni distinta compilata che, come già detto, risulta prestampata e necessita della semplice aggiunta a mano dell'importo delle fatture (in cifre ed in lettere !);

sulla base della tariffa suesposta, il signor Tritto può senz'altro essere considerato tra i « passacarte » della pubblica amministrazione meglio pagati —;

quali provvedimenti intendano adottare per porre fine alla situazione descritta e perché la reintegrazione dei funzionari Spera e Tritto venga effettuata compiutamente. (4-12823)

VESCE, AGLIETTA, FACCIO e RUTELLI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia, della sanità e della difesa.* — Per sapere — premesso che

Marco Troiano, tossicodipendente di 25 anni, è morto, sembra per un edema polmonare, nella sala d'attesa del pronto soccorso dell'ospedale di Pescara dove era stato accompagnato dai carabinieri che cercavano un posto coperto dove farlo dormire (*Messaggero d'Abruzzo* del 28 marzo 1989):

il giovane era stato già portato al pronto soccorso la mattina precedente in seguito ad una crisi dovuta ad un'*overdose*;

sulla vicenda è stata aperta un'inchiesta per accertare se da parte del personale sanitario vi siano eventuali responsabilità nella morte del giovane e soprattutto se gli fosse stata data la necessaria assistenza;

in base ad un ordine del giorno della direzione sanitaria dell'ospedale di Pescara è proibito ai medici del pronto soccorso ricoverare tossicodipendenti ed etilisti e che gli stessi vanno trattati ambulatoriamente —;

a quali conclusioni è giunta l'inchiesta e se sono state accertate eventuali responsabilità nella morte del giovane, che già il giorno precedente aveva dovuto ricorrere urgentemente alle cure sanitarie e che nonostante ciò era stato subito dopo dimesso;

se corrisponde al vero che i carabinieri avevano portato il Troiani in ospedale solo per farlo dormire al coperto, ed in questo caso come mai non lo avevano accompagnato a casa sua o per quale motivo non era in grado di andarci da solo;

per quale motivo la direzione sanitaria dell'ospedale di Pescara ha emesso una circolare in cui si fa divieto di ricoverare tossicodipendenti o etilisti e se esiste, nell'ospedale, una struttura adeguata al loro ricovero, in caso di crisi, per il tempo necessario ad evitare eventuali ricadute che, come nel caso di Troiani, rischiano di avere conseguenze mortali. (4-12824)

MACERATINI. — *Ai Ministri della sanità e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

a San Felice Circeo (LT) il comune non ha provveduto ad applicare la legge in merito all'abbattimento delle barriere architettoniche;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

il comune di San Felice Circeo non ha ancora preso in seria considerazione il problema degli accessi in vari enti e uffici pubblici, come comune e USL, da parte dei portatori di *handicap* e che, inoltre, non è stato affrontato il tema dei parcheggi riservati ai portatori di *handicap* —:

quali iniziative il Governo intenda sollecitamente e doverosamente promuovere per accogliere le istanze dei menzionati portatori di *handicap*, in applicazione delle leggi dello Stato in materia.

(4-12825)

MACERATINI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

a Ceprano (FR) la locale USL FR/6 versa in precarie condizioni organizzative e gestionali con grossi disagi per i dipendenti e con notevole spreco di denaro pubblico;

specialmente all'interno dell'ospedale la cattiva organizzazione dei servizi e le carenze che da anni non vengono colmate hanno raggiunto livelli insostenibili;

il comitato di gestione della menzionata USL è incapace di fornire indirizzi e coordinamento al personale, con conseguenze drammatiche sulla qualità del servizio reso all'utenza;

la mancanza di centri pilota in grado di dare risposte in settori vitali costringe i pazienti e le loro famiglie a tristi e costose peregrinazioni;

spesso gli operatori sanitari (ausiliari, infermieri, portieri, medici) a causa della scarsità di personale in pianta organica e della sua cattiva organizzazione sono impossibilitati a svolgere dignitosamente il proprio lavoro;

dalle 19 in poi di ogni giorno il servizio di centralino resta incustodito dagli operatori addetti, con la conseguenza che la ricezione e lo smistamento delle chiamate vengono assolti dall'unico infermiere in servizio presso il pronto soccorso;

dalle 19 in poi di ogni giorno restano in servizio soltanto sei infermieri ed un medico in tutta la struttura ospedaliera, con quattro reparti di degenza ed il pronto soccorso —:

quali iniziative con carattere di urgenza il Governo intenda assumere per ristabilire un minimo di efficienza e di funzionalità nella menzionata struttura sanitaria.

(4-12826)

MACERATINI. — *Al Ministro per i beni culturali ed ambientali.* — Per sapere — premesso che:

a Viterbo la chiesa di Santa Maria delle Fortezze, il cui disegno viene attribuito da taluni al Bramante e da altri al Vignola, giace in uno stato di degrado che raggiunge livelli di particolare gravità;

tra i ruderi vi sono erbe e rovi altissimi (perfino di due, tre metri), cataste di pietre, di massi, di colonnine spezzate;

inoltre, la chiesa all'interno è piena di rifiuti che la fanno somigliare ad una discarica —:

quali iniziative concrete il Governo intenda assumere in via d'urgenza per preservare un monumento di così rilevante valore artistico e culturale.(4-12827)

MACERATINI. — *Al Ministro per la funzione pubblica.* — Per sapere — premesso che

il Parlamento ha di recente approvato la legge di ristrutturazione dell'INPS e dell'INAIL;

in detta legge viene opportunamente riconosciuto per i funzionari dei detti enti, entrati in carriera direttiva prima della legge sul riassetto del parastato, la parificazione al trattamento giuridico ed economico della dirigenza —:

se e quali provvedimenti intenda adottare il Governo perché — nell'ovvia esigenza di assicurare analoghi disciplina

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

e trattamento anche ai funzionari dello Stato — sia riconosciuto anche a coloro che sono entrati nella carriera direttiva dello Stato anteriormente alla legge 11 luglio 1980, n. 312, l'aggancio al trattamento giuridico ed economico degli ispettori generali e dei direttori di divisione dei ruoli ad esaurimento di cui all'articolo 61 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748 e successive modificazioni. (4-12828)

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

il comune di Piglio è privo di una linea di collegamento adeguata con il comune di Anagni, ove ha sede la stazione delle ferrovie dello Stato, con gravi disagi per l'utenza;

nel 1987 il sindaco di Piglio con nota numero di protocollo 4860 del 18 settembre 1987 ha inviato una lettera all'assessorato ai trasporti della regione Lazio, al Consorzio trasporti del Lazio, all'Azienda trasporti ACOTRAL, con la richiesta di istituire una linea di collegamento fra Piglio ed Anagni;

il consiglio comunale di Piglio riunitosi in via straordinaria il 13 febbraio 1988 ha deliberato l'istituzione di un servizio di trasporto urbano; la cui delibera con numero di protocollo 1133 del 7 marzo 1988 è stata inoltrata alle autorità competenti;

da quella data niente si è più saputo —:

quali iniziative in via immediata il Governo intenda assumere per sollecitare la effettiva istituzione della menzionata linea di collegamento, di cui la popolazione di Piglio ha sempre maggior necessità. (4-12829)

DEL DONNO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso

che l'articolo 17 della legge 1° dicembre 1988, n. 870 disciplina le abilita-

zioni delle operazioni tecniche nella legge stessa previste;

che la legge 18 marzo 1988, n. 111 istituisce la patente comunitaria e detta nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida;

l'intesa raggiunta con le organizzazioni sindacali come previsto dal citato articolo 17 della legge n. 870 del 1988 in data 4 luglio 1988 e che pertanto è necessario provvedere all'approvazione dei programmi per i corsi di abilitazione e per i corsi di qualificazione previsti dall'articolo 17 della legge 1° dicembre 1988, n. 870, per il conseguimento dell'abilitazione all'espletamento degli esami per il rilascio delle patenti di guida categoria A e B sono ammessi gli impiegati della direzione generale della motorizzazione civile (MCTC) appartenenti alle *ex* carriera direttiva amministrativa, di concetto ed esecutiva;

che il personale nominato nella *ex* carriera esecutiva a decorrere dal 1° gennaio 1987, per essere ammesso alla frequenza dei corsi, dovrà essere in possesso di una anzianità complessiva di servizio presso la direzione generale della motorizzazione civile (MCTC) di almeno cinque anni da maturare alla data in cui viene bandito il concorso;

che il personale della *ex* carriera direttiva tecnica, assunto dopo l'entrata in vigore della legge n. 111 del 1988, è tenuto a frequentare i corsi, secondo il programma di cui all'allegato A e all'allegato B della citata normativa, secondo le modalità previste nei precedenti articoli 3-4-5; senza peraltro sostenere gli esami finali —:

se gli imminenti corsi di aggiornamento e di qualificazione, debbano essere per tutti i frequentanti coronati da un esame abilitante. Ciò sarebbe in contrasto con la consuetudine giuridica che impone una sola volta, gli esami di concorso, a titoli ed esame, le prove di abilitanti e qualificanti. In tutte le amministrazioni i corsi professionali sono specifici per gli aggiornamenti e mai come abilitanti. I

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

corsi di aggiornamento servono a mettere al corrente delle conquiste scientifiche, mai per abilitare, quasi si fosse di fronte ad un neofita, il già vincitore, abilitato ad ogni mansione inerente al concorso stesso. Le lezioni abilitanti si svolgeranno dal 24 gennaio 1989 fino al 9 febbraio. Subito dopo si sostengono gli esami da dividere in corso per aggiornare i già qualificati; l'altro, più lungo, per abilitare le nuove leve. (4-12830)

DEL DONNO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

il ministro dei trasporti ha una amministrazione prettamente burocratica, pur nella sua molteplice atipicità;

fra i suoi compiti d'istituto vi è anche quello delle trasformazioni dei veicoli industriali, per usi diversi;

per ottenere l'autorizzazione a tale trasformazione, l'avente titolo deve rivolgersi agli uffici della motorizzazione civile, dove ha sede l'officina trasformatrice. Detti uffici, esaminati gli incartamenti prodotti, decidono se autorizzare, con proprio provvedimento, il cambio della carrozzeria e, a seguito di visita e prova, il collaudatore, constatata la perfetta applicazione dei requisiti, concede il « regolare » facendo la propria relazione sul modello tecnico MC (motorizzazione civile) 2101;

per potere informare eventuali altri uffici della motorizzazione, competenti per la provincia cui appartiene il veicolo, è necessario inviare un certificato esplicativo dove vengono riportate le trasformazioni avvenute, con un modello predisposto in varia maniera nei vari uffici e spesso, in mancanza di tali modelli, vengono usati fogli intestati di altra amministrazione —:

se il Ministro ritenga che questi certificati esplicativi, che generalmente sono firmati dal direttore o da un delegato, costituiscano un atto tecnico o se, come più volte peraltro si è espressa la magistratura ordinaria, costituisca atto ammi-

nistrativo, ad uso interno degli uffici della motorizzazione civile e trasporti in concessione (MCTC);

se tali atti, esclusivamente amministrativi, possono essere firmati congiuntamente da funzionari tecnici o amministrativi appartenenti alla stessa carriera. Ad avviso dell'interrogante la dichiarazione e la relazione del tecnico non può in nessun caso essere considerata atto giuridico perché si limita ad evidenziare una constatazione di fatto, mentre il provvedimento è esclusivamente atto amministrativo producente effetti giuridici. (4-12831)

DEL DONNO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso

che il Ministero della pubblica istruzione, nel licenziare il progetto di piano per la istituzione di nuove università, ha attribuito alla costituenda università di Foggia soltanto il corso di laurea in « Scienze delle preparazioni alimentari », gemmato dalla Facoltà di agraria della università di Bari dal 1° novembre 1990;

il CUN ha espresso il proprio voto favorevole alle indicazioni ministeriali —:

se è stato considerato

che tali orientamenti sono in netto contrasto con la proposta formulata dai consigli provinciale e comunale di Foggia e con il parere espresso dal consiglio regionale, in quanto escludono per la costituenda università foggiana, rispetto alle previsioni iniziali, la Facoltà di economia e commercio e la Facoltà di giurisprudenza;

che la decisione appare grave ed incomprensibile soprattutto per quanto riguarda la « cancellazione » della Facoltà di economia e commercio, tenuto conto che lo stesso Consiglio della Facoltà di economia e commercio ha di recente ribadito il proprio orientamento favorevole alla istituzione dell'anzidetta Facoltà a Foggia, come « gemmazione » da Bari e che il Consorzio per l'università di Foggia

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

ha già stipulato con l'università di Bari una convenzione per lo svolgimento, a partire dal corrente anno accademico, di attività didattica decentrata della Facoltà di economia e commercio a Foggia;

che il progetto di piano messo a punto dal Ministero ed approvato dal CUN è in netto contrasto con quanto prescritto dalla legge 590/82 ai fini del riequilibrio del sistema universitario nelle regioni Puglia, Campania, Emilia-Romagna e Piemonte, in quanto le indicazioni del progetto di piano non sembrano indirizzate ad un effettivo riequilibrio del sistema universitario pugliese ma ad un rafforzamento dei poli universitari già esistenti, in una logica che vanifica, ancora prima di istituirlo *ope legis*, il terzo centro universitario pugliese;

che la previsione per Foggia di un solo corso di laurea, in una disciplina che, seppure vicina per vocazione del territorio non sembra in grado di polarizzare, se non in minima parte, l'interesse degli studenti della provincia di Foggia e del potenziale bacino della costituenda università, condanna fin d'ora l'università di Foggia a una posizione di assoluta marginalità rispetto al sistema universitario regionale e meridionale;

che le indicazioni del Governo appaiono assolutamente sottodimensionate rispetto alle strutture, alle infrastrutture e ai servizi già messi a disposizione dalle istituzioni locali e riconosciute valide dall'università di Bari.

Si chiede quindi di sapere se si intenda porre attenzione sostanzialmente in sede di stesura definitiva del piano di sviluppo dell'università alle indicazioni formulate per l'università di Foggia rimodellandone sulla base della proposta-parere del consiglio regionale, e cioè con la scelta della Facoltà di economia e commercio, giurisprudenza e agraria.

L'interrogante fa presente che la regione Puglia e in modo particolare i consiglieri regionali della provincia di Foggia hanno già promosso le necessarie iniziative presso il Governo affinché questo tenga nella dovuta considerazione il pa-

tere, le indicazioni e le considerazioni già formulate dal consiglio regionale. Le istituzioni, i partiti politici, le organizzazioni sindacali, le associazioni di categoria, le forze culturali stanno ponendo in atto le azioni ritenute opportune per sensibilizzare la regione Puglia e il Governo sul problema dell'università di Foggia. La « giornata di mobilitazione » sull'università di Foggia effettuata dalle istituzioni locali e dalle organizzazioni sindacali sabato 3 dicembre 1988, viene considerata come momento preliminare ad ottenere incontri entro breve tempo con il ministro competente e con il Governo nel suo complesso. (4-12832)

POLIDORI, FAGNI e TADDEI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere — premesso che

è dal 14 ottobre che esiste un carteggio fra la capitaneria di porto di Portoferraio (LI) e il comune di Porto Azzurro, riguardante la richiesta della srl « Brokers del Mediterraneo » intesa a mettere in opera una struttura galleggiante nello specchio d'acqua del porto di Porto Azzurro per 100 imbarcazioni da diporto. L'amministrazione comunale ha dato risposta negativa alla richiesta, in quanto con tale concessione, anche se annuale e rinnovabile, venivano meno le indicazioni date dalla stessa amministrazione per l'individuazione dell'approdo turistico del porto di Porto Azzurro da parte della regione Toscana e l'inserimento di questo nel piano regionale dei porti, per le esigenze promozionali, turistiche e di rilancio economico che detto comune avanza giustamente;

questa motivazione tuttavia non è stata ritenuta soddisfacente dalla capitaneria di Portoferraio, se in data 16 agosto 1988 è tornata a chiedere ugualmente parere all'amministrazione comunale. Quest'ultima ha ritenuto di rispondere ancora negativamente in quanto detta opera contrasta con il PDF di questo comune e non risolve il problema del porto —:

se risponde a verità la notizia secondo la quale, benché siano state date

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

risposte negative dalla giunta dello stesso comune, il Ministero avrebbe concesso ugualmente autorizzazione alla srl « Brokers Mediterraneo » per la realizzazione dell'opera nel porto di Porto Azzurro.

(4-12833)

CAPRILI. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

l'ufficio postale di Ripa Di Seravezza (Lucca) risulta organizzato come cinquanta anni fa;

i primi timidi tentativi di meccanizzazione iniziano ora, ma sono destinati a fallire, visto che mancano le condizioni essenziali per riorganizzare il lavoro e, in particolare, non ci sono spazi per poter collocare le nuove apparecchiature, manca il personale per farle funzionare, non c'è la possibilità di effettuare collegamenti elettrici sicuri;

tutto ciò, nonostante la buona volontà dei dipendenti dell'ufficio, genera disservizi per la popolazione e particolarmente per coloro che devono ricevere la pensione costretti a code defatiganti;

quali iniziative intenda assumere il ministro per garantire all'ufficio postale di Ripa di Seravezza un pieno funzionamento. (4-12834)

TAMINO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

i coniugi Bianco-Tortorella, dipendenti della direzione provinciale delle poste di Potenza sin dal 1981 hanno fatto domanda di applicazione presso l'ufficio di Lagonegro (Potenza);

nel settembre del 1982 furono staccati per una settimana a Lagonegro e subito il distacco fu revocato;

nel giugno del 1984 furono nuovamente distaccati a Lagonegro, Tortorella con mansioni superiori di controllore, fino al 30 ottobre: il distacco fu revocato

con il pretesto dell'esito positivo di un ricorso, presentato a seguito dell'esclusione dal conferimento delle mansioni superiori e relativo punteggio (presentato nel giugno del 1984);

nel giugno del 1985 i coniugi Bianco-Tortorella presentarono nuovamente domanda di trasferimento per l'ufficio di Lagonegro ed in quella occasione videro rigettata quella domanda, perché nel mese precedente era stata fatta una inchiesta, della durata di un giorno, a loro carico (prot. 18/RS del 31 maggio 1985): questa inchiesta non è stata notificata ai coniugi Bianco-Tortorella;

tra l'altro, da tutta la relazione, non si ravvisa incompatibilità ambientale, ma semplicemente un comportamento poco ortodosso e non sempre corretto, dettato da attriti, a parere della scrivente, di natura squisitamente personale, tra i coniugi e il direttore dell'ufficio in particolare —:

se non ritenga necessaria ed urgente un'indagine ispettiva presso la direzione provinciale poste di Potenza affinché vengano chiariti gli addebiti ai coniugi Bianco-Tortorella e venga risolta la loro situazione ambientale. (4-12835)

SOSPURI. — *Ai Ministri dell'ambiente, dell'interno, della sanità e di grazia e giustizia.* — Per sapere, con riferimento anche alla precedente interrogazione n. 4-09089 — premesso che

la ditta Di Zio non ha trovato la disponibilità (necessaria in base all'articolo 1 della legge regionale abruzzese n. 3 del 1989, di modifica della legge regionale 8 settembre 1988, n. 74) dell'amministrazione comunale interessata, alla realizzazione di una megadiscarica privata di rifiuti solidi urbani in località Colle Cese di Spoltore, in provincia di Pescara, incredibilmente autorizzata dalla regione Abruzzo con delibera del 1° settembre 1988;

la giunta del comune in riferimento, con delibera del 2 marzo 1989, n. 238. si

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

è, però, impegnata alla stipula di un atto di concessione a favore della citata ditta, per una discarica destinata ad accogliere, per tre anni, il pattume raccolto sul solo territorio di Spoltore, ponendo, tra le altre, la condizione che, in attesa della realizzazione dell'impianto, si provvedesse allo smaltimento dei rifiuti, con le procedure speciali previste dall'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n. 915, sullo stesso terreno ove dovrebbe sorgere l'impianto medesimo;

a seguito di ciò, la ditta Di Zio, dopo aver realizzato la discarica « d'emergenza », sta ora lavorando a quella triennale, e ciò in violazione, a giudizio dell'interrogante, di una lunga serie di norme di legge —:

1) se l'ordinanza del sindaco di Spoltore, emanata a seguito del ricorso al citato articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982, sia stata accompagnata dal parere specifico (necessario in quanto quello espresso dagli « esperti » della regione, peraltro non condivisibile, sulla megadiscarica controllata si riferiva ad un progetto che prevedeva, almeno, sulla carta, ben altri accorgimenti, pur se sempre insufficienti, di carattere igienico-sanitario ed ambientale) degli « organi tecnici locali », secondo quanto richiesto dalla circolare 27 settembre 1984, n. 70, del Ministero della sanità;

2) se, per entrambe le discariche, siano state acquisite le autorizzazioni dell'ispettorato ripartimentale delle foreste territorialmente competente, essendo le due opere localizzate su territorio sottoposto a vincolo idrogeologico;

3) se non ritengano che i lavori in corso per la realizzazione della discarica « triennale » si stiano svolgendo abusivamente e debbano, pertanto, immediatamente essere sospesi, giacché gli stessi si stanno eseguendo in assenza di un qualsiasi progetto e di una qualsiasi autorizzazione, dal momento che ritenere validi anche per quest'opera l'autorizzazione e il

progetto relativi alla megadiscarica, per 800.000 metri cubi di rifiuti, rappresenta solo un furbesco tentativo di aggiramento surrettizio delle precise procedure amministrative da seguire in materia, nel rispetto della legge, invece così palesemente violata;

4) se, peraltro, siano a conoscenza delle « stranezze » e dei « privilegi » che hanno caratterizzato l'iter di approvazione (avvenuta in data 1° settembre 1988) della citata megadiscarica, sia presso la provincia di Pescara, sia presso la regione Abruzzo, sostanziatasi, solo per fare qualche esempio, nella fulminea celerità con la quale ha proceduto (48 ore, ha affermato lo stesso assessore regionale all'ecologia dell'epoca, con riferimento all'istruttoria provinciale; e con trasmissione « a mano » della documentazione da un ente all'altro!), scavalcando altre pratiche, questa volta anche presso il citato assessorato all'ecologia, forse per evitare che fosse prima varata la legge regionale n. 74 del 1988 (dell'8 settembre), la quale restituiva priorità all'iniziativa pubblica, « frenando » quella privata; in un assurdo « errore » di valutazione commesso dal rappresentante (illegittimo) del comune di Spoltore, nell'ambito della conferenza di cui all'articolo 3-bis della legge 29 ottobre 1987, n. 441; nell'aver considerato favorevole, come espressamente affermato, il parere dell'ufficio di prevenzione ed igiene ambientale della USL di Pescara, mentre, sebbene non del tutto esplicito — e chissà perché in questa occasione — nella lettera, ma tuttavia chiarissimo nello spirito, il parere stesso era da considerarsi contrario, sotto gli aspetti di competenza, come, del resto, il suo estensore materiale, dottor Di Michele, ha avuto modo di dichiarare in data 21 marzo scorso al professor Alessandro D'Ettore, il quale ultimo, il giorno precedente, aveva ricevuto identica risposta dall'attuale dirigente dell'ufficio stesso, dottor Lanza;

5) quali motivazioni e quali valutazioni tecniche abbiano, comunque, consentito ai partecipanti (dei quali si chiede di conoscere i nominativi) alla conferenza

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

sopra richiamata, di superare tutte le « riserve » e tutte le « preoccupazioni » igienico-sanitarie ed ambientali avanzate dalla USL stessa in merito alla localizzazione della megadiscarica; e se ciò, in particolare, sia avvenuto a seguito di:

a) responsabile esame e scrupolosa verifica circa la rispondenza al vero della documentazione prodotta dalla ditta Di Zio, rispetto alla realtà esistente sul territorio; e, in caso affermativo, nel corso di quali riunioni, svoltesi in quali date e alla presenza di chi;

b) attento sopralluogo; e, in caso affermativo, svolto da chi, in quale data e se esista in proposito un verbale;

6) quale esito abbiano avuto gli esposti inoltrati, in relazione all'intera vicenda, da alcuni cittadini residenti in Spoltore, alla procura della Repubblica di Pescara in data 7 gennaio 1989 (primo firmatario Antonio D'Onofrio) e in data 23 marzo 1989 (primo firmatario Alessandro D'Ettore), nonché alla pretura, in data 15 marzo 1989;

7) se non ritengano, con l'assoluta urgenza richiesta dal caso e dalla situazione di rischio che va ogni giorno di più accentuandosi, e considerato che con gli esposti in riferimento sono stati denunciati falsi, doveroso disporre:

a) una visita ispettiva sul luogo da parte di funzionari del Ministero dell'ambiente;

b) l'intervento dei nuclei operativi ecologici dei carabinieri;

c) una indagine amministrativa circa la regolarità delle procedure seguite dalla provincia di Pescara e dalla regione Abruzzo nel rilascio dell'autorizzazione relativa al progetto di megadiscarica, presentato dalla ditta Di Zio;

d) la verifica, in termini di compatibilità, della localizzazione di una qualsiasi discarica di rifiuti solidi urbani sul territorio in oggetto, con le previsioni della legge 8 agosto 1985, n. 431;

e) la richiesta di un quesito specifico ai responsabili dell'Ufficio prevenzione ed igiene ambientale della USL di Pescara, ed in particolare direttamente ai nominati di cui al precedente punto 4), circa l'interpretazione autentica del parere espresso in merito alla realizzazione della megadiscarica di che trattasi.

(4-12836)

STAITI di CUDDIA delle CHIUSE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che è stato emesso un provvedimento di trasferimento della stazione dei carabinieri di Binasco, nei confronti del maresciallo Boschi, il quale era comandante della stazione già nel 1978, allorché nel comune di Zibido San Giacomo, che compete per territorio alla suddetta stazione dei carabinieri, si verificavano vicende ora al vaglio dei magistrati per irregolarità commesse dagli amministratori comunali nello smaltimento di rifiuti contenenti cianuro in una discarica abusiva — se tale provvedimento non sia da porsi in relazione con le indagini avviate dal maresciallo Boschi in ordine a queste ed altre irregolarità compiute dalla giunta comunale di Zibido San Giacomo.

(4-12837)

STAITI di CUDDIA delle CHIUSE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

durante la costruzione del municipio e della scuola di Zibido San Giacomo (Milano), l'allora sindaco De Simone incaricava la ditta che aveva l'appalto comunale di costruire anche la propria villa privata;

a quanto risulta all'interrogante, i cittadini del comune di Zibido San Giacomo hanno notato che gli operai dell'impresa lavoravano alternativamente alla casa dell'ex sindaco e al municipio, sottraendo così ore di lavoro a spese dell'amministrazione comunale per impiegarle nei lavori di costruzione della villa del signor De Simone;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

se non intenda avviare, nell'ambito delle sue competenze, un'inchiesta per accertare la veridicità di questi fatti che, se veri, configurerebbero il reato di interesse privato in atti d'ufficio. (4-12838)

BAGHINO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

l'azienda LMI di Casarza Ligure ha comunicato ufficialmente al personale che trasferirà attrezzature e lavoratori a Seravalle Scrivia, a cominciare dal prossimo ottobre;

ciò comporterà non solo una diminuzione di attività lavorativa, anche dell'annesso indotto, nella zona di Genova, che è una delle province riconosciute dal Governo come prioritarie nell'interessamento per lo sviluppo industriale, ma anche una fatale disoccupazione, poiché non va dimenticato che i 174 lavoratori della LMI non potranno comunque accedere alla provocatoria assicurazione ricevuta dall'impresa di essere disposta al loro spostamento quotidiano, trattandosi non soltanto di una distanza superiore a 50 chilometri, ma anche di un disagio familiare di non piccolo conto —:

se, considerato tra l'altro il pesante stato dell'economia della zona, non intenda intervenire per scongiurare tale trasferimento, essendo evidente che ogni impresa non deve soltanto assolutamente perseguire il profitto, ma lo deve sempre collegare al rispetto delle esigenze sociali e alle situazioni economiche della zona in cui opera. (4-12839)

PAVONI. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere — premesso che:

Verona è stata indicata quale una delle città che ospiteranno i campionati mondiali di calcio 1990;

detta designazione onora non solo la città, ma tutta una provincia la cui operosità e ospitalità risultano in questo

modo indicate al mondo sportivo e non, su scala internazionale;

tale manifestazione è occasione di larga partecipazione popolare e interessamento che coinvolgono non solo la provincia veronese, ma anche le province limitrofe;

a presiedere il comitato organizzatore locale (COL) veronese è stato chiamato, dal presidente nazionale del COL dottor Luca di Montezemolo, il commendatore Tino Guidotti, già presidente dell'Associazione calcio Hellas Verona;

il comitato organizzatore locale ha il compito di sensibilizzare l'opinione pubblica e di mobilitare tutta la popolazione a partecipare a quella che sarà una grande manifestazione sportiva mondiale;

il giorno venerdì 7 aprile, a Bovolone, si è tenuta un'assise di tutta la Bassa Veronese per coinvolgere questa vasta area agli avvenimenti sportivi previsti per i campionati mondiali di calcio;

relatore a questa assise è stato chiamato il commendatore Tino Guidotti nella sua qualità di presidente del COL veronese;

lo stesso davanti a un folto uditorio, ha testualmente affermato « ... vi invito a votare, in occasione delle prossime elezioni europee, il sindaco di Verona, professor Gabriele Sboarina, che, oltre aver dato tanto allo sport, è stato il sindaco dello scudetto conquistato dall'Associazione calcio Hellas Verona ... » —:

se non consideri che tali manifestazioni di partigianeria politica contrastino con gli interessi più vasti dello sport, patrimonio autentico di tutta la popolazione, e ancor più se non ritenga opportuno sollevare da questa responsabilità il commendatore Tino Guidotti, ad avviso dell'interrogante dimostratosi uomo di parte politica, non degno di ricoprire incarichi che richiedono maggior equilibrio e onorano tutta una città. (4-12840)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

D'AMATO CARLO, FRANCESE, IOSSA e NAPPI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

se non ritiene gravissimo l'atteggiamento assunto dal Ministro delle partecipazioni statali che si è dato alla fuga per evitare di incontrare una delegazione di parlamentari napoletani, rappresentanti del sindacato nazionale comprensoriale e del consiglio di fabbrica, del sindaco e vice sindaco di Pomigliano d'Arco e del consiglio comunale convenuti a Roma con centinaia di lavoratori per discutere la questione della ventilata cessione dello stabilimento Alfa-Avio di Pomigliano d'Arco alla FIAT.

Il comportamento è tanto più gravemente omissivo se a tanto si aggiunge che sono state da tempo presentate numerose interrogazioni parlamentari sull'argomento, rimaste senza riscontro, tant'è che si ha il sospetto che la vicenda Alfa-Avio stia sempre più assumendo la connotazione di una vicenda privata del ministro, quali iniziative intende assumere per restituire all'intera vicenda una

sede collegiale e responsabile di valutazione e decisione. (4-12841)

PERRONE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se ritenga, ormai, opportuno intervenire in forma decisiva sull'ANAS, che oppone inspiegabile resistenza al trasferimento al consorzio autostrada Messina-Catania del progetto e delle relative somme utili per avviare il lavoro del terzo e ultimo lotto del raccordo della tangenziale ovest col casello autostradale di San Gregorio;

se intenda, ancora, avallare le tergiversazioni che hanno portato l'ANAS a non dare pratica attuazione ad una decisione arbitraria, che da un anno ha trasferito al consorzio messinese la gestione del lavoro di completamento della tangenziale;

se, infine, sia a conoscenza dei disagi che il mancato completamento dell'opera provoca alla circolazione e quindi agli utenti della strada. (4-12842)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

DEL DONNO. — *Ai Ministri del turismo e spettacolo e per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere:

se, oltre quanto riferisce il quotidiano *Puglia* (sabato 1° e 8 aprile) sul piano turistico per la stagione estiva 1989, vi è qualche cosa di più serio, di più concreto, oltre la programmazione che sa di parole, di discorsi programmatici, per le oche di Giove non per la realtà turistica da migliorare o, meglio, da rifare in pieno dalle fondamenta. In tutti i paesi gravitanti nel Mediterraneo la programmazione turistica, realizzata nelle forme e nei modi più geniali e moderni, offre ai turisti svaghi e comodità che l'Italia deve ancora sognare. Gli alberghi sono vere ed eleganti oasi cittadine con negozi, piscine, saune, club vari, sale da gioco, divertimenti, banche, bar con auditori, giardini, zone ombrose, tavolini eleganti nelle *hall*, con giovani pronti a mettervi in comunicazione telefonica colle proprie e le altre regioni e continenti, disponibilità di cibi pregiati, pulizia rispecchiante le immagini, divertimenti notturni di ogni genere, prezzi contenuti, spese ben specificate, sale da cinema;

se a confronto anche dei nuovi alberghi del terzo mondo l'Italia può dirsi

che marcia in linea parallela col terzo mondo;

se, per migliorare il turismo, non si debbano evitare i continui scioperi e ritardi degli aerei e dei treni, velenosi irreparabili nemici, che feriscono a morte ogni forma di civiltà e di turismo.

(3-01663)

DEL DONNO. — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per conoscere:

quale sia il giudizio del Governo sul dibattito al consiglio comunale di Andria che, dopo matura indagine sulla tassa per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani e l'imposta comunale per l'esercizio di imprese di arti e di professioni si è concluso con la constatazione che tali tasse obbligano il comune a triplicare l'imposta, senza contare l'ulteriore aggiunta della TASCAP;

se la forte difficoltà applicativa, a causa della grave e incerta situazione economica che riguarda non solo questa città, ma l'intero Mezzogiorno, non renda necessario tener conto della possibilità di diversificazione delle aliquote delle tasse suddette in relazione alle situazioni più ricche e più avvantaggiate;

se non ritenga utile creare condizioni di maggior favore per quelle zone più svantaggiate sotto il profilo economico e sociale e sotto il profilo della qualità dei servizi, creando per questa una possibilità di recupero del mancato introito con il fondo perequativo dello Stato.

(3-01664)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA POMERIDIANA DELL'11 APRILE 1989

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