

RESOCONTO STENOGRAFICO

484.

SEDUTA DI LUNEDÌ 18 GIUGNO 1990

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALFREDO BIONDI

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	62093	Proposte di legge:	
Disegni di legge:		(Annunzio)	62126
(Annunzio)	62126	(Assegnazione a Commissione in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento)	62126
(Proposta di assegnazione a Commis- sione in sede legislativa)	62094	(Assegnazione a Commissione in sede referente)	62127
Disegno di legge recante approvazione di uno statuto regionale:		(Proposta di trasferimento della sede referente alla sede legislativa) . . .	62094
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	62126	Proposta di legge costituzionale:	
Disegni di legge di conversione:		(Assegnazione a Commissione in sede referente)	62126
(Annunzio della presentazione) . . .	62093	Interrogazioni, interpellanze e mozioni	
(Assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96- bis del regolamento)	62093	(Annunzio)	62127
(Trasmissione dal Senato)	62093		

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

PAG.	PAG.
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):	Documento di indirizzo:
PRESIDENTE . . . 62094, 62097, 62098, 62100	(Ritiro) 62127
62102, 62104, 62106, 62107, 62110, 62111,	Gruppo parlamentare:
62112, 62114, 62115, 62116, 62118, 62119,	(Modifica nella costituzione) 62094
62120	Risposte scritte ad interrogazioni:
ALINOVÌ ABDON (PCI) 62102, 62104	(Annunzio) 62127
BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN) . 62107,	Su un lutto del deputato Romeo Ric-
62116	ciuti
BASSANINI FRANCO (Sin. Ind.) . 62096, 62098	PRESIDENTE 62094
LABRIOLA SILVANO (PSI) 62111	Ordine del giorno della seduta di do-
FAGNI EDDA (PCI) 62114, 62118	mani 62122
NEPI GUALTIERO <i>Sottosegretario di Stato per i</i>	
<i>trasporti</i> 62097, 62102, 62106	
62110, 62113, 62115, 62117	
RUSSO FRANCO (Misto) 62100	
VALENSISE RAFFAELE (MSI-DN) 62120	

La seduta comincia alle 17.

MAURO DUTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta dell'11 giugno 1990.

(È approvato)

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, secondo comma del regolamento, i deputati Armellin, Augello, Bassi Montanari, Benedikter, Bernasconi, Boniver, Cervetti, Crescenzi, Del Donno, Facchiano, Gramaglia, Gunnella, Michellini, Montanari Fornari, Perani, Piccoli, Saretta, Scovacricchi, Anna Maria Serafini, Tagliabue e Tremaglia sono in missione per incarico del loro ufficio.

Annunzio della presentazione di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dei trasporti, hanno presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 15 giugno 1990, n. 151, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti locali» (4908).

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento, il suddetto disegno di legge è deferito alla XI Commissione permanente (Lavoro), in sede referente, con il parere della I, della V e della IX Commissione.

Il suddetto disegno di legge è altresì assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea, di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis. Tale parere dovrà essere espresso entro giovedì 21 giugno 1990.

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

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza, in data 15 giugno 1990, il seguente disegno di legge approvato da quel Consesso:

S.2280 — «Conversione in legge del decreto-legge 18 maggio 1990, n. 118, recante differimento del termine relativo all'elevazione del limite di età per il collocamento in congedo dei sottufficiali e dei militari di truppa del Corpo degli agenti di custodia. Disposizioni in deroga alla legge 23 marzo 1981, n. 91, in materia di attività sportiva (4902).

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento il suddetto disegno di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

legge è stato deferito, in pari data, in sede referente, alla XI Commissione permanente (Lavoro), con il parere della I, della II, della V e della VII Commissione.

Il suddetto disegno di legge è stato altresì assegnato alla I Commissione permanente (Affari Costituzionali), per il parere all'Assemblea, di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis. Tale parere dovrà essere espresso entro mercoledì 20 giugno 1990.

Proposta di assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta l'assegnazione, in sede legislativa, del seguente disegno di legge, che propongo alla Camera a norma del comma 1 dell'articolo 92 del regolamento:

X Commissione (Attività produttive):

«Contributo dello Stato alle spese di gestione del programma nazionale di ricerche aerospaziali (PRORA)» (4818) (con parere della I, della V e della XI Commissione, nonché della VII Commissione ex articolo 93, comma 3-bis del regolamento).

Proposta di trasferimento di progetti di legge della sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta l'assegnazione, in sede legislativa, dei seguenti progetti di legge, per i quali la XII Commissione permanente (Affari sociali), cui erano stati assegnati 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:

ARMELLIN ed altri: DIGNANI GRIMALDI ed

altri: «Modifiche alla disciplina delle indennità di accompagnamento di cui alla legge 21 novembre 1988, n. 508, recante norme integrative in materia di assistenza economica agli invalidi civili, ai ciechi civili ed ai sordomuti e istituzione di un assegno di frequenza per i minori invalidi» (3625-3678). (La Commissione ha proceduto all'esame abbinato).

Modifica nella costituzione di un gruppo parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che l'assemblea dei deputati comunisti ha eletto l'onorevole Giulio Quercini presidente del gruppo, in sostituzione dell'onorevole Renato Zangheri dimissionario.

Formulo al collega Quercini i migliori auguri per lo svolgimento dell'attività che lo vede impegnato, che tutta l'Assemblea ha interesse si effettui con pieno successo.

Su un lutto del deputato Ricciuti.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il deputato Ricciuti è stato colpito da grave lutto: la perdita della madre.

Al collega così duramente provato negli affetti familiari il Presidente della Camera ha già fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio che desidero ora rinnovare a titolo personale e a nome dell'intera Assemblea.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

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

Cominciamo dalla seguente interpellanza:

«I sottoscritti chiedono di interpellare i

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

ministri del tesoro e dei trasporti, per sapere — premesso che:

nel giugno 1989 la direzione dell'Ente ferrovie dello Stato ha assunto con la qualifica di dirigente generale il signor Stefano Della Pietra;

il contratto garantisce al Della Pietra un compenso (ma è preferibile parlare di stipendio, visto e considerato che in fondo si tratta pur sempre di un contratto di lavoro «subordinato») lordo di 154 milioni annui (tra stipendio vero e proprio, indennità integrativa speciale, integrazione retributiva e indennità personale), al netto non solo, ovviamente, degli aumenti dovuti alle variazioni dell'indennità integrativa speciale o degli scatti di anzianità, ma anche della incentivazione di «produttività» prevista dal relativo contratto collettivo nazionale di lavoro;

il contratto sopra menzionato prevede, inoltre, un'indennità di 15 milioni per il rimborso delle spese sostenute per il reperimento di un alloggio urbano;

nonostante che il Della Pietra, come dirigente, appartenga alla categoria dei lavoratori subordinati, i relativi contributi previdenziali ed assistenziali vengono versati solo dall'Ente ferrovie dello Stato, esentando il Della Pietra per contratto da ogni obbligo di contribuzione previdenziale;

L'Ente ferrovie dello Stato assicura contrattualmente, altresì, agevolazioni per i familiari, prevedendo infatti non solo la stipulazione, a proprio carico, di un'assicurazione di notevole entità (in caso di morte 1,3 miliardi di lire e in caso di invalidità permanente 560 milioni), ma stabilendo altresì l'assistenza sanitaria e integrativa per i familiari assumendosene l'onere ed infine prevedendo concessioni gratuite di viaggio non solo al Della Pietra ma anche ai suoi familiari;

lo stesso Della Pietra è contemporaneamente amministratore delegato della CIT, società controllata dall'Ente ferrovie dello Stato, nonché presidente ed amministratore della CIT England;

il contratto mediante il quale il Della Pietra è stato investito dalla CIT England dei due incarichi predetti, contratto la cui efficacia è stata retrodatata di circa un anno rispetto alla data della effettiva stipulazione, contiene a sua volta condizioni di una certa consistenza (tenendo conto che si tratta di un contratto che prevede il regime del *part time*), stabilendo esso un compenso lordo annuo di circa 82 milioni di lire (cui deve aggiungersi una sorta di «diaria» di 200 mila per l'estero e di 100 mila lire per l'Italia), l'assicurazione medica privata per il dirigente, per la moglie e per i figli minorenni, un'assicurazione sulla vita pari a circa 550 milioni di lire e infine il rimborso delle spese di viaggio per i familiari;

la coesistenza dei due rapporti contrattuali solleva, come è evidente, forti perplessità e genera, in ogni caso, un cumulo di retribuzioni e *fringe benefits* che non sembra in alcun modo giustificabile —:

se il caso ricordato rappresenti un'eccezione, o esprima un generale indirizzo di politica contrattuale dell'attuale amministrazione straordinaria dell'Ente ferrovie dello Stato;

se, pur considerando necessario e legittimo retribuire adeguatamente professionalità e competenza, non ritengano, in tal caso, censurabile tale indirizzo, tanto più che esso è adottato da un commissario straordinario il cui mandato di tre mesi previsto dall'articolo 8, comma 3, della legge 17 maggio 1985, n. 210, è ormai scaduto;

se non ritengano che un'amministratore straordinario di un ente, il cui elevato disavanzo di bilancio ha portato (come stabilito dall'articolo 8, comma 1, della legge 17 maggio 1985, n. 210) allo scioglimento del consiglio di amministrazione, abbia il dovere di attenersi a rigorosi criteri di economicità nell'effettuare assunzioni, ancorché di dirigenti, anziché elargire stipendi e *fringe benefits* largamente eccedenti i consueti compensi degli alti dirigenti dell'Ente ferrovie dello Stato;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

quali provvedimenti intendano conseguentemente assumere.

(2-00591)

«Bassanini, Visco».

(27 luglio 1989).

nonché dalla seguente interrogazione:

Russo Franco, Tamino e Ronchi, al ministro dei trasporti, «per conoscere — premesso che:

fonti giornalistiche hanno reso nota l'assunzione da parte dell'Ente ferrovie dello Stato di alcuni dirigenti, voluti dal signor Schimberni e, in particolare:

Stefano Della Pietra, albergatore di Maiori, diplomato all'istituto tecnico del turismo, assunto da Mario Schimberni come dirigente superiore dell'Ente ferrovie dello Stato, nominato amministratore delegato della CIT, con uno stipendio annuo lordo di 230 milioni di lire, che, sommato ai compensi per la carica, che tuttora mantiene, di presidente della CIT England, fanno salire i suoi compensi a 313 milioni;

al signor Della Pietra vengono altresì riconosciuti i seguenti benefici da parte dell'Ente ferrovie dello Stato:

assicurazione sulla vita, capitale di 1,3 miliardi per morte; 560 milioni per invalidità permanente;

assistenza sanitaria integrativa estesa ai familiari;

da parte della CIT England:

assicurazione sulla vita, capitale di 550 milioni di lire;

assicurazione medica privata;

rimborso spese di viaggio in prima classe e soggiorno per moglie e figli in Inghilterra o altri paesi diversi dall'Italia nelle occasioni in cui lo accompagnano nei viaggi di lavoro;

automobile a disposizione in Italia;

rimborso di 200.000 lire per ogni gior-

nata trascorsa in Inghilterra o altri paesi diversi dall'Italia, su incarico della CIT England, per le giornate trascorse in Italia il gettone è di 100 mila lire;

Cesare Vaciago, ingegnere, ex dirigente Montedison, assunto da Schimberni come direttore del dipartimento organizzazione dell'ente con un compenso annuo di 249 milioni e i seguenti benefici:

assicurazione sulla vita, capitale di 1,3 miliardi per morte; 560 milioni per invalidità permanente;

assistenza sanitaria integrativa estesa ai familiari;

Renzo Mattiussi, medico in pensione ex Montedison, assunto come direttore del servizio sanitario dell'ente ferroviario, per 200 milioni l'anno —:

se quanto esposto risponda al vero;

quali siano le motivazioni di tali assunzioni e di un trattamento economico di molte volte più favorevole di quello dei dirigenti dell'Ente ferrovie dello Stato;

se all'interno dell'organico dell'Ente ferrovie dello Stato, non vi fosse personale in grado di ricoprire gli incarichi destinati alle tre persone in questione;

se non ritenga necessario accertare che le risorse umane ed economiche dell'Ente ferrovie dello Stato siano utilizzate al meglio e non per scopi e fini personalistici;

quale sia il costo complessivo dell'operazione, considerati anche gli oneri a carico degli enti interessati e i benefici vari» (3-01836).

(26 luglio 1989).

Questa interpellanza e questa interrogazione, che riguardano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Bassanini ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00591.

FRANCO BASSANINI. Rinunzio ad illustrarla signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

GUALTIERO NEPI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, come da lei ricordato, la mia risposta si riferisce alla interpellanza Bassanini n. 2-00591 ed alla interrogazione Russo Franco n. 3-01836.

È necessario premettere che i poteri di intervento del ministro dei trasporti nei confronti della gestione dell'Ente ferrovie dello Stato — delineati dall'articolo 2 della legge 17 maggio 1985, n. 210 — si concretizzano essenzialmente in atti di indirizzo, che indicano obiettivi da perseguire, ed in atti di approvazione di programmi di attività già adottati dall'ente.

A tali poteri si collega una funzione di vigilanza sulla coerenza della gestione con le direttive impartite. Al di là di tali funzioni, che si esprimono in direttive rivolte all'ente ed in un controllo limitato a specifici atti di gestione, la legge n. 210 non prevede la possibilità di adottare provvedimenti atti ad incidere sulle scelte gestionali dell'Ente ferrovie dello Stato, né tanto meno sono configurabili interventi ministeriali diretti ad incidere sulle assunzioni di personale dirigenziale delle ferrovie dello Stato.

In proposito si rappresenta che l'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato ha riferito che, con decorrenza dal 10 luglio 1989, sono stati assunti in qualità di dirigenti generali, con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato, l'ingegner Cesare Vaciago e il dottor Renzo Mattiussi, nonché il dottor Stefano Della Pietra.

Per quanto riguarda quest'ultimo è riferito ancora che nel corso dell'assemblea della CIT del 30 giugno 1989 tra gli altri provvedimenti adottati è stata introdotta la figura dell'amministratore delegato e per tale carica è stato nominato il dottor Della Pietra nella sua qualità di dirigente dell'ente particolarmente esperto nel campo societario e in specie nel settore di attività riconducibili al turismo.

È stato altresì precisato che l'attuale

amministratore delegato non riveste più alcun incarico presso la filiazione CIT England, e che gli emolumenti a questi dovuti in forza del contratto di lavoro con l'Ente ferrovie dello Stato sono corrisposti da quest'ultimo, ma interamente rimborsati dalla CIT.

In ordine poi alle retribuzioni corrisposte ai dirigenti delle ferrovie dello Stato, l'ente osserva che i livelli di retribuzione dei professionisti esterni sono superiori a quelli previsti dal contratto collettivo. Ravvisa altresì nel disposto dell'articolo 21 della legge n. 210 del 1985 il titolo giustificativo di tali provvedimenti. Ciò stante, in merito alle predette assunzioni di professionisti esterni con qualifiche dirigenziali, questo ministero ha ritenuto di dover richiamare l'amministratore straordinario dell'Ente ferrovie a riconsiderare i provvedimenti di nomina deliberati, affinché vengano adottati criteri retributivi correlati al trattamento economico dirigenziale previsto dal vigente contratto collettivo.

Sono state inoltre espresse perplessità, sempre dal ministro, in ordine alla posizione del dottor Della Pietra quale dirigente dell'Ente ferrovie dello Stato e nel contempo amministratore della CIT, ed è stato espressamente invitato l'amministratore straordinario dell'ente a riconsiderare la deliberazione con cui ha proceduto all'assunzione.

Sono stati parimenti oggetto di contestazione i criteri retributivi adottati dall'ente nei confronti del suddetto professionista. Su tali questioni analoghi rilievi sono stati sollevati dal collegio dei revisori dei conti dell'ente.

Per quanto riguarda, infine, l'asserita irregolarità della gestione svolta dall'amministratore straordinario dell'ente, si fa presente che l'articolo 8, primo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210, dispone che, in caso di scioglimento del consiglio di amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato, i poteri del presidente di tale organismo sono attribuiti ad un amministratore straordinario nominato con lo stesso decreto di scioglimento del consiglio di amministrazione.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

Come è noto, con il decreto del Presidente della Repubblica 1° dicembre 1988 il dottor Mario Schimberni è stato nominato amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato. Né la legge 17 maggio 1985, n. 210, già ricordata, né il decreto di nomina prevedono la durata dell'incarico di amministratore straordinario. Infatti l'articolo 8, terzo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210 stabilisce che entro 3 mesi dalla nomina dell'amministratore straordinario deve essere ricostituito il consiglio di amministrazione dell'ente. E' tuttavia anche chiaro che questa disposizione si pone come termine di carattere ordinario per il Governo, che deve provvedere alla rinnovazione del consiglio di amministrazione, e solo indirettamente e di riflesso come termine dell'incarico dell'amministratore straordinario, che cesserà le sue funzioni solo nel momento in cui i nuovi organi ordinari di amministrazione saranno in grado di assumere la carica.

In caso di ritardo nella rinnovazione del consiglio di amministrazione, come è avvenuto, l'amministratore deve restare in carica al fine di provvedere alla gestione dell'ente e di evitarne la paralisi, non essendo configurabile una ipotesi di vuoto negli organi preposti alla conduzione dell'ente, alle cui esigenze è ispirata la medesima disposizione che prevede la nomina dell'amministratore straordinario.

Non vi è dubbio, pertanto, che gli atti adottati dall'amministratore straordinario successivamente al 28 febbraio 1989 siano da inquadrare nell'istituto giuridico della *prorogatio* e da ritenere pienamente validi.

Inoltre, in data 31 maggio 1990, l'ingegner Schimberni ha rassegnato le dimissioni dall'incarico di amministratore straordinario. Anche gli atti posti in essere dopo la suddetta data e sino all'accettazione formale delle dimissioni mantengono inalterata la loro validità.

Non ho altro da aggiungere, signor Presidente, se non precisare quanto i colleghi già sanno: la nomina del nuovo amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato nell'avvocato Necci, in conco-

mitanza con la presentazione di un disegno di legge, per altro annunciato dall'onorevole Presidente, concernente la modifica della legge n. 210.

PRESIDENTE. L'onorevole Bassanini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00591.

FRANCO BASSANINI. Signor Presidente, credo che questa vicenda sia, nel suo genere, emblematica di come funzioni l'amministrazione dello Stato, di come il Governo eserciti i suoi poteri e di quanto siano il potere di controllo del Parlamento.

Oggi l'Assemblea si occupa di un'interpellanza e di un'interrogazione estremamente documentate, presentate il 27 luglio 1989; tanto documentate che il rappresentante del Governo ha detto, in sostanza, che abbiamo assolutamente ragione. Esse sono state precedute, qualche settimana prima, da un'interrogazione a risposta scritta del collega Dutto: probabilmente all'epoca si disponeva di minori elementi di giudizio e di documentazione; tuttavia, il problema era già stato posto con il documento dell'onorevole Dutto, sia pure più sinteticamente.

Per un anno il Governo non ha risposto: all'interrogazione del collega del gruppo repubblicano è stata data risposta solo qualche settimana fa, mentre oggi si risponde in aula ai nostri documenti, più o meno negli stessi termini.

Il rappresentante del ministero ci dice che ha espresso all'amministratore straordinario delle Ferrovie dello Stato perplessità in ordine alla posizione del dottor Della Pietra, che lo ha invitato a riconsiderare le deliberazioni con cui ha proceduto all'assunzione, che ha contestato i criteri retributivi adottati dall'Ente con riferimento dell'amministratore delegato della CIT, che analoghi rilievi sono stati sollevati da parte del collegio dei revisori dei conti; tuttavia, non ci dice quando tali contestazioni siano state effettuate. E' lecito il sospetto che ciò sia avvenuto dopo che alcuni parlamentari hanno sollevato la questione: altrimenti, non si comprenderebbe perché

il ministero non abbia fornito tempestiva risposta alle interpellanze ed alle interrogazioni presentate.

Apparentemente, signor Presidente, i nostri documenti hanno raggiunto il loro scopo: la denuncia, circostanziata e documentata, ha infatti provocato un intervento del Governo. Ma — ahimé — un anno di tempo per rispondere in questo caso è decisivo: tale ritardo provoca all'erario un danno che quantificherò tra un momento con alcuni dati, e che comunque è classificabile in circa 200 miliardi, a parte l'effetto di degradazione di un settore dell'amministrazione pubblica, intesa in senso lato.

Per di più, arrivati a questo punto, l'amministratore delegato nei cui confronti è stata effettuata la denuncia non è più in carica ed il Governo non ha ottenuto che adottasse i provvedimenti richiesti dagli interpellanti e dagli interroganti (e ritenuti doverosi dallo stesso esecutivo): questa diventa pertanto una semplice indicazione a futura memoria o alla futura attenzione del nuovo amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato.

Il tutto, nella risposta fornita dall'onorevole sottosegretario, è stato fondato su due affermazioni: la prima è che il Governo avrebbe poteri solo per impartire indirizzi e direttive e non quindi per fare osservare tali indirizzi e tali direttive, anche quando configurano comportamenti che hanno avuto rilievi non solo da parte del Parlamento e del Governo, ma anche da parte del collegio dei revisori dei conti dell'ente.

La seconda affermazione è che non vi sarebbe termine per la durata dell'incarico dell'amministratore straordinario e che il termine di tre mesi per la ricostituzione del consiglio di amministrazione dell'ente è «ordinario» (così ha detto l'onorevole sottosegretario, ma immagino volesse dire ordinatorio). Di conseguenza l'amministratore delegato era nell'esercizio dei suoi poteri, in quanto in *prorogatio*.

Credo che l'onorevole sottosegretario non sia un giurista — in questo non c'è niente di male e non vi è nessuna critica e nessuna ironia da parte mia — per cui

ignora che i poteri di un organo in *prorogatio* non sono gli stessi di un organo in regime di pienezza dei suoi poteri. Se è stabilita la facoltà di nominare un amministratore straordinario con una norma di legge la quale dispone che entro tre mesi deve essere ricostituito il consiglio di amministrazione dell'ente, non è altrettanto pacifico che a questo punto il Governo possa tranquillamente mantenere in carica l'amministratore delegato, riconoscergli pieni poteri e non sindacare quali risposte dia ai suoi rilievi, alle sue direttive e ai suoi indirizzi. Non è così pacifico che tutto ciò si giustifichi semplicemente in base al ragionamento giuridico secondo cui da un lato vi è il termine ordinatorio e dall'altro che i poteri di un organo in *prorogatio* sono gli stessi di un organo in regime di pienezza dei suoi poteri.

Tutto ciò provoca il ritardo nella risposta al Parlamento, nonché la curiosa argomentazione giuridica che assimila la *prorogatio*, per scadenza di un termine sedicente ordinatorio, alla pienezza dei poteri.

Ebbene, tutto ciò ha portato ad una situazione che può essere così riassunta: nell'ultimo anno 1989 le perdite della CIT ammontano a circa 50 miliardi. Questa cifra non comprende i dati dei bilanci 1989 delle filiazioni estere, in particolare della filiazione autonoma inglese CIT England, gestita direttamente dall'amministratore delegato della CIT, dottor Stefano Della Pietra. L'onorevole sottosegretario ci dice che questo cumulo di incarichi è stato sciolto, ma non ci dice a partire da quando. I 50 miliardi di perdita sono a fronte di un fatturato dell'intero gruppo CIT, nel 1989, di 500 miliardi, contro i 510 miliardi del 1988: si tratta quindi di una perdita particolarmente grave.

Inoltre negli ultimi tempi, sotto la gestione del dottor Della Pietra, si è avuta la soppressione di ogni produzione diretta da parte della CIT, che oggi non ha più propri prodotti turistici, ma li compra da terzi e principalmente, o quasi esclusivamente, dall'Aviatour; si è avuto un calo di produttività anche per la fortissima demotivazione di tutto il personale e per una serie di

errori imprenditoriali (penso soltanto all'«operazione neve»), con una altissima lievitazione dei costi.

Tutto questo dimostra come i singolari criteri che hanno portato all'assunzione del dottor Della Pietra quale dirigente generale dell'Ente ferrovie dello Stato e alla sua immediata nomina ad amministratore delegato della CIT (avvenuta il giorno stesso o qualche giorno dopo l'assunzione: nella risposta del rappresentante del Governo mancano molte date), nonché alla creazione di un rapporto singolare e discutibile tra controllore e controllato e al successivo mancato intervento, pur sollecitato, del Governo, abbiano provocato una situazione di grave squilibrio finanziario. Ciò ha indotto lo stesso Della Pietra a chiedere, tramite l'ex amministratore straordinario dell'Ente ferrovie dello Stato, un nuovo finanziamento statale di ben 100 miliardi, che ovviamente servirebbe, più che ad effettuare nuovi investimenti, a sanare le perdite di gestione già verificatesi in questo periodo.

Dicevo, signor Presidente, che nel suo genere tale vicenda è emblematica. Noi sappiamo o sospettiamo (come hanno sospettato molti organi di stampa) che i motivi dell'assunzione di Della Pietra siano riconducibili a quella che i sociologi e i politologi definiscono la negoziazione spartitoria, cioè, in termini più volgari, la lottizzazione. E' notorio che il Della Pietra è un albergatore del collegio elettorale di un ex Presidente del Consiglio che è stato anche segretario della democrazia cristiana e che all'epoca aveva poteri politici ed esercitava funzioni più rilevanti di quelle attuali; probabilmente la sua amicizia con questo insigne personaggio politico è il motivo per il quale è stato scelto.

I risultati della gestione del Della Pietra sono sotto i nostri occhi: come amministratore delegato egli ha ricevuto alcune direttive, ma non le ha rispettate. Avremmo apprezzato una sua tempestiva rimozione dall'incarico per mancato adempimento di tali direttive; egli invece si è dimesso spontaneamente, adducendo ben altri motivi. Il risultato di tutto ciò è che esistono quasi

200 miliardi di maggiore onere che prima o poi il bilancio dello Stato dovrà ripianare.

E' chiaro che, di fronte a tale situazione, non posso dichiararmi soddisfatto, anche se la risposta fornita dal sottosegretario dimostra come le nostre denunce fossero fondate e siano addirittura condivise dall'amministrazione. Ringrazio quindi il rappresentante del Governo per la sua risposta, ma devo dichiararmi radicalmente insoddisfatto, come credo siano insoddisfatti anche i contribuenti che tra poco dovranno mettere mano ai loro portafogli.

PRESIDENTE. L'onorevole Franco Russo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01836.

FRANCO RUSSO. Signor Presidente, il collega Bassanini ha già evidenziato — a mio avviso giustamente — una contraddizione nella risposta del sottosegretario: egli infatti ha dichiarato che il Governo disponeva di pochi strumenti per intervenire sull'attività dell'amministratore straordinario Schimberni, ma ha poi aggiunto che i rilievi contenuti nell'interpellanza dell'onorevole Bassanini e nell'interrogazione da me presentata insieme ai colleghi Tamino e Ronchi corrispondevano al vero. Mi riferisco al fatto che l'assunzione di Stefano Della Pietra, il suo stipendio e i benefici che gli sono stati riconosciuti superano di gran lunga i parametri del contratto collettivo di lavoro.

L'onorevole Bassanini ha spiegato in termini generici i motivi per i quali Stefano Della Pietra è stato assunto, ma ha comunque precisato che egli faceva parte del collegio elettorale di un importante uomo politico.

Voglio semplicemente ricordare che all'epoca in cui Schimberni fu nominato amministratore delegato era Presidente del Consiglio l'onorevole De Mita, e che Stefano Della Pietra appartiene appunto al collegio elettorale dell'onorevole De Mita. Altri riconoscimenti particolari Stefano Della Pietra non ne ha, se non...

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

ABDON ALINOVÌ. E' della zona amalfitana!

FRANCO RUSSO. Esattamente!

EDDA FAGNI. E' un particolare non trascurabile!

FRANCO RUSSO. A me pare quindi che Stefano Della Pietra non abbia altri meriti oltre ai suoi agganci politici, dal momento che poi i risultati operativi della sua attività mi sembrano abbastanza negativi. In realtà, al posto delle capacità manageriali che avrebbero dovuto giustificare la nomina di Stefano Della Pietra e la sua utilizzazione nell'ambito delle Ferrovie dello Stato vi erano quindi semplicemente meriti politici.

Comunque, signor sottosegretario, nella nostra interpellanza avevamo sollevato quesiti più generali; il che non significa che essi fossero meno penetranti. Noi avevamo fatto riferimento anche all'ingegnere Cesare Vaciago e al dottor Renzo Mattiussi, che erano stati assunti rispettivamente come direttore del dipartimento organizzazione, ossia della gestione del personale, e come direttore del servizio sanitario dell'ente ferroviario. Anche in questi casi gli emolumenti erano molto al di sopra del trattamento che in genere viene riservato a tali dirigenti.

La domanda che noi poniamo è se non sarebbe stato possibile utilizzare le professionalità presenti all'interno dell'ente Ferrovie dello Stato per ricoprire gli incarichi in questione, sia nel caso del dottor Renzo Mattiussi sia nel caso dell'ingegner Cesare Vaciago. Io capisco che un *manager* come il dottor Schimberni possa nei suoi spostamenti portare con sé, ad esempio, la propria segreteria particolare, per motivi di efficienza e di affiatamento; ma nel caso del dipartimento organizzazione delle Ferrovie dello Stato e del responsabile del servizio sanitario dell'ente ferroviario sembrerebbe doveroso fare ricorso alle professionalità esistenti all'interno dell'ente. In quei casi infatti non si tratta di un rapporto fiduciario, come per la segreteria, ma di incarichi di gestione. L'ingegner Vaciago,

come tutti sappiamo, ha partecipato ad una lunghissima e difficile trattativa sindacale. Poiché veniva dalla Montedison, forse era esperto di questioni sindacali legate al mondo chimico, ma certamente i problemi delle Ferrovie dello Stato sono tutt'altra cosa!

Questa è la domanda principale che noi rivolgiamo al Governo, dal momento che per quanto riguarda la straordinarietà degli emolumenti l'esecutivo ci ha dato pienamente ragione.

Vi è una seconda questione che vorrei affrontare. Il 27 giugno 1989 noi abbiamo presentato un'interpellanza per sapere come mai i rilievi della sezione di controllo della Corte dei conti sulla gestione finanziaria degli enti per i quali lo Stato contribuisce in via ordinaria non abbiano comportato alcuna decisione da parte del Governo. Non voglio dilungarmi su tale interpellanza perché spero che ad essa si risponda, dal momento che si riferisce alla gestione complessiva dell'Ente ferrovie dello Stato e alle modalità clientelari dell'ex amministratore delle Ferrovie dello Stato, il dottor Ligato che, come tutti sappiamo, è stato poi assassinato. Vorrei solo far rilevare come non vi sia stata discontinuità nel passaggio della gestione dal dottor Ligato al dottor Schimberni per quanto riguarda appunto le scelte clientelari dei vertici delle Ferrovie dello Stato.

Passiamo alla nomina dell'avvocato Necci. Viene anche lui dalla chimica: probabilmente i *managers*, come i politici, sono dei tuttologi, sanno tutto. Voglio però augurarmi che almeno in questo vi sia una discontinuità, e cioè che la nomina dell'avvocato Necci porti, appunto, a nuove modalità di gestione del personale in generale e, in particolare, dei vertici degli *staffs* dirigenziali dell'Ente ferrovie dello Stato.

Nel dichiararmi nuovamente insoddisfatto ribadisco ancora che spero che il Governo voglia rispondere anche all'interpellanza del 27 giugno 1989. Osservo che se venissero fornite risposte più immediate, probabilmente anche i rapporti tra controllore e controllati, tra Parlamento, Governo ed enti, potrebbero essere più fruttuosi. La funzione di controllo eserci-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

tata dal Parlamento, di per sé assai utile, rischia di essere vanificata perché il controllo viene effettuato con sei mesi di ritardo.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla seguente interpellanza:

«I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere le valutazioni del Governo sulla grave tensione creatasi nello stabilimento ferroviario di Santa Maria La Bruna (Torre del Greco) a causa del susseguirsi di provvedimenti punitivi da parte della direzione nei confronti dei lavoratori esponenti del movimento sindacale in lotta contro le lavorazioni nocive dei materiali di amianto;

per conoscere in particolare se non ritengano di intervenire affinché sia ritirata la procedura di licenziamento nei confronti dei lavoratori Montuoro e Visco, manifestamente pretestuosa;

per sapere altresì se risponda al vero che sono stati interrati nel territorio dello stabilimento ferroviario suddetto decine di migliaia di litri di oli pesanti, il che comporterebbe grave pericolo per la falda freatica della zona vesuviana circostante;

per conoscere inoltre se il Governo intenda promuovere presso lo stabilimento di Santa Maria La Bruna ed altre aziende del settore produttivo collegate (SOFER di Pozzuoli), le misure necessarie per tutelare la salute dei lavoratori e delle popolazioni nonché l'ambiente ed il territorio;

per conoscere, più in generale, gli orientamenti del Governo per risolvere il problema all'origine dell'interpellanza.

(2-00663)

«Alinovi, Geremicca, Ridi, Francese, Nappi, Nardone»

(21 settembre 1989).

L'onorevole Alinovi ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00663.

ABDON ALINOVI. Rinunzio ad illu-

strarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

GUALTIERO NEPI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. L'Ente ferrovie dello Stato riferisce che in data 24 maggio 1989 il capo dell'officina Ferrovie dello Stato di Santa Maria La Bruna emanò un ordine interno per rammentare a tutto il personale che gli avvisi aziendali e quelli sindacali dovevano essere esposti nelle apposite bacheche e che il materiale di informazione e di propaganda sindacale doveva sempre recare l'indicazione dell'organizzazione sindacale elaborante, così come previsto dal contratto collettivo nazionale del settore.

Con il citato provvedimento veniva stabilito che i capi reparto rimuovessero tutte le anomalie esistenti nell'ambito dell'impianto concernenti l'affissione di manifesti ed avvisi.

Il 14 giugno 1989, nel corso della campagna elettorale per il rinnovo del Parlamento europeo, nell'atrio della palazzina dello spogliatoio generale, il capo area produzione dell'officina, in ossequio al succitato ordine interno, si accingeva a deaffiggere uno dei manifesti di propaganda politica ed elettorale non recante sigle e firme di rappresentanti sindacali.

Tale operazione, però, gli venne impedita da un delegato sindacale, l'operaio Salvatore Visco, il quale, coadiuvato da un altro delegato, l'operaio Biagio Montuoro, si parava innanzi ai manifesti ed afferrava il polso destro del citato funzionario, allontanandolo con determinazione dal manifesto di cui egli aveva già staccato un lembo.

Per tale grave comportamento, agli operai in questione è stata contestata la mancanza di cui all'articolo 62/E del contratto collettivo nazionale di lavoro (vie di fatto contro i propri superiori), che prevede la sanzione del licenziamento senza preavviso.

Tenuto conto, peraltro, dei buoni precedenti degli agenti in parola, i procedimenti

disciplinari a loro carico si sono conclusi con l'irrogazione di una sanzione di grado notevolmente inferiore a quella del licenziamento: sospensione cioè dal servizio, con privazione della retribuzione, per la durata di tre giorni.

Nella stessa officina di Santa Maria la Bruna non risulta, poi, essere stato effettuato alcun interrimento di oli pesanti. Nell'anno 1987 si sono verificate perdite accidentali dai due serbatoi di alimentazione della locale centrale termica, in seguito entrambi sostituiti.

Si fa presente infine che per la tutela della salute dei lavoratori operanti nell'impianto vengono adottate tutte le misure previste dalla legge.

Per quanto concerne in particolare le lavorazioni in presenza di amianto, esse vengono svolte con tutte le cautele, sia di carattere individuale che ambientale, previste dalla più recente istruzione al riguardo (settembre 1989) che, emanata sulla base della normativa comunitaria legislativa e regolamentare in proposito, puntualizza la localizzazione delle lavorazioni, la classificazione delle stesse, le modalità da applicare in tutti gli interventi, le attrezzature di protezione collettive ed individuali, le modalità di raccolta e stoccaggio dei rifiuti.

Le procedure di igiene del lavoro sono state verificate con il contributo di consulenti universitari designati dall'Ente ferrovie dello Stato e dalle organizzazioni sindacali.

Per ciò che riguarda la società SOFER, si fa presente che il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ha fatto conoscere gli elementi di propria competenza. Al riguardo si evidenzia che l'ispettorato provinciale del lavoro di Napoli, previa richiesta del pretore di Pozzuoli e della prefettura di Napoli, ha comunicato le risultanze delle approfondite indagini ambientali fatte eseguire da un apposito gruppo ispettivo.

L'attività produttiva presso lo stabilimento SOFER viene svolta in cinque capannoni industriali in struttura di cemento armato e muratura, con copertura prevalentemente costituita da elementi

metallici e pannelli *sandwich*. In detti capannoni, dove per lo più vengono effettuate operazioni di saldatura, verniciatura e incollaggio, che danno luogo allo sviluppo di fumi e di esalazioni, sono state rilevate, da parte del gruppo ispettivo sopraindicato, carenze igienico-ambientali che riguardano principalmente le seguenti voci.

Innanzitutto è stata rilevata la inadeguata depurazione ambientale con conseguenti ristagni dei predetti inquinanti. Detta carenza è dovuta principalmente alla mancanza di apprestamenti per l'areazione forzata oppure, laddove esistono, al loro posizionamento, che non consente di assicurare in tutte le postazioni di lavoro il necessario smaltimento dell'aria inquinata. Ciò in considerazione anche della presenza di carrozze in lavorazione che creano vere e proprie zone defilate.

In secondo luogo, si è riscontrata la carente captazione localizzata dei fumi di saldatura o di altre esalazioni, in quanto non tutte le postazioni di lavoro sono fornite di impianti per l'aspirazione di tali inquinanti. Laddove tali impianti esistono, non sempre rispondono alle effettive esigenze, sia per la carente manutenzione, sia perché le derivazioni (bracci flessibili) il più delle volte non sono in grado di assecondare il *lay-out* di lavorazione. I rilievi strumentali hanno confermato che le postazioni maggiormente inquinate sono proprio quelle mancanti di aspirazione localizzata e quelle presso le quali le diramazioni dell'impianto non possono essere posizionate in modo corretto.

In terzo luogo, è stato evidenziato lo scorretto uso di mezzi di protezione come, ad esempio, l'utilizzo di mascherine di tipo non appropriato (antipolvere anziché per solventi organici).

È stata infine sottolineata la mancanza di un'adeguata manutenzione delle strutture murarie (pareti, pavimenti, controsoffittature, tenuta dei tetti). Dette carenze sono state maggiormente rilevate nei capannoni carpenteria e preparazione e sul piazzale esterno, interessato da zona con eccessivi ristagni di acqua piovana.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

Anche i servizi igienico-assistenziali presentano alcune carenze strutturali.

A seguito di quanto sopra esposto alla società SOFER è stato rilasciato un primo foglio di ispezione, da parte del sopracitato ispettorato provinciale del lavoro — anche perché sollecitato a farlo dalla prefettura di Napoli — nel quale sono state riportate le irregolarità sinora accertate.

PRESIDENTE. L'onorevole Alinovi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00663.

ABDON ALINOVI. Signor Presidente, ella mi consentirà non soltanto di dichiararmi insoddisfatto della risposta fornita dal sottosegretario, ma anche di esprimere il mio più vivo rincrescimento per la recitazione fatta dal rappresentante del Governo di alcune noterelle preparate dagli uffici.

GUALTIERO NEPI, sottosegretario di Stato per i trasporti. Non abbiamo altre fonti!

ABDON ALINOVI. Signor Presidente, io ho un alto concetto della funzione di Governo, come ho dimostrato in tutta la mia vita parlamentare. Però non posso consentire che un rappresentante del Governo che voglia essere all'altezza del suo compito dica ciò che ha qui detto il sottosegretario Nepi.

Innanzitutto ho qui un ricco e completo *dossier*, che potrei mettere a disposizione del Governo, da cui risulta l'inesattezza delle affermazioni che sono state qui fatte. I lavoratori Visco e Montuoro, nei confronti dei quali l'azienda sarebbe stata così generosa da sospendere il provvedimento di licenziamento, sono due benemeriti, per aver condotto un'azione molto incisiva per ribadire il diritto alla salute dei lavoratori dello stabilimento ferroviario di Santa Maria La Bruna e dei viaggiatori delle ferrovie dello Stato.

GUALTIERO NEPI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Sì, però i manifesti elettorali non c'entrano!

ABDON ALINOVI. Il termine «amianto» è stato pronunciato solo di sfuggita dal rap-

presentante del Governo. Quanto alla questione dei manifesti elettorali, si tratta di una pura menzogna che ella, onorevole sottosegretario, non può avallare solo perché è scritta su quel pezzo di carta che ci ha letto. Si trattava, signor Presidente, di un manifesto non sottoscritto dai sindacati, bensì dalla Lega ambiente e da altre associazioni ambientaliste, le quali denunciano l'esistenza di un grave pericolo per la salute dei lavoratori e per gli utenti delle ferrovie dello Stato. Il dirigente dell'officina ha dato disposizione di deaffiggere il manifesto come se fosse stato una sorta di incitamento alla sovversione. Si trattava invece puramente e semplicemente di denunce di pericoli accertati in sede scientifica.

Se il sottosegretario per i trasporti leggesse gli articoli redatti dal professor Cesare Maltoni dell'università di Bologna, a proposito del cancro prodotto dall'amianto dell'asbestosi, del pericolo esistente in officine ferroviarie, come quella di Santa Maria La Bruna, o nei cantieri navali, ove si procede al coibentamento delle navi, non avrebbe certo detto quelle cose. Potrei citare i nomi dei lavoratori dell'ANSALDO e di quelli dell'officina di Santa Maria La Bruna morti per cancro. Alcuni soggetti ignorano addirittura di avere nei polmoni fibre di asbesto.

Potrei fare tutto questo, ma non lo faccio. Mi limito a dire che questi due lavoratori erano rei di aver difeso il diritto di tutti i lavoratori dello stabilimento a prendere conoscenza della questione. La tensione che venne a crearsi fu così grave che quel subalterno (ma naturalmente il sottosegretario ignora questa vicenda) staccò i manifesti dalla bacheca, e per questo motivo non ci fu alcun atto di violenza; moltissimi lavoratori però si offrirono di recare quei manifesti affissi sul loro stesso corpo, e andarono in giro nei posti di lavoro con quei manifesti addosso.

Anche contro questo tipo di protesta — civilissima, umanissima, direi anche un po' sarcastica — si volevano prendere provvedimenti. Naturalmente non si è potuto procedere al licenziamento di questi due lavo-

ratori, che però sono stati e sono ancora oggetto di misure persecutorie.

Se è vero, infatti, onorevole Presidente, che non si è potuto dar corso alla procedura di licenziamento in tronco nei loro confronti, come pure si aveva intenzione di fare (in questo senso l'atteggiamento è stato modificato solo dopo la presentazione di interpellanze da parte mia e di altri colleghi), è anche vero che su questi due lavoratori il provvedimento di licenziamento pende come una spada di Damocle. Nel frattempo, infatti, essi si sono dovuti avvalere del diritto del lavoratore di sottrarsi a quella lavorazione e si sono fatti trasferire in un altro stabilimento ferroviario, per tutelare la loro salute non solo fisica ma anche psichica: erano infatti sottoposti a continua tensione nei loro rapporti con i capi officina. E' chiaro però che se commettessero una qualsiasi altra mancanza disciplinare, scatterebbe automaticamente nei loro confronti la procedura di licenziamento. Su questo aspetto il sottosegretario ha bellamente taciuto.

Egli non ha poi detto che i provvedimenti di tutela dei lavoratori impiegati alle carrozze ferroviarie per la scoibentazione dei materiali di amianto sono stati presi a seguito di una lunghissima, fortissima ed incisiva azione sindacale e politica sulla questione, e dopo che è intervenuta la magistratura. Tanto quella di Firenze quanto quella di Torre del Greco hanno fatto sospendere le lavorazioni delle officine per un certo periodo, durante il quale — per ordine del magistrato — si sono adottate una serie di misure, necessarie per la tutela della salute dei lavoratori e dell'ambiente.

Malgrado ciò, devo qui rilevare che non possiamo assolutamente essere tranquilli per quanto riguarda l'attuale situazione all'interno e all'esterno dell'azienda, in relazione alle lavorazioni dei materiali di amianto. Infatti, signor Presidente, l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in base ad un concetto economicistico ed assolutamente irresponsabile, sta cedendo alcune lavorazioni a ditte esterne alle officine ferroviarie. Non dico che tutte queste ditte siano contigue alla criminalità, ma

certamente alcune di esse lo sono; tanto che, quando qualche lavoratore o qualche sindacalista ha cercato di mettere il naso in queste cosiddette officine, è stato minacciato e intimidito.

Non solo, ma l'amministrazione ferroviaria, signor Presidente, onorevoli colleghi, usa anche il sistema che dirò: i lavoratori che sono voluti andar via dallo stabilimento sono stati trasferiti in altri reparti e per far questo sono stati utilizzati lavoratori che si trovano al nord (lei sa, signor Presidente, che la maggior parte dei lavoratori presenti nei diversi servizi al nord sono di origine meridionale), non tenendo in alcun conto le graduatorie esistenti, con una sorta di trasferimento provvisorio.

In sostanza, un lavoratore disposto a trasferirsi nelle officine di Torre del Greco, pur non essendo in graduatoria per un trasferimento a Napoli o nel Napoletano, viene provvisoriamente trasferito per 90 giorni nelle officine di Torre del Greco. Dopo tale periodo, nel caso in cui il lavoratore manifesti una volontà contraria al trasferimento, lo si rinvia al suo posto di lavoro nel nord. In questo modo, usando l'arma in questione, che non può non essere definita un ricatto, i lavoratori vengono utilizzati mediante un *turn over* che è pagato dalla salute dei lavoratori stessi. Ecco com'è stata normalizzata la situazione nelle officine di Torre del Greco!

Sulla base di questi elementi, signor Presidente (mi dispiace che il tempo non mi consenta di utilizzare il ricco materiale a mia disposizione), sono in grado di dire che la risposta del sottosegretario non solo è insoddisfacente ma è, in un certo senso, provocatoria nei confronti del Parlamento e della nostra attività di parlamentari.

Signor Presidente, sottoporro la questione ai colleghi del mio gruppo ed agli altri gruppi politici presenti in questa Assemblea, ma è mio avviso che occorra un intervento del Parlamento attraverso una sua indagine conoscitiva sul problema, poichè il diritto alla salute dei lavoratori, dei cittadini e degli utenti deve essere il primo scopo che dobbiamo perseguire. Non si può usare l'uomo come strumento; è semmai la carrozza ferroviaria che deve

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

essere strumento per l'uomo, non viceversa!

Un tale tipo di economicismo deve essere bandito, affinché il nostro paese si ponga al livello dei paesi più avanzati del mondo, non di quelli più arretrati dove, appunto, si fa scempio della salute umana (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

PRESIDENTE. Passiamo ora alla seconda interpellanza:

«Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dei trasporti, per sapere se l'accordo italo-austriaco firmato qualche giorno fa, alla vigilia della scadenza del 1° dicembre, data di inizio del divieto di circolazione notturna dei TIR in Austria, comporti delle agevolazioni per i mezzi pesanti italiani che devono varcare il confine del Brennero, o se invece detto accordo, che non modifica sostanzialmente la situazione che danneggia i nostri autotrasportatori, non sia stato sottoscritto all'insegna dell'«ambiguità».

Premesso:

che l'accordo dovrebbe garantire, secondo le stime ufficiali, la possibilità di trasferire su rotaia 1200 dei 3600 TIR che mediamente passano ogni giorno per il Brennero;

che, invece, secondo i rappresentanti delle associazioni di categoria, soltanto 200 TIR possono essere trasferiti su rotaia, in quanto solamente alcuni dei treni aggiuntivi saranno del tipo cosiddetto «accompagnato», con TIR e autista sul treno;

che mentre codesto Ministero assicura che l'accordo sul trasporto intermodale comporterà il rilascio di ulteriori permessi premio, il ministro austriaco ha escluso questa clausola, precisando che l'accordo semmai riduce il fabbisogno di permessi;

che non è chiara la risposta del ministro alla richiesta dei rappresentanti di categoria che sollecitavano che l'Italia adottasse «la reciprocità nel trattamento degli autotrasportatori austriaci rispetto ai nostri»;

l'interpellante chiede se non ritenga che anche la lotta in atto tra Austria e Germania Federale, che stanno combattendo a colpi di divieti di transito e di imposizioni di pedaggi per i TIR, si possa ripercuotere negativamente sulla situazione italiana; chiede, infine, se sia in atto lo studio di provvedimenti adeguati che possano essere accettati dall'Austria ma che diano ai nostri operatori del trasporto la certezza di un lavoro sereno e senza rischi, soprattutto di carattere economico».

(2-00773)

«Servello, Baghino».

(4 dicembre 1989).

L'onorevole Baghino, cofirmatario dell'interpellanza Servello n. 2-00773, ha facoltà di illustrarla.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Rinunzio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

GUALTIERO NEPI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, prima di rispondere all'interpellanza Servello n. 2-00773, mi consenta di dire all'onorevole Alinovi che terrò conto delle obiezioni da lui mosse, al fine di verificare alcuni elementi, prima di dar corso ad eventuali iniziative.

In merito alla decisione austriaca di limitare, a partire dal 1° dicembre 1989, la circolazione notturna sulle autostrade di transito per i camion con peso superiore alle 7,5 tonnellate, nonché alle deroghe per i veicoli silenziosi che verrebbero concesse dalle autorità austriache in favore dei propri vettori frapponendo invece difficoltà nel rilascio ai nostri vettori, il Governo italiano ha più volte fatto fermamente presente alle autorità di Vienna la necessità, in materia di trasporti europei, di seguire criteri di concertazione e consultazione, pur nel pieno rispetto delle rispettive esigenze, evitando quindi l'adozione

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

unilaterale di misure che possano comportare il restringimento di arterie vitali per la libera circolazione delle merci e dei prodotti sia italiani che comunitari.

Per altro, proprio nella considerazione che il rilascio delle deroghe possa avvenire con criteri gestiti unilateralmente dalle autorità austriache, sia pure in favore anche dei vettori italiani e tedeschi, il Ministero dei trasporti non ha ritenuto di poter concordare su tale procedura, proponendo, in appositi incontri bilaterali con dette autorità, di addivenire ad una preventiva concertata individuazione e definizione di veicolo silenzioso, in armonia anche con gli orientamenti comunitari, tale da consentire a ciascuno dei due paesi l'eventuale rilascio delle attestazioni medesime al fine della concessione di permessi eccezionali.

Comunque, nelle more di un'intesa in tal senso, al fine di evitare situazioni di disparità fra i vettori dei due paesi, è stato vietato l'ingresso in Italia ai vettori tedeschi, anche se muniti dei suddetti permessi eccezionali, dalle ore 22 alle 5.

Tale provvedimento ha interessato il valico del Brennero, San Candido e Passo Resia dal 13 dicembre 1989 e dal 27 dicembre il valico di Tarvisio.

Si fa inoltre presente che già nell'ottobre del 1989 si è conseguito un sensibile miglioramento nell'impiego del contingente delle 230 mila autorizzazioni da rilasciare ai vettori italiani, con l'intesa che le stesse, impiegate nei transiti, possono essere utilizzate su due effettivi passaggi: due ingressi, due uscite o un'entrata ed un'uscita.

Per quanto riguarda la possibilità di trasferire su rotaia la movimentazione dei TIR, si fa presente che, in base all'accordo italo-austriaco, l'Ente ferrovie e le ferrovie austriache si sono attivate al fine di realizzare già a partire dal 1° dicembre 1989 un aumento di capacità di 30-32 treni al giorno.

Ulteriori aumenti saranno realizzati in un prossimo futuro con l'obiettivo di arrivare a medio termine ad una capacità di 200 treni al giorno. Ciò dovrebbe comportare entro il 1994-1995, per effetto dei pro-

gressivi aumenti di capacità realizzabili, un trasferimento dalle strade alla rotaia di almeno 1660 TIR (o unità di carico) al giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Servello n. 2-00773, di cui è cofirmatario.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, signor sottosegretario, il problema del trasporto su gomma dall'Italia all'Austria e dall'Austria all'Italia ha comportato nella scorsa estate notevoli disagi, provocando molti interventi di deputati e senatori italiani.

Il ministro Bernini dovette infatti rispondere su tale materia, il 14 settembre dello scorso anno, in sede di Commissione trasporti della Camera. Inoltre, il 10 novembre 1989, il ministro venne in Assemblea a rispondere ad alcune interpellanze, presentate da me e da altri colleghi.

Con interpellanza n. 2-00773, di cui sono cofirmatario, presentata il 4 dicembre 1989, si chiede se gli accordi successivamente intervenuti rispondano al criterio della reciprocità. Ebbene, dalla risposta oggi fornita dall'onorevole sottosegretario, a sei mesi da quella data, si desume che tale reciprocità non esiste.

Vi furono tentativi, colloqui bilaterali, ma niente di più.

Ciò conferma la validità, ancora oggi, di questa interpellanza, che peraltro riteniamo sia stata posta all'ordine del giorno della seduta odierna in seguito ad una lamentela che il nostro presidente di gruppo, onorevole Servello, ha rivolto il 12 giugno scorso alla Presidenza della Camera. Simili ritardi nelle risposte impediscono lo svolgimento di quell'azione di sindacato ispettivo che invece il Parlamento dovrebbe essere sempre in grado di effettuare.

Infatti, se la stipula degli accordi in questione risale al 1° dicembre — come ella ha ricordato, signor sottosegretario — mi domando quale efficacia possa avere il nostro intervento se siamo posti nella condizione di conoscere la verità solo sei mesi

dopo quella data. L'attività del deputato deve essere di incitazione, di sollecitazione e di accertamento in modo che, se fosse necessaria una presa di posizione di tutta l'Assemblea e non solo del singolo parlamentare, questa potrebbe essere assunta conoscendo i fatti.

A parte ciò, sono preoccupato per la risposta che il sottosegretario Nepi ci ha fornito poiché essa non ha messo in evidenza la vera difficoltà davanti alla quale ci troviamo. Ancora non sappiamo quali effetti negativi si siano verificati in relazione al trasporto di quelle merci che necessitano di un'immediata consegna, come le derrate alimentari. Quali sono le conseguenze del divieto in esame? Esso — lo ha rilevato anche lei, signor sottosegretario non opera in modo paritario, tanto è vero che l'autorità austriaca ha concesso facilitazioni agli autotrasportatori di quel paese, le quali ultime si ritiene di poter contrastare — ma non eliminare — stabilendo un divieto di trasporto notturno nei confronti dei camionisti austriaci anche anche per quanto riguarda il territorio italiano.

Certo, è stata constatata l'esistenza dell'inconveniente rappresentato dal rumore e si sta tentando di realizzare un «trasporto silenzioso»; tuttavia, mi chiedo quali siano i risultati ottenuti dopo sei mesi. Inoltre qual è la differenza fra l'utilità di un autotrasporto effettuato di giorno rispetto a quello che si può svolgere anche di notte?

Vi è poi un altro motivo di preoccupazione. Il ministro Bernini ha tracciato in quest'aula le linee di un programma futuro — le cui scadenze sembrava dovessero essere il 1993 ed il 2000 circa — in relazione al trasferimento del traffico merci dalla gomma alla rotaia. Questa sera ho ascoltato che la prima data è diventata il 1994 o il 1995: siamo già in ritardo! Ci troviamo ancora in una fase progettuale e già si parla di due anni in più!

È vero o non è vero, inoltre, che mentre nelle intenzioni si prevedevano 30-32 treni giornalieri adibiti al trasporto di merci dall'Italia all'Austria, gli autotrasportatori hanno dichiarato che ciò non è ancora pos-

sibile? E' allora inutile affermare che (effettuando alcune correzioni ed interventi nel settore dei trasporti su rotaia e su altri mezzi nonché — ad esempio — apprestando gallerie) potremo utilizzare 30-32 treni, dal momento che gli stessi autotrasportatori riducono questo numero a circa 14, pari al numero dei treni che saranno del tipo «accompagnato», vale a dire con TIR ed autista sul treno stesso.

Inoltre non è ancora stato risolto il problema del trasporto intermodale, con riferimento ad esempio a Monaco. Attraverso le opportune operazioni di carico e scarico ed a seguito di uno scambio intermodale, un maggior quantitativo di merce potrebbe essere trasportata su rotaia, così che solo una parte attraverserebbe su gomma il suolo austriaco.

Si sostiene che nel 2000 si raggiungerà una soluzione per la questione del traffico con l'Austria. Ed in questi dieci anni che ci separano da quella data, cosa faremo? Occorrerà studiare opportuni accorgimenti. Al riguardo non viene invece fornita alcuna indicazione, mentre permangono le diatribe tra il Governo italiano e quello austriaco. Quest'ultimo impone determinate condizioni, senza recedere dalle posizioni assunte. E per cercare di contenere i danni ci si limita a stabilire che il divieto di circolazione vige per 7-8 ore. E' possibile che questo gioco, questo rimpallo delle responsabilità, duri per dieci anni? Ma nel 2000 il problema sarà stato veramente risolto? Ecco gli interrogativi che poniamo!

D'altro canto non sono stati forniti alcuni dei chiarimenti richiesti con la interpellanza Servello n. 2-00773, della quale sono cofirmatario. Ci si è limitati a rispondere al quesito concernente l'ambiguità dell'accordo stipulato con l'Austria, senza per altro garantire che vale il principio della reciprocità. Ad esempio nulla è stato detto in merito al numero di TIR trasferibili su rotaia o circa l'accordo sul trasporto intermodale. Non sappiamo se realmente a seguito di quest'ultimo verranno rilasciati ulteriori permessi premio, che l'autorità austriaca a suo tempo (e mi riferisco al dicembre 1989) non aveva alcuna intenzione di concedere.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

Inoltre, per quanto riguarda l'ultima parte dell'interpellanza ricordata, non ci è stato detto nulla in merito a come procedano i lavori.

SILVANO LABRIOLA. Non procedono!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se dovessimo basarci sullo slittamento delle date previste (in precedenza ho rilevato che non si parla più del 1993, ma del 1994, 1995), dovremmo affermare che vanno male, che procedono molto lentamente.

SILVANO LABRIOLA. Non procedono proprio!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. O non procedono proprio. Siamo molto preoccupati che durante l'anno possano ripetersi gli inconvenienti verificatisi nell'agosto e nel settembre scorso. Ricordo che si è trattato del primo problema che il ministro Bernini dovette affrontare all'indomani della sua nomina. Esso sembrava sorto a seguito della richiesta di altri 8 mila permessi.

In realtà, il problema si perpetua perché nessuno ha saputo affrontare in tempo la necessità di mutare l'accordo stipulato trent'anni prima.

Non ci si è resi compiutamente conto dell'importanza dei problemi connessi al trasporto, che non riguardano solo l'Austria, ma investono anche gli altri valichi europei. Questa tematica non è mai stata tenuta nella debita considerazione: è stata totalmente ignorata!

È mai possibile che il Parlamento debba avere dal Governo solo informazioni imprecise? È mai possibile che le risposte fornite dall'esecutivo non siano adeguate alle richieste formulate con le interpellanze e le interrogazioni presentate?

Signor Presidente, il Parlamento deve conoscere completamente la realtà. Probabilmente il Governo ha timore di denunciare insufficienze o inadempienze: ma queste possono non essere tutte imputabili all'esecutivo. Non avrebbe allora interesse a chiedere l'intervento del Parlamento, perché da esso provenga una sollecita-

zione ad attivarsi per realizzare proficue intese che consentano il rispetto del principio di reciprocità nel settore di cui parliamo? Se ciò non avverrà, credo che non sarà possibile risolvere alcun problema!

Non si è nemmeno riusciti ad accertare se il rumore, che sembra aver dato il diritto all'Austria di limitare così drasticamente il traffico notturno, sia effettivamente pari ad 80, 84 decibel; nemmeno questo si è potuto accertare! Evidentemente, le unità di misura in questa materia sono diverse a seconda di chi le utilizza, di chi procede all'accertamento o del paese che se ne interessa.

Signor Presidente, vorremmo che il Parlamento potesse disporre di informazioni più vaste di quelle fornite dal rappresentante del Governo in sede di risposta alla nostra interpellanza; tale richiesta potrà forse essere ulteriormente avanzata nel corso dello svolgimento di altre interpellanze ed interrogazioni oppure durante audizioni in Commissione.

Ad esempio, ci piacerebbe sapere per quale motivo l'intensificazione delle misure adottate sia registrabile solo in alcuni valichi e non in tutti quelli interessati alla soluzione dei problemi in esame. Inoltre, perché l'Austria non ha adottato soluzioni analoghe a quelle concordate con la Germania? Perché sono state assunte misure così drastiche ed ottuse nei confronti dell'Italia? Perché, infine, il nostro paese non riesce ad ottenere la reciprocità nel trattamento degli autotrasportatori, mentre altri Stati hanno saputo denunciare gli accordi già stipulati?

A tale proposito, vorrei ricordare che nello scorso mese di settembre il nostro gruppo ha sottolineato la necessità di annullare l'accordo in materia e ripartire da zero, come suol dirsi. Ma la nostra soluzione non fu accolta. Se, dalla lettura dei giornali, non rileviamo in questi giorni l'esistenza di alcun problema grave che riguardi i TIR, ciò dipende solo dall'esistenza di un accordo sul trasporto intermodale che comporterà il rilascio di alcuni permessi e l'utilizzo di altre soluzioni per le merci per le quali attualmente ci si serve del trasporto su gomma.

Signor Presidente, da un momento all'altro possono nascere problemi estremamente gravi: in tal caso, cosa potrà fare l'Italia? Cosa potrà fare il Governo in carica?

Forzare il valico e riuscire repentinamente — e finalmente, direi io! — a risolvere il problema della ferrovia, solo perché sia il personale sia i tecnici si mettono veramente a lavorare con grande volontà e accelerano qualsiasi iniziativa?

Il problema del Brennero è di vecchia data; eppure, ci sono fonti e accordi internazionali al riguardo. Come mai, ad un certo momento, sorge la questione della rotaia lunga e della rotaia corta, sorge la questione dell'altezza della galleria? Sapeste come si cerca di far tacere l'opinione pubblica? Sostenendo che si tratterebbe della galleria più lunga del mondo! Sarebbe un miracolo! Come se con i mezzi tecnici oggi esistenti, non si potesse affermare realisticamente che una galleria, anche lunghissima, si può realizzare in tempi brevi!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Labriola, ai ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, «per sapere gli orientamenti del Governo relativi ad investimenti dell'aeroporto di Firenze, in relazione al sistema aeroportuale della Toscana, in particolare alle scelte da tempo operate che fanno dell'aeroporto di Pisa lo scalo regionale con proiezione a livello internazionale» (3-00333)

(20 ottobre 1987).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

GUALTIERO NEPI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, mi consenta innanzitutto di rivolgere all'onorevole Labriola le mie scuse per il ritardo con il quale il Governo fornisce risposta alla interrogazione n. 3-00333, che è datata 20 ottobre 1987. Credo che quando si riesce ad eliminare — o almeno a ridurre consistentemente — certi lunghi intervalli di tempo, si agevola anche il rapporto tra Parlamento e Governo.

Rispondo all'onorevole Labriola che l'aeroporto di Firenze-Peretola, fruendo della realtà turistica, culturale ed anche commerciale della città di Firenze, costituisce uno degli scali secondari della rete nazionale che è oggetto di sempre maggiore interesse da parte dei vettori aerei, essendo al centro di una rete di servizi di linea e di terzo livello, sia sul piano nazionale sia su quello internazionale.

I collegamenti attualmente operanti da e per l'aeroporto di Firenze sono i seguenti: con l'Alitalia, Firenze-Parigi, Firenze-Monaco, Firenze-Trieste e Firenze-Vienna. Con l'Ati sono: Firenze-Milano e Firenze-Roma. Con la Transavio sono: Firenze-Elba, Firenze-Pisa e Firenze-Lugano. Con l'Avianova sono: Firenze-Barcellona e Firenze-Olbia. Con la Sabena: Firenze-Bru-xelles. Con la Lufthansa: Firenze-Monaco, e con la Air France: Firenze-Parigi.

Considerate le caratteristiche dell'aeroporto di Firenze, vengono utilizzati aeromobili a media e piccola capacità, come l'aeromobile *ATR 42*, l'aeromobile *SF 340* l'*Embraer* e l'aeromobile *BN 2*, per altro inadeguati a soddisfare le esigenze di un bacino di traffico particolare, che non inficia il ruolo assegnato in ambito internazionale all'aeroporto di Pisa.

L'aeroporto pisano, infatti, mantiene e manterrà la sua funzione, consolidata da tempo, di principale scalo della Toscana, mentre quello di Firenze costituisce esclusivamente scalo di terzo livello, esistendo tra i due scali una netta distinzione di ruoli e quindi dei livelli di traffico.

In tale contesto preciso che l'aeroporto di Firenze necessita di urgenti interventi diretti ad affrontare, con un minimo di funzionalità e di decoro, il traffico aereo già attivato e in corso di effettuazione, ad integrazione degli altri sistemi di trasporto interessanti il capoluogo regionale.

Al riguardo comunico che sono di prossimo inizio i lavori di ampliamento e ristrutturazione dell'attuale aerostazione e di ampliamento del relativo piazzale, il cui costo è preventivato in circa 6 miliardi di lire. È stato inoltre approvato un progetto per la realizzazione di un nuovo piazzale

aeromobili destinato ad attività di aviazione generale per una spesa di circa 3 miliardi di lire. Infine, è in avanzata fase istruttoria l'esame di un progetto per il prolungamento della pista e per la creazione di una via di rullaggio, per l'importo di circa 9 miliardi di lire, nell'ambito di una pianificazione generale aeroportuale anch'essa in fase istruttoria avanzata.

Tali interventi si rendono indispensabili proprio a causa del traffico commerciale esistente a Firenze e non determinano — voglio sottolinearlo — il rivoluzionamento del sistema aeroportuale toscano.

PRESIDENTE. L'onorevole Labriola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00333.

SILVANO LABRIOLA. Signor Presidente, sono grato al sottosegretario Nepi per aver cortesemente ricordato che sono trascorsi mille giorni da quando ho presentato la mia interrogazione; qualcosa, evidentemente, non ha funzionato nell'amministrazione interessata. Il sottosegretario sa bene, del resto, che non è la sola a non funzionare: forse, piuttosto che ricordare le cose che non funzionano, sarebbe più facile enumerare quelle che vanno...!

Per quanto concerne l'aeroporto di Pisa, la preoccupazione che mi ha indotto a presentare un'interrogazione in merito era ed è ancora oggi di carattere generale. Non ho voluto farlo per un gesto di cortesia verso la città che abbiamo oggi l'onore di prendere in considerazione, ma per richiamare al Governo — in modo sommesso, ma al tempo stesso fermo — l'esigenza di mantenere fede alla scelta di programmazione generale operata a suo tempo, in base alla quale l'area aeroportuale toscana deve essere quella di Pisa. Vorrei che non si cedesse a debolezze diversive nei confronti di altre soluzioni, che non farebbero altro che creare confusione nell'impianto del sistema aeroportuale dell'Italia centrale.

Voglio ricordare al cortese sottosegretario che ha risposto alla mia interrogazione che, in questi mille giorni, qualcosa è cambiato in ordine al problema della siste-

mazione e allocazione degli impianti aeroportuali del nostro paese, anche in vista della nuova realtà comunitaria. Il problema ormai non consiste più solo nel rispettare la giusta scelta di programmazione, secondo la quale gli impianti suddetti devono essere allocati nell'area di Pisa; esiste invece un problema di carattere più generale. Si tratta, in sostanza, di integrare lo scalo romano, che non è più in grado di sostenere il sempre più intenso impegno dell'interscambio aereo, sia di vettori personali sia di vettori merci. L'aeroporto di Pisa può essere dunque destinato a questa essenziale ed ulteriore funzione.

Voglio altresì ricordare al sottosegretario (e in questa sede preannuncio la presentazione in Commissione di uno strumento ispettivo che renda possibile una discussione più specifica) che nel frattempo si è sviluppato anche il problema del polo del sistema dei trasporti nell'area Pisa-Livorno, con il centro intermodale, con i problemi connessi ai grandi mezzi di comunicazione viaria e al sistema ferroviario. Su questi ultimi, avremo modo di ascoltare la risposta del rappresentante del Governo all'interrogazione presentata dalla collega Fagni, che mi segue nel novero degli ascoltatori pazienti delle note che i ministeri preparano e delle quali possiamo venire a conoscenza grazie alla cortesia dei sottosegretari.

Signor Presidente, sono grato al sottosegretario per la sua cortesia; quanto al merito, non posso dire neppure di essere insoddisfatto, perché in realtà non vi è traccia alcuna di risposta alla mia interrogazione. Ribadisco pertanto che presenterò in Commissione uno strumento ispettivo di contenuto più generale. Spero che, nel fornire ad esso risposta, il ministero ci rassicurerà; devo infatti sottolineare che, anche tra le forze produttive, esistono notevoli preoccupazioni in merito ad un problema che appare centrale per l'economia di tutta la zona interessata dall'impianto aeroportuale in questione.

Voglio cogliere l'occasione, se mi è consentito, per segnalare alla Presidenza l'opportunità, ma anche la necessità, di tro-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

vare nei prossimi giorni lo spazio per svolgere un'interrogazione che ho appena presentato e che richiede una risposta urgentissima (senza far passare i mille giorni che sono invece trascorsi dalla presentazione della mia interrogazione relativa all'aeroporto di Pisa...!). L'interrogazione riguarda la questione romena. Mi pare un fatto negativo che la Camera abbia già tenuto varie sedute senza occuparsi di un problema molto grave e preoccupante. Sarà bene che su di esso il Governo risponda, prima che la Camera, il prossimo venerdì, sospenda i suoi lavori per una settimana.

Nell'interrogazione noi chiediamo di sapere dal Governo le ulteriori iniziative che intende assumere per il colpo di mano indegno e barbaro consumato in Romania, oltre a quelle che, come è stata data notizia, ha già assunto e che salutiamo con compiacimento perché positive ed ispirate a fini che condividiamo completamente. Noi vogliamo sapere, signor Presidente, quali iniziative il Governo italiano intenda predisporre, dal momento che è imminente il nostro turno di presidenza alla CEE e in quella sede, evidentemente, la nostra responsabilità sarà ancora maggiore. Vogliamo appunto conoscere quali iniziative il Governo intenderà promuovere nel momento in cui assumerà la presidenza della CEE, sulla scia dei primi atti compiuti che — ripeto — non possono che suscitare consenso e adesione da parte di tutti dal momento che sono orientati nella direzione giusta.

Venerdì prossimo avremo già superato la metà di giugno e ci ritroveremo in aula ai primi di luglio. Penso che la Presidenza sarà sensibile alla richiesta che mi permetto di rivolgere e che quindi si riesca a trovare il modo e il tempo per consentire un sia pur breve dibattito su tale questione affinché il Governo, confermando del resto la linea che ha già mostrato di seguire, possa informarci circa le sue intenzioni su una vicenda così importante che tocca tutti noi.

PRESIDENTE. Onorevole Labriola, le assicuro che mi adopererò affinché a

questa sua interrogazione il Governo dia una sollecita risposta.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Chella, Castagnola, Forleo, Montessoro, Cordati Rosaia e Fagni, al ministro dei trasporti, «per sapere — premesso che:

il sistema dei trasporti nel nostro paese è in condizioni di arretratezza rispetto ad altri paesi europei della CEE e che tali condizioni rischiano di aggravarsi con la prossima attuazione del mercato unico europeo. Infatti, se è vero che un moderno sistema di trasporto delle merci si fonda, per ragioni di ordine economico, ecologico e strategico su una equilibrata ripartizione fra le varie modalità di trasporto, sulla loro integrazione funzionale, sullo sviluppo delle moderne tecniche intermodali, in Italia, al contrario, il trasporto delle merci avviene quasi esclusivamente su strada;

in particolare tale situazione si riflette pesantemente sul nostro sistema portuale, tenuto conto che oltre l'85 per cento delle merci da e per i porti utilizza l'autotrasporto stradale e meno del 15 per cento la ferrovia: il significato di tale squilibrata ripartizione emerge in tutta la sua gravità se si considera che sui nostri porti gravita quasi il 70 per cento dell'*import-export* (circa 200 milioni di tonnellate) oltre al traffico di cabotaggio (110 milioni di tonnellate) e al traffico di transito da e per altri paesi (30 milioni di tonnellate);

tale enorme prevalenza dell'autotrasporto non solo è causa dei noti e gravi fenomeni di congestione, inquinamento e incidentalità, tipici delle aree urbane adiacenti alle aree portuali, e purtroppo non solo di queste, ma contribuisce ad aggravare le caratteristiche di scarsa efficienza ed economicità dei nostri porti;

risulta pertanto evidente il rilievo prioritario che per l'intera economia nazionale assume il potenziamento e la efficienza dei collegamenti ferroviari con i porti principali e in modo particolare con i sistemi portuali liguri e dell'alto e medio Tirreno, che sono i più importanti del paese. Ciò è in piena sintonia sia con il piano generale dei

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

trasporti sia con quanto stabilito dalla legge finanziaria 1988 circa il potenziamento della linea tirrenica e "l'integrale completamento della Pontremolese"» —:

se non ritenga, in base a tali considerazioni ed alla luce del fatto che sta per essere definitivamente deliberato il piano di risanamento e sviluppo dell'Ente ferrovie dello Stato, che i seguenti progetti ferroviari già previsti nel piano integrativo del 1981 e già da tempo deliberati dall'Ente ferrovie dello Stato debbano essere inclusi in detto piano di risanamento e sviluppo:

completamento del raddoppio e spostamento a monte della linea Genova-Ventimiglia. Tale opera consentirebbe di qualificare a *standard* europei la principale linea di collegamento dell'Italia e dei porti della Liguria e dell'alto e medio Tirreno, verso la direttrice Francia-Spagna-Portogallo, la quale, nell'imminenza del mercato unico europeo, risulta strategicamente rivalutata con la recente adesione alla CEE degli Stati iberici;

completamento del raddoppio dell'intera linea Pontremolese quale itinerario di interesse nazionale e ad alto livello di servizio fra la direttrice tirrenica e la Val Padana nella proiezione Verona-Brennero. Dall'integrale raddoppio della linea Pontremolese non sarà migliorata soltanto la connessione dei porti di La Spezia e Livorno con la Padana e il Brennero ma si avrà un positivo «effetto rete» complessivo con un decongestionamento della dorsale centrale Milano-Bologna-Roma e con un aumento della disponibilità di potenzialità sulle tratte La Spezia-Genova e Genova-Milano;

realizzazione del raccordo ferroviario con il nuovo porto di Voltri (bretella ferroviaria Voltri-linee del valico appenninico) senza il quale i treni merci dovrebbero essere immessi sulla linea tirrenica in una tratta, Voltri-Sampierdarena, già satura e quindi nella pratica impossibilità di poter ricevere altri treni. Ciò significa che, in assenza della nuova bretella ferroviaria, il nuovo porto di Voltri (di cui, nel 1992, dovrebbe entrare in funzione un primo

lotto con una capacità di movimentazione di circa 300.000 *containers* all'anno) si troverebbe, per ovvi motivi, in condizioni di non poter funzionare;

quadruplicamento della linea Genova-Brignole-Sampierdarena quale necessario intervento di decongestionamento del nodo ferroviario genovese penalizzato da una evidente saturazione di servizio che si riflette pesantemente sulla direttrice tirrenica e sulla tratta Genova-Milano e, in definitiva, sulla funzionalità e la competitività del porto di Genova» (3-01796).

(28 giugno 1989).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

GUALTIERO NEPI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente ferrovie dello Stato, in coerenza con le linee strategiche del piano generale trasporti prevede, tra gli obiettivi da perseguire, un aumento sostanziale della domanda di trasporto su ferro attraverso interventi mirati al riassetto trasportistico all'interno e all'esterno del nostro paese.

In considerazione anche dei problemi legati all'ambiente ed al consumo energetico, è stato posto l'accento sull'urgenza a traslare su ferro una rilevante domanda di trasporto gravitante attualmente su gomma.

In tale contesto, il piano medesimo adotta specifiche iniziative volte a favorire lo sviluppo della intermodalità merci e del trasporto tradizionale, mediante l'adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a servizio degli attuali bacini di traffico e di quelli in via di espansione.

In particolare, per quanto riguarda direttamente la regione Liguria, oggetto dell'interrogazione, sono previsti importanti interventi come di seguito indicato: quadruplicamento del tratto Genova Brignole-Genova Sampierdarena; completo raddoppio della linea Genova-Ventimiglia con il completamento del tratto Ospedaletti-San Lorenzo e con il raddoppio del

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

binario sui tratti Finale-Loano e Albenga-Ospedaletti...

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Subito o nel piano decennale?

GUALTIERO NEPI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non si può fare certo tutto in breve tempo, ma possiamo dire che questi interventi si avvieranno nel momento in cui sarà completata la definizione degli aspetti organizzativi e finanziari, che è già in atto.

Proseguo con l'elenco degli interventi: completamento dello scalo merci Parco Roja; realizzazione del raccordo ferroviario con il porto di Vado Ligure; potenziamento delle linee dei Giovi con la realizzazione degli impianti per la marcia parallela che verrà attuata mediante l'impiego di un avanzato sistema di regolazione della circolazione dei treni; costruzione di una nuova linea per il collegamento diretto del bacino portuale di Voltri con le linee di valico; raddoppio della linea Pontremolese nei tratti Aulla-Pontremoli e Solignano-Fornovo, completamento del raddoppio nei tratti Vezzano-Santo Stefano di Magra, Santo Stefano-Aulla (ivi compresa la realizzazione del nuovo scalo merci di Santo Stefano) e Berceto-Solignano (per il restante tratto Pontremoli-Berceto potranno eventualmente essere avviate, in sede di attuazione del piano di ristrutturazione, le fasi propedeutiche al raddoppio); sempre sulla linea Pontremolese, impianto del comando centralizzato del traffico, potenziamento degli impianti di trazione elettrica e rafforzamento delle opere d'arte per permettere il transito di carri merci più pesanti.

Credo di non dover aggiungere altro perché l'elenco mi sembra essere abbastanza tranquillizzante per gli onorevoli interroganti.

PRESIDENTE. L'onorevole Fagni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per l'interrogazione Chella n.3-01796, di cui è cofirmataria.

EDDA FAGNI. Signor Presidente, onorevole rappresentate del Governo, francamente, come diceva prima il collega Labriola, non so dire se ci possiamo dichiarare soddisfatti.

Certo, l'elenco delle opere che il sottosegretario ci ha fornito è comprensivo, in larga misura, di quelle cui abbiamo fatto riferimento nella nostra interrogazione. Il collega Baghino ha però posto una domanda che anche noi rivolgiamo: le opere sono inserite nell'elenco, ma quando verranno realizzate? Abbiamo infatti avuto modo di leggere e di analizzare in Commissione sia il piano triennale sia quello decennale. A me sembra che molte di queste opere siano messe in programma in un periodo piuttosto avanzato, tant'è che alcune — il sottosegretario ricordava lo scalo merci al Parco Roja — quando arriveremo al tanto atteso 1992, anno dell'abbattimento delle barriere e quindi di una diversa organizzazione del trasporto nei paesi europei, non saranno più necessarie.

Dentro questa scelta e dentro la definizione di tali obiettivi credo vi sia qualche volta una sorta di casualità e di ritualità. Infatti spesso siamo abituati a snocciolare l'elenco delle opere incompiute e verrebbe voglia di dire, come faceva il collega Labriola, che si fa più presto ad elencare quanto è stato fatto, perché è poco, che non quanto deve ancora farsi ed è urgente, perché l'elenco si allunga.

Circa la questione del raddoppio della Pontremolese, caro sottosegretario, purtroppo noi siamo diffidenti nei confronti degli impegni e delle promesse che vengono assunte. Noi abbiamo presentato decine di interrogazioni: ad alcune, per la verità, il Governo non ha ancora risposto, sebbene abbiano un'anzianità di presentazione ancora maggiore di quella a cui è stato risposto, presentata dal collega Labriola. Evidentemente vi è una difficoltà a fornire risposte che abbiano un contenuto di certezza.

Del resto, nella risposta fornita dal sottosegretario, al di là dell'elenco di determinate opere e della dichiarazione di principio sull'obiettivo di un maggiore svi-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

luppo del trasporto su rotaia dentro e fuori del nostro paese, non vi è alcun riferimento certo ai collegamenti ferroviari con i principali porti del nostro paese.

Nel sollecitare il raddoppio della linea pontremolese e delle altre opere abbiamo richiamato le difficoltà incontrate e la conseguente non realizzazione dei collegamenti ferroviari con i maggiori porti, in questo caso dell'alto e medio Tirreno. Citerò in proposito un solo esempio relativo ad una realtà che verifico settimanalmente (non posso dire quotidianamente perché una parte della settimana la trascorriamo qui a Roma). Mi riferisco al caso di Livorno, dove mancano 80 metri di binario da porre in opera per collegare il porto con lo scalo merci ferroviario.

Sono anni che si attende la realizzazione di questo intervento; abbiamo presentato delle interrogazioni in proposito ma ancora non si è riusciti ad ottenere nulla. Ripeto che si tratta solo di 80 metri; credo davvero che chiamando qualcuno che abbia davvero interesse a realizzare il tratto in questione, in una notte si potrebbero porre in opera le longarine ed i binari per tutti gli 80 metri di ferrovia.

Le città portuali crescono intorno ai porti e in qualche modo li rinchiudono. Accade così che il traffico delle merci che, come abbiamo sottolineato nella nostra interrogazione, per l'85 per cento avviene ancora su gomma e solo per il 15 per cento su ferrovia, finisce per aggravare la situazione di interi quartieri di città come la Spezia, Genova, Savona e Livorno e al problema del consumo di carburante, che è prezioso, si aggiunge l'inquinamento da rumore e da gas di scarico rendendo assai difficile la vita degli abitanti.

Se non si riuscirà a sbloccare questo servizio ai porti ben poco si potrà realizzare di quanto indicato dal ministro dei trasporti a Trieste nel convegno dedicato al trasporto combinato strada-ferrovia.

Anche le interpellanze e le interrogazioni precedenti hanno messo a fuoco le difficoltà che si incontrano in questo campo e quindi la necessità di dare davvero seguito ad interventi per favorire il trasporto combinato. Si potrà essere all'al-

tezza degli appuntamenti internazionali che ci attendono e si potrà raggiungere l'obiettivo, che anche qui è stato richiamato e sottolineato, di facilitare il trasporto per ferrovia dentro e fuori del nostro paese, se riusciremo a valorizzare, incentivare ed incrementare il trasporto su ferrovia

Sulla base di queste argomentazioni e riflessioni, debbo sottolineare purtroppo che non siamo soddisfatti della risposta fornita dall'onorevole sottosegretario, anche perché — ripeto — rimane grande incertezza circa le opere elencate, rispetto alle quali non sappiamo ancora quando alcune inizieranno e tanto meno quando potranno terminare (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Del Donno e Baghino, al ministro dei trasporti, «per sapere:

perché mai la recente bozza di programma per lo sviluppo delle ferrovie statali ancora una volta penalizza fortemente i progetti della regione Puglia, soprattutto con riferimento alle iniziative prioritarie correlate alla urgente realizzazione degli interventi decisivi, nell'ambito della strategia complessiva dello sviluppo economico-sociale;

se si ritenga di intervenire per il ripristino reale in considerazione paritaria nell'ambito del sistema nazionale;

se vi sia la volontà di attribuire alle aree meridionali i flussi ordinari di spesa dello Stato finora puramente teorica».

(3-01982)

(12 ottobre 1989).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

GUALTIERO NEPI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente ferrovie dello Stato prevede importanti

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

interventi circa il potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie della regione Puglia, tra i quali meritano particolare attenzione i seguenti: raddoppio completo della linea adriatica da Termoli a Lecce; elettrificazione della linea Bari—Brindisi—Lecce; raddoppio completo della linea Bari-Taranto; raddoppio del tratto Vitulano-Apice-Orsara di Puglia della linea trasversale Caserta-Foggia; sistemazione a piano regolatore della stazione di Taranto e impianto di un moderno apparato centrale elettrico: potenziamento, impianti di trazione elettrica ed allungamento a modulo dei binari di stazione della linea adriatica; completamento dello scalo merci intermodale di Bari-Feruccio e dello scalo merci di Brindisi; elettrificazione della linea Potenza-Taranto e completamento dell'impianto del blocco automatico sulla linea Bari-Foggia.

Questo è il piano predisposto dalle ferrovie dello Stato che fa parte delle iniziative poste in essere da detto ente che seguiremo con particolare attenzione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Del Donno n. 3-01982, di cui è cofirmatario.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, fortunatamente le iniziative dei parlamentari non sempre coincidono; tuttavia, se ognuno di noi volesse avere delucidazioni in ordine allo sviluppo delle ferrovie, probabilmente dovrebbe limitarsi a rileggere il piano decennale delle ferrovie.

L'elencazione fatta dal sottosegretario la giudico quasi ottimale; però, poiché mantengo ancora uno spirito giornalistico ed a volte tendo ad essere quasi beffardo, mi viene da dire: campa cavallo che l'erba cresce.

Si è detto che occorre realizzare determinate iniziative perché le ferrovie siano efficienti, però la penalizzazione della regione Puglia risulta a tutti evidente. Se riesaminiamo il piano integrativo che fu approvato dieci anni orsono, ci rendiamo

conto che i programmi ed i progetti per la Puglia non sono stati ancora realizzati.

Quando il piano integrativo delle ferrovie fu approvato dalla competente Commissione in sede legislativa (eravamo in periodo prenatalizio), ricordo che tutti i componenti presentarono circa ottanta-cinque ordini del giorno che l'allora ministro Formica accolse o accettò come raccomandazione.

In tali ordini del giorno erano contemplate le esigenze di tutte le zone d'Italia: si voleva migliorare quella linea secondaria, rendere efficiente quell'altra ormai obsoleta, potenziare la direttissima Roma-Firenze (un tratto della quale è stato percorso in questi giorni da un treno cosiddetto veloce; per la verità chi ha viaggiato con le ferrovie francesi non si è affatto impressionato dei duecento chilometri all'ora raggiunti da quel convoglio).

Sta di fatto comunque che occorre sapere entro quanto tempo determinate linee saranno elettrificate. Per percorrere la distanza tra Bari e Lecce perché il treno impiega tre ore? Perché deve procedere a quaranta chilometri all'ora?

Spesso determinati contenuti del piano decennale sono trasferiti in quello triennale, poi quest'ultimo incontra difficoltà locali, le linee si spostano, le autorizzazioni dei comuni mancano, si rischia di danneggiare le produzioni agricole. La realtà è che anche questa sera come risposta abbiamo avuto la conferma che c'è molto da fare: nulla di più. Quando si farà? Speriamo nel prossimo futuro; altrimenti dovremmo essere veramente amareggiati e pessimisti. Io non riesco ad essere pessimista, nonostante tutto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Fagni, Polidori, Barzanti, Caprili, Costa Alessandro, Bulleri, Taddei e Cordati Rosaia, al ministro dei trasporti, «per sapere — premesso che:

in anni passati sono state rivolte interrogazioni e interpellanze al Ministero dei trasporti per rivendicare interventi urgenti sulla linea ferroviaria tirrenica;

le leggi e i provvedimenti amministrativi pregressi ma anche i progetti di rinnovamento e sviluppo delle ferrovie dello Stato non hanno tenuto in sufficiente considerazione quanto stabilito nel piano generale dei trasporti laddove si fa riferimento ai corridoi plurimodali e, all'interno di questi, alla rete ferroviaria;

nei progetti di rinnovamento, di sviluppo e di risanamento del sistema ferroviario che l'Ente ferrovie dello Stato e il Ministero hanno predisposto si punta anche allo spostamento della merce da trasportare, oltre che i passeggeri, dalla strada alla ferrovia in ragione di costi economici e di costi ambientali —:

se risponde al vero quanto pubblicato sul quotidiano il *Tirreno* di venerdì 15 dicembre scorso secondo cui, a partire dall'orario estivo, verrebbe soppresso il *Genova-sprint* che parte da Genova alle 6 e arriva a Roma alle 11, aumentando così il numero dei rapidi soppressi su questa linea oltre alla soppressione di fermate in località importanti come Viareggio e Grosseto;

se non ritengadi rivedere con urgenza una eventuale decisione già presa, soprassedendo alla soppressione;

se c'è consapevolezza che, relativamente al corridoio plurimodale tirrenico, le popolazioni del sud della Liguria e della costa toscana sono penalizzate da un ritardo completamente delle vie di comunicazione fra le quali importante quella ferroviaria, oltre l'Aurelia e l'A. 12;

se non ritenga urgente sanare lacune ormai macroscopiche nei settori sopracitati, sapendo che queste danneggiano pesantemente l'economia non solo dei territori interessati ma anche dell'intero paese».

(3-02184)

(19 dicembre 1989).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

GUALTIERO NEPI, sottosegretario di Stato

per i trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'Ente ferrovie dello Stato (dal quale — ripeto — dobbiamo attingere indicazioni, in attuazione della legge n. 210 che pone rapporti abbastanza precisi, ancorché non soddisfacenti, tra il Ministero dei trasporti e le ferrovie dello Stato) prevede importanti interventi diretti all'ammodernamento ed al potenziamento della linea tirrenica, nel tratto Genova-Roma.

In particolare evidenza si segnalano: il completamento dell'impianto del blocco automatico banalizzato sul tratto La Spezia-Civitavecchia con relative sistemazioni degli impianti di sicurezza e segnalamento delle stazioni; il potenziamento degli impianti di trazione elettrica; l'allungamento al modulo della linea dei binari di precedenza delle stazioni; l'ammodernamento degli impianti di telecomunicazione; altre opere dirette ad ottenere la velocizzazione della linea Torino-Genova-Roma-Reggio Calabria.

Tali interventi, una volta attuati — e qui naturalmente torna la domanda più volte reiterata: «quando?» — consentiranno l'acquisizione alla linea sopra indicata di elevati *standards* di sicurezza e di capacità di trasporto, con riduzione dei tempi di percorrenza e con il miglioramento della regolarità di circolazione dei treni. Sarà possibile, inoltre, fronteggiare ampiamente gli incrementi di traffico previsti nell'arco di attivazione del piano di ristrutturazione sopracitato.

Per quanto concerne, poi, il collegamento Genova Brignole-Roma, attualmente viene effettuato con i treni *Intercity* 603 e 612, denominati *Genova-sprint*. Al riguardo si fa presente che, al fine di migliorare e rendere maggiormente funzionale la linea in questione, le strutture tecniche e commerciali dell'Ente ferrovie dello Stato, su proposta della clientela e degli enti pubblici e privati liguri, hanno programmato l'utilizzazione del nuovo mezzo ETR 450 «Pendolino».

I treni suddetti, con inizio dal 27 maggio 1990, assumono la nuova denominazione di «Cristoforo Colombo»...

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

ABDON ALINOVÌ. Lui non si sarebbe aspettato tanto, dopo aver scoperto l'America!

GUALTIERO NEPI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. ... e verranno instradati via Pisa-Firenze-Roma (direttissima) dove possono raggiungere la velocità di 250 chilometri l'ora.

Si potrà quindi realizzare non solo un collegamento più veloce dell'attuale (in modo da giungere a Roma alle 10,25 partendo da Genova Brignole alle 6,10) con un miglioramento dell'orario di 45 minuti sulla percorrenza globale, ma soprattutto si potrà soddisfare la richiesta della clientela ligure interessata ad un orario più adeguato alle esigenze locali.

Per ciò che concerne Viareggio, i due treni *Intercity* non vi hanno mai effettuato fermata.

Relativamente a Grosseto, la deviazione che verrà operata con il prossimo orario non pregiudica assolutamente il collegamento con Roma, in quanto questo continuerà ad essere assicurato dal treno *Intercity* «Carducci» che, partendo da Grosseto alle 7,41, giunge a Roma Termini alle 9,20. E' da tenere in considerazione, poi, che dal citato capoluogo parte un altro treno alle 8,00 per Roma, dove giunge alle 10,30.

PRESIDENTE. L'onorevole Fagni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la sua interrogazione n. 3-02184.

EDDA FAGNI. Onorevole sottosegretario, questa volta non ho dubbi. La mia insoddisfazione è totale e le cose che lei ha detto in chiusura della sua risposta confermano il mio convincimento.

Lei ha affermato che l'Ente ferrovie dello Stato, nel definire il nuovo orario, ha cercato di soddisfare una clientela ligure. Rilevo che i treni che percorrono la linea tirrenica non devono soddisfare soltanto la clientela ligure ma anche quella toscana.

Fino a pochi minuti fa abbiamo parlato dell'aeroporto di Pisa, del porto di Livorno, del porto di Genova e così via; ebbene, a me sembra che nel predisporre il nuovo orario ferroviario, in vigore dal 29

maggio, non si sia tenuto assolutamente conto di alcuni bisogni di una popolazione e di interessi economici che gravitano intorno al nodo Pisa-Livorno.

Dico ciò perché oggi, com'è mia consuetudine, sono venuta a Roma in treno, come la collega Taddei, sia pure percorrendo linee diverse. Io ho percorso la linea tirrenica, mentre la collega Taddei ha utilizzato la cosiddetta direttissima Firenze-Roma. Io ho avuto la fortuna — diciamo così — di viaggiare su un *Intercity* che è partito da Livorno alle 12,15 ed è arrivato a Roma Termini alle 15,05 (con qualche minuto di anticipo rispetto all'orario previsto). La collega Taddei ha viaggiato su un *Intercity* che è partito in ritardo (alle 13,40 invece che alle 12,55), ed è giunta a Roma alle 15,45 anziché alle 14,55.

L'affollamento di «Pendolini» dirottati su questa linea crea qualche problema e quindi alcuni *Intercity* (che pure sono treni veloci, anche se non raggiungono i 250 chilometri orari) devono essere dirottati sulla vecchia linea ferroviaria. Infatti, oggi è accaduto proprio questo. L'*Intercity* che doveva arrivare a Roma alle 14,55, giunto ad Orvieto è stato dirottato sulla vecchia linea anziché sulla direttissima.

Ormai il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici (al riguardo abbiamo presentato un'interpellanza proprio in questi giorni) usano questa strategia: si affollano le linee, la dorsale ferroviaria e la dorsale viaria, si quadruplicano i binari, si costruisce la sesta corsia sull'autosole, anziché potenziare e valorizzare le altre linee.

L'onorevole sottosegretario ha detto che sono previsti interventi di ammodernamento e ristrutturazione sulla linea Genova-Roma ed ha fatto un elenco di opere, in realtà promesse molti anni fa. Il blocco banalizzato da La Spezia a Civitavecchia cammina con una lentezza da lumaca; credo sia fermo a San Rossore e quindi molta strada è ancora da percorrere.

Lei ha detto, signor sottosegretario, che il potenziamento della trazione elettrica e l'ammodernamento delle segnalazioni consentiranno un incremento di traffico sulla linea Genova Brignole-Roma. Eb-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

bene, posso affermare — l'orario ferroviario ne è buon testimone — che sulla linea tirrenica viaggiano sette *Intercity*, mentre la Firenze-Roma è percorsa da ben ventidue *Intercity*. Lo squilibrio è dunque molto evidente, a tutto danno, sia sotto il profilo economico sia sotto quello della comodità, degli utenti della linea tirrenica.

Inoltre, se è vero che percorrendo la linea Pisa-Firenze-Roma si guadagnano, almeno sulla carta, 20-25 minuti di tempo, occorre dire che gli utenti costretti a contare sulle coincidenze e sui collegamenti fra Firenze e Pistoia, Firenze e Prato o fra Viareggio e Pisa, Campiglia, Livorno e Pisa sono qualche volta costretti a sostare in stazione anche un'ora e mezza o due ore.

Vi è da chiedersi se conti soltanto la clientela ligure e se l'Italia finisca al Magra, mentre tutto il resto, essendo meridione, non è degno di essere considerato. Se non è così, si cerchi veramente di procedere con una certa rapidità (non dico con quella dell'ETR 450, ma quanto meno con quella di un treno degno di essere chiamato tale) all'ammodernamento ed alla ristrutturazione della linea tirrenica, che risponde alle esigenze dell'utenza toscana e dell'alto Lazio, che oggi non viene assolutamente servita (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Valensise, ai ministri dei trasporti, delle partecipazioni statali e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, «per conoscere

quali urgenti iniziative intendano adottare, nell'ambito delle rispettive competenze, per l'immediato potenziamento e completamento dell'aeroporto di Reggio Calabria, al servizio di un grande bacino di utenza e di un'area di enormi potenzialità socio-economiche, specialmente turistiche, aeroporto che costituisce, come struttura aeroportuale dello Stretto, l'elemento portante del sistema intermodale di trasporti nel centro del Mediterraneo;

in particolare, se non si ritenga indispensabile ed urgente:

a) il ripristino dei voli, da e per Roma, nelle ore del mattino del sabato e della domenica, soppressi in contrasto con gli interessi delle popolazioni servite e con intensità crescente dei volumi di traffico;

b) il potenziamento della linea Reggio-Milano;

c) la valutazione della necessità del ripristino della linea Reggio-Bari;

d) l'apertura dell'aeroporto nell'arco delle ventiquattro ore, anche in considerazione delle necessità di protezione civile rispetto alla vastità ed alla densità demografica dell'area servita;

e) la normalizzazione della dirigenza aeroportuale in relazione all'importanza dello scalo, alle esigenze operative ed alle sue potenzialità, anche per i voli *charters*;

f) l'estensione allo scalo di Reggio di agevolazioni tariffarie essendo detto scalo al servizio anche della Sicilia;

g) il miglioramento ed il completamento dell'aerostazione, anche con l'impianto di aria condizionata e l'installazione di porte automatiche;

h) l'immediata ultimazione dei lavori di prolungamento della pista 15/33, non completati a causa di condizionamenti oggettivamente pregiudizievoli agli interessi pubblici che devono e possono essere superati senza ulteriori ed inammissibili ritardi;

i) la realizzazione dei progetti di massima esistenti delle opere modeste che consentiranno pluralità di procedure di atterraggio e di decollo per la pista 15/33.

Quanto sopra indicato per la indilazionabile necessità dell'intera area dello Stretto e soprattutto di Reggio e della sua provincia della valorizzazione di una struttura chiave per lo sviluppo ed il riscatto sociale ed economico cui l'Alitalia deve dedicare particolare e propulsiva attenzione in coerenza con il suo ruolo di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

azienda a partecipazione pubblica, di speciale rilievo nel Mezzogiorno d'Italia».

(3-02252)

(5 febbraio 1990).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

GUALTIERO NEPI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, con l'entrata in vigore dell'orario estivo sono stati ripristinati i collegamenti Reggio Calabria-Roma, dopo la temporanea sospensione avvenuta nei mesi di febbraio e marzo, adottata in relazione ai bassi coefficienti di occupazione dei posti che sugli stessi venivano registrati durante i fine settimana. Dal giorno 25 marzo 1990, infatti, operano i voli giornalieri del sabato Reggio Calabria-Roma (BM358 e BM337) in partenza rispettivamente da Fiumicino alle 9,20 e da Reggio Calabria alle 11,10.

Per quanto concerne il potenziamento della linea Reggio Calabria-Milano, si rappresenta che, al fine di favorire flussi turistici diretti all'area reggina, già con l'inizio del nuovo orario dalla scorsa stagione estiva si è aggiunto all'ordinario servizio giornaliero mattina-sera (BM319 e BM318) un secondo collegamento (BM317 e BM316), i cui orari sono invertiti rispetto al primo, con quattro frequenze settimanali, attualmente giunte a sei, in modo da garantire all'utenza calabrese e lombarda l'andata e ritorno nella stessa giornata.

L'istituzione, poi, del collegamento Reggio Calabria-Bari potrà formare oggetto di apposita valutazione in sede di rinnovo delle concessioni ormai prossime alla scadenza, sulla scorta delle reali possibilità dei due poli interessati.

Si rappresenta, altresì, che le tariffe applicate sulle tratte Reggio Calabria-Milano e Reggio Calabria-Roma sono identiche a quelle rispettivamente praticate per i voli Catania-Milano (lire 224 mila) e Catania-Roma (lire 168 mila 500).

Si informa che sono previsti inoltre il miglioramento ed il completamento

dell'aerostazione di Reggio Calabria che saranno realizzati con interventi diretti a dotarla di impianto di aria condizionata e di porte automatiche.

In particolare, per l'affidamento dell'installazione dell'impianto di condizionamento, si fa presente che è stata espletata una specifica gara mediante appalto concorso, e la commissione giudicatrice appositamente nominata ha individuato nella ditta SMIA-Sud la migliore offerente sotto il profilo tecnico-economico.

Per altro, recentemente l'amministratore unico della ditta in questione è rimasto coinvolto in vicende giudiziarie che hanno reso opportuno e necessario dare inizio all'espletamento di nuove procedure per l'affidamento dei lavori.

I lavori di installazione di porte automatiche sono stati aggiudicati mediante gara a licitazione privata — i colleghi sanno bene che si tratta di gara aperta e non di una trattativa privata — alla ditta Sicil Elettro Impianti srl, con sede in Catania. Il relativo contratto, stipulato in data 29 gennaio 1990, approvato con decreto del 17 febbraio 1990, è stato inviato agli organi di controllo il 3 marzo scorso.

Per quanto concerne i lavori di prolungamento della pista 15/33 — «non completati a causa di condizionamenti oggettivamente pregiudizievoli agli interessi pubblici», secondo quanto asserito dall'onorevole interrogante — si assicura che gli stessi sono stati rimossi, anche a seguito di intervento in merito degli enti locali, che i lavori sono stati ripresi lo scorso mese di aprile e che se ne prevede la conclusione entro la prossima estate.

Si comunica, infine, che è in corso di registrazione presso gli organi di controllo il provvedimento con cui si conferisce la reggenza della direzione di circoscrizione aeroportuale di Reggio Calabria al primo dirigente, dottor Mario Bianchi.

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-02252.

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo,

prendo atto delle notizie che ella mi ha fornito, tra le quali ve ne sono alcune abbastanza positive, come quelle relative al ripristino dei voli.

Nutriamo dubbi in merito alla ragione per la quale essi sono stati sospesi nel periodo febbraio-marzo, considerato che le relazioni concernenti l'aeroporto di Reggio Calabria dimostrano che il rapporto tra posti offerti e posti venduti è sempre molto alto. Prendiamo atto della circostanza che si sta potenziando la linea Reggio-Milano, che continua a restare al primo posto fra le linee ferroviarie per quanto riguarda la frequentazione dei passeggeri; la percentuale media del rapporto tra posti offerti e posti venduti oscilla infatti dal 64 al 68 per cento.

Registriamo quanto ella ci ha detto in relazione alla nomina del dirigente; speriamo che gli organi di controllo consentano finalmente che tale dirigenza divenga effettiva. Prendo inoltre atto delle sue affermazioni concernenti l'uguaglianza delle tariffe Reggio Calabria-Milano, Reggio Calabria-Roma, Catania-Milano e Catania-Roma; vorremmo tuttavia che fossero tenute presenti le particolari condizioni socio-economiche della città di Reggio, che rendono quello scalo meritevole dell'applicazione di agevolazioni tariffarie uguali a quelle praticate per la Sardegna. Reggio è, infatti, fortemente penalizzata dalla sua posizione eccentrica rispetto all'Europa ed all'Italia continentali.

Prendo atto della disavventura capitata nel corso dei lavori per il completamento dell'aerostazione, in particolare per quanto concerne l'impianto di aria condizionata. Si tratta di una struttura sfortunata, visto che succede sempre qualcosa; da ultimo una vicenda giudiziaria concernente l'appaltatore che aveva conseguito l'affidamento dei lavori: auguriamoci che l'amministrazione voglia interessarsi del problema.

Per quanto riguarda l'ultimazione delle opere relative alla pista 15/33, spero che il sottosegretario si sia riferito alla imminente estate (vale a dire quella che comincerà il 21 giugno) e non a quella dell'anno prossimo.

Infatti il prolungamento della pista è essenziale affinché possano essere operativi anche presso l'aeroporto di Reggio Calabria gli *M 80*, i grandi aerei dell'Alitalia.

Purtroppo, onorevole sottosegretario, vi è un fatto che non mi consente di dichiararmi soddisfatto. Ella ha taciuto (o per lo meno non l'ho sentito) in merito al punto *d*) della mia interrogazione n. 3-02252, che concerne «l'apertura dell'aeroporto nell'arco delle 24 ore, anche in considerazione delle necessità di protezione civile rispetto alla vastità ed alla densità demografica dell'area servita».

Sino a quando l'aeroporto di Reggio Calabria non sarà aperto 24 ore su 24, esso sarà fortemente penalizzato, dal punto di vista sia della possibilità di potenziamento dei voli sia della stessa efficienza, in relazione alle esigenze di un bacino di utenza di oltre un milione di persone, le quali vivono in zone ad alto rischio sismico. Sussistono pertanto anche esigenze di protezione civile, quanto mai sentite e da tenersi nella dovuta considerazione, cosa che viceversa ostinatamente non avviene.

Riteniamo che l'apertura dell'aeroporto di Reggio Calabria 24 ore su 24 sia doverosa, trattandosi, data la collocazione geografica della città, dell'ultimo e più meridionale scalo del continente europeo. Effettivamente la situazione di intermodalità deve essere valutata in maniera differente da quella odierna.

Onorevole sottosegretario, vi è un altro punto sul quale richiamo l'attenzione del Governo. Esso è relativo alla realizzazione di determinati progetti di massima che concernono l'abolizione di modestissime collinette, alte circa 30 metri, in modo da sgombrare il cono di atterraggio della pista 15/33 in tutte le direzioni, soprattutto verso nord, permettendo procedure di atterraggio multiple, necessarie in relazione ai venti, di solito moderati, ma che talvolta impediscono l'unica manovra di atterraggio oggi possibile, in direzione sud-nord. Si tratta di un altro elemento importante che non mi consente di manifestare soddisfazione, pur dando atto al Governo di aver fornito alcune notizie positive.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

Concludo sottolineando che lo scalo aeroportuale di Reggio Calabria è estremamente importante in una città tutta interessata dal terziario, con fortissima vocazione intermodale, per le conseguenze socio-economiche che ne derivano. L'aeroporto è l'unica realtà che ha funzionato e continua a funzionare, con migliaia di passeggeri l'anno. Pertanto devono prestare molta attenzione alle questioni che li riguardano non soltanto il Ministero dei trasporti, ma anche quello per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e soprattutto quello delle partecipazioni statali, così come richiesto nell'interrogazione ricordata.

Ribadisco infine la mia insoddisfazione per la mancata risposta a quello che rimane il problema principale: l'apertura dell'aeroporto di Reggio Calabria 24 ore su 24.

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

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 19 giugno 1990, alle 9,30

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

2. — *Discussione delle proposte di legge:*

FIANDROTTI ed altri — Norme a favore delle vittime della lotta contro il terrorismo e la criminalità (56).

ROSSI DI MONTELERA — Estensione alle vittime del terrorismo politico delle disposizioni legislative a favore degli invalidi civili di guerra (1032).

FORLEO ed altri — Norme a favore delle vittime di reati commessi per finalità di

terrorismo o di eversione dell'ordine democratico (1355).

FORLEO ed altri — Speciali elargizioni a favore di categorie, di dipendenti pubblici e di cittadini vittime del dovere e di azioni terroristiche (2146).

MARTINAZZOLI ed altri — Norme in favore delle vittime del terrorismo e loro superstiti (2183).

3. — *Domande di autorizzazione a procedere:*

Contro il deputato Bellocchio, per i reati di cui agli articoli 595 del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) ed all'articolo 326 del codice penale, in relazione all'articolo 6, terzo comma, della legge 23 settembre 1981, n. 527 (rivelazione di segreti di ufficio). (Doc. IV, n. 14).

— *Relatore:* Lombardo.

Contro il deputato Tassi, per il reato di cui all'articolo 595, primo e secondo comma, del codice penale (diffamazione, aggravata). (Doc. IV, n. 17).

— *Relatore:* Ceruti.

Contro il deputato La Ganga, per il reato di cui agli articoli 81, capoverso, e 648 del codice penale (ricettazione continuata). (Doc. IV, n. 36).

— *Relatore:* Gorgoni.

Contro il deputato Capanna, per il reato di cui all'articolo 595, terzo comma, del codice penale (diffamazione a mezzo della stampa). (Doc. IV, n. 46).

— *Relatore:* Finochiaro Fidelbo.

Contro il deputato Novelli, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 81, capoverso, 112, n. 1, e 324 del codice penale (interesse privato in atti di ufficio, continuato e aggravato) e agli articoli 81, capoverso, 112, n. 1, e 314 del codice penale (peculato continuato ed aggravato). (Doc. IV, n. 56).

— *Relatore:* Vairo.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

Contro il deputato Caccia, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 112, n. 1, e 610 del codice penale (violenza privata, aggravata) e agli articoli 112, n. 1, e 605 del codice penale (sequestro di persona, aggravato). (Doc. IV, n. 74).

— *Relatore*: Mellini.

Contro il deputato Staller, per il reato di cui all'articolo 528 del codice penale (pubblicazioni e spettacoli osceni). (Doc. IV, n. 80).

— *Relatore*: Ceruti.

Contro il deputato Pietro Battaglia, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 112, n. 1, e 324 del codice penale (interesse privato in atti di ufficio, aggravato). (Doc. IV, n. 82).

— *Relatore*: Mellini.

Contro il deputato Massano, per il reato di cui all'articolo 97 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361 (violazione delle norme per l'elezione della Camera dei deputati). (Doc. IV, n. 83).

— *Relatore*: Vairo.

Contro il deputato Manna, per il reato di cui agli articoli 81, capoverso, e 368 del codice penale (calunnia continuata). (Doc. IV, n. 84).

— *Relatore*: Nicotra.

Contro il deputato Staller, per il reato di cui all'articolo 528 del codice penale (pubblicazioni e spettacoli osceni). (Doc. IV, n. 86)

— *Relatore*: Bargone.

Contro il deputato Lia, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 81, 323 e 324 del codice penale (abuso di ufficio in casi non preveduti specificamente dalla legge e interesse privato in atti d'ufficio, continuati). (Doc. IV, n. 87).

— *Relatore*: Gorgoni.

Contro il deputato Staller, per il reato di cui all'articolo 528 del codice penale (pubblicazioni e spettacoli osceni). (Doc. IV, n. 88).

— *Relatore*: Bargone.

Contro i deputati Zevi e Calderisi per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 81, capoverso, e 595 del codice penale e all'articolo 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa, continuata ed aggravata). (Doc. IV, n. 89).

— *Relatore*: Bargone.

Contro il deputato Franco Russo, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui all'articolo 595 del codice penale e all'articolo 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa, aggravata). (Doc. IV, n. 90).

— *Relatore*: D'Angelo.

Contro il deputato Amodeo, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 112, n. 1, e 324 del codice penale (interesse privato in atti di ufficio, aggravato), agli articoli 112, n. 1, e 314 del codice penale (peculato aggravato) e agli articoli 112, n. 1, e 479 del codice penale (falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici, aggravata). (Doc. IV, n. 93).

— *Relatore*: D'Angelo.

Contro il deputato Farace, per i reati di cui all'articolo 1, primo, secondo, nn. 1 e 2, e sesto comma, del decreto-legge 10 luglio 1982, n. 429, convertito dalla legge 7 agosto 1982, n. 516 (violazione delle norme per la repressione della evasione in materia di imposte sui redditi e sul valore aggiunto). (Doc. IV, n. 94).

— *Relatore*: Valensise.

Contro il deputato Lucchesi, per il reato di cui agli articoli 1 e 8, come sostituito dall'articolo 6 della legge 24 aprile 1975, n. 130, della legge 4 aprile 1956, n. 212 (vio-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

lazione delle norme per la disciplina della propaganda elettorale). (Doc. IV, n. 96).

— *Relatore*: Mellini.

Contro Alfredo Cicolini, per il reato di cui all'articolo 290 del codice penale (vilipendio delle Assemblee legislative). (Doc. IV, n. 98).

— *Relatore*: Armellin.

Contro il deputato Manna, per il reato di cui agli articoli 81, capoverso, e 595, terzo comma, del codice penale (diffamazione continuata e aggravata). (Doc. IV, n. 100).

— *Relatore*: Armellin.

Contro il deputato Capanna, per il reato di cui all'articolo 595, terzo comma, del codice penale (diffamazione a mezzo della stampa). (Doc. IV, n. 101).

— *Relatore*: Nicotra.

Contro il deputato Gunnella, 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. 106).

— *Relatore*: Nicotra.

Contro il deputato Rubinacci, per il reato di cui all'articolo 595, terzo comma, del codice penale (diffamazione a mezzo della stampa). (Doc. IV, n. 107).

— *Relatore*: Bargone.

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).

— *Relatore*: Sinatra.

Contro il deputato Vazzoler, per il reato di cui all'articolo 328 del codice penale (omissione o rifiuto di atti di ufficio). (Doc. IV, n. 109).

— *Relatore*: D'Angelo.

Contro Aldo Cervoni, per il reato di cui all'articolo 290 del codice penale (vilipendio delle Assemblee legislative).

(Doc. IV, n. 111).

— *Relatore*: Armellin.

Contro il deputato Anselmi, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 61, nn. 2 e 9, e 351 (violazione della pubblica custodia di cose, pluriaggravata) e 81 e 324 dello stesso codice (interesse privato in atti di ufficio). (Doc. IV, n. 113).

— *Relatore*: Finocchiaro Fidelbo.

Contro il deputato Staller, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui all'articolo 528, terzo comma, dello stesso codice (pubblicazioni e spettacoli osceni). (Doc. IV, n. 116).

— *Relatore*: Bargone.

Contro il deputato Rubinacci, per il reato di cui all'articolo 595 del codice penale e 21 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa). (Doc. IV, n. 137).

— *Relatore*: Bargone.

Contro il deputato Brescia, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui all'articolo 324 del codice stesso (interesse privato in atti di ufficio). (Doc. IV, n. 139).

— *Relatore*: D'Angelo.

La seduta termina alle 19,15

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELL'ASSEMBLEA
DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
PROF. TEODOSIO ZOTTA

Licenziato per la composizione e la stampa
dal servizio Stenografia dell'Assemblea
alle 20.45.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

COMUNICAZIONI

Annunzio di proposte di legge.

In data 15 giugno 1990 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

D'AMATO CARLO: «Integrazione della tabella A, parte III, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, recante l'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto per prestazioni di trasporto di persone eseguite con vettore aereo» (4904);

BASSI MONTANARI ed altri: «Norme per il riconoscimento dell'omeopatia, per la regolamentazione dei prodotti omeopatici e per la formazione professionale degli operatori» (4905);

SCOTTI VINCENZO ed altri: «Nuova disciplina dell'ente 'Ferrovie dello Stato'» (4906).

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

CAPPIELLO ed altri: «Modifica della legge 11 febbraio 1980, n. 26, concernente norme relative al collocamento in aspettativa dei dipendenti dello Stato il cui coniuge, anche esso dipendente dello Stato, sia chiamato a prestare servizio all'estero» (4907).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di un disegno di legge.

In data 15 giugno è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Ministro per i beni culturali e ambientali:

«Interventi organici di tutela e valorizzazione dei beni culturali e misure urgenti di sicurezza» (4903).

Sarà stampato e distribuito.

Assegnazione di una proposta di legge a Commissione in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento.

Nella seduta del 27 febbraio 1990, è stato assegnato alla X Commissione permanente (Attività produttive), in sede legislativa, il progetto di legge n. 4558.

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi assegnata in sede legislativa anche la proposta di legge di iniziativa dei deputati MARTINAT ed altri: «Legge quadro per la disciplina merceologica dei carburanti per autotrazione al fine di ridurre le emissioni inquinanti dei veicoli a motore. Attuazione delle direttive CEE nn. 85/536 e 87/441 sull'impiego di componenti di carburante di sostituzione» (4765) (con parere della I, della II, della III, della VI, della VIII e della IX Commissione).

Assegnazione di un disegno di legge recante approvazione di uno statuto regionale a Commissione in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 e del comma 1 dell'articolo 103 del regolamento, il seguente disegno di legge è defe-

rito alla I Commissione permanente (Affari costituzionali), in sede referente:

S. 2077. — «Approvazione, ai sensi dell'articolo 123, secondo comma, della Costituzione, dello Statuto della regione Emilia-Romagna» (approvato dal Senato) (4886) (con parere della II, della V, della VI e della XI Commissione):

Assegnazione di proposte di legge a Commissioni in sede referente.

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

alla I Commissione (Affari costituzionali):

PIRO ed altri: «Norme per regolamentare la pubblicità elettorale (4053);

S. 21-22-23-166-227-426-845-1101. — PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE DI INIZIATIVA DEI SENATORI PASQUINO E CAVAZZUTI; PASQUINO ed altri; PASQUINO ed altri; FILETTI ed altri; PECCHIOLI ed altri; MANCINO ed altri; MANCINO ed altri; PASQUINO ed altri: «Modifiche agli articoli 59, 69, 70, 72 e 97 della Costituzione; introduzione degli articoli 11-bis, 70-bis, e 95-bis» (approvata, in un testo unificato, in prima deliberazione, del Senato) (4887) (con parere della II Commissione);

alla II Commissione (Giustizia):

FUMAGALLI CARULLI ed altri: «Istituzione delle preture circondariali equiparate» (4582) (con parere della I, della V e della XI Commissione);

alla VI Commissione (Finanze):

PIRO ed altri: «Incentivi fiscali per l'utilizzo ottimale della risorsa acqua» (3579) (con parere della V, della VIII e della XIII Commissione);

PIRO ed altri: «Modifiche al regime dell'ILOR per le piccole imprese» (4532)

(con parere della V e della X Commissione);

alla VIII Commissione (Ambiente):

PAZZAGLIA ed altri: «Ulteriore proroga del termine di cui all'articolo 52 della legge 28 febbraio 1985, n. 47, recante norme in materia di controllo dell'attività urbanistica edilizia, per la denuncia al catasto delle opere ultimate» (4823) (con parere della I e della VI Commissione);

alla XI Commissione (Lavoro):

FIORI: «Equiparazione del trattamento pensionistico tra invalidi per servizio civile a carico dello Stato e delle Casse per le pensioni degli istituti di previdenza del Ministero del tesoro e quello degli ex appartenenti alle Forze armate» (4781) (con parere della I, della IV, della V e della XII Commissione);

FARACE ed altri: «Disciplina dei licenziamenti individuali» (4873) (con parere della I, della II, della V, della X e della XIII Commissione).

Annunzio di interrogazioni, di interpellanze e di mozioni.

Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni, interpellanze e mozioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Ritiro di un documento di indirizzo.

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: mozione Negri n. 1-00409 del 12 giugno 1990.

PAGINA BIANCA

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

*INTERROGAZIONI, INTERPELLANZE
E MOZIONI PRESENTATE*

PAGINA BIANCA

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

COLONI, CARRUS e BIANCHINI. —
*Al Presidente del Consiglio dei ministri ed
ai Ministri dell'industria, del commercio e
dell'artigianato, degli affari esteri e del bi-
lancio e programmazione economica.* —
Per conoscere — premesso che:

con la legge 29 gennaio 1986, n. 26,
sono stati approvati « incentivi per il ri-
lancio dell'economia delle province di
Trieste e Gorizia » a ragione della situa-
zione di « area di crisi » (con particolare
riguardo alla cantieristica, alla siderurgia
ed alla marineria) ed alla delicata margi-

nalità geopolitica riconosciuta dal Trat-
tato di pace, dagli Accordi di Osimo e
dall'Accordo CEE-Yugoslavia;

sull'attuazione del provvedimento in
questione, che ha coordinato strumenti a
misure risalenti al dopoguerra, il Governo
dovrà presentare una apposita relazione
al Parlamento ai sensi dell'articolo 11
della medesima legge;

la Commissione della CEE ha aperto
un contenzioso su tale legge come pure
su leggi della regione Friuli-Venezia Giu-
lia attualmente in fase di serrato con-
fronto al Ministero dell'industria, del
commercio e dell'artigianato —:

quali iniziative il Governo intenda
adottare per salvaguardare la sostanza di
una irrinunciabile — sul piano economico
e giuridico — politica confinaria. (5-02262)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

PISICCHIO, BENEDIKTER, LIA, RIGGIO, RIVERA, SARETTA, PERRONE, FAGUTI, ZOPPI e VITO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere come si intenda risolvere il grave problema della SME. Infatti, la finanziaria è travagliata, ormai da molti anni, da una lunga serie di vicende strutturali, economiche e giudiziarie sulle quali si sono intrecciate critiche di quasi tutti i settori politici.

Poiché alla fine del corrente mese si svolgerà l'assemblea degli azionisti della SME al fine di rinnovare i vertici della holding, gli interroganti desiderano conoscere anche quali direttive verranno impartite dal Governo in ordine:

a) al riassetto della finanziaria e delle sue consociate;

b) alla posizione della SME nel quadro della politica alimentare del Paese e delle esigenze operative in vista dei processi di integrazione europea;

c) all'esame del bilancio della SME, verso il quale sono possibili gravi rilievi dal momento che la Procura della Repubblica di Napoli, come risulta dal fascicolo n. 5734/89, ha inviato comunicazioni giudiziarie, sia all'amministratore delegato che a dirigenti della finanziaria, per numerosi reati tra i quali quelli di truffa, false comunicazioni sociali e associazione a delinquere a danno della SME e delle società del gruppo. Reati questi non rientranti nella recente amnistia e che hanno un precedente nella estromissione dalla SME del vecchio amministratore delegato. (4-20233)

NICOTRA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

i risultati del recente concorso a 36 posti di vicedirettore negli istituti di pre-

venzione e pena hanno fatto registrare un numero di vincitori (16) inferiore ai posti messi a concorso;

un nuovo bando pubblico comporterebbe una ulteriore perdita di tempo per l'espletamento delle prove scritte ed orali non inferiore a 18 mesi —:

se non ritenga opportuno bandire con urgenza un concorso per titoli e colloquio per i posti rimasti liberi riservandolo al personale dipendente nella qualifica inferiore a quella dei posti messi a concorso e con almeno cinque anni di servizio, e ciò allo scopo di assicurare in tempi rapidi la copertura dei posti, di cui vi è lagnanza in tutti gli istituti penitenziari. (4-20234)

CECCHETTO COCO, CIMA, BASSI MONTANARI e PROCACCI. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

dopo anni di mobilitazioni, esposti, denunce da parte degli abitanti della zona, la Ditta FER.OIL, operante nel centro di Mestre nel settore dello stoccaggio e dell'invio agli impianti di trattamento di rifiuti tossico-nocivi, è costretta finalmente a lasciare tale area ed intende trasferire la propria attività in un'area di 50.000 metri quadrati in comune di Marcon, presso l'ex Fornace de Rossi;

tale area appare per più motivi inidonea ad ospitare l'attività della FER.OIL, come chiaramente si evince dalla deliberazione della giunta municipale di Marcon del 21 febbraio 1989:

a) perché precaria nell'assetto idro-geologico ad alto rischio idraulico, sia per la vicinanza al Fiume Zero sia perché soggetta a scolo per sollevamento meccanico delle acque; tutte cose fra l'altro comprovate dalle dichiarazioni del Consorzio di Bonifica;

b) perché gli accessi all'area prescelta da utilizzarsi dai mezzi di trasporto della FER.OIL sono non adatti in quanto attraversano vari centri abitati;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

c) perché sulla zona prescelta vi sono progetti di riqualificazione da parte del comune di Marcon anche a mezzo di convenzione con la Ditta esercente;

d) perché non vi può essere compatibilità alcuna tra l'attività della FER.OIL ed il movimento indotto con la presenza a ridosso dell'area dell'ex Fornace dell'Oasi naturalistica attrezzata dal comune di Marcon ed affidata alla LIPU;

e) perché l'area prescelta dalla FER.OIL è confinante con assi viari di grande comunicazione, quale l'autostrada Venezia-Trieste;

l'attività prevalente della FER.OIL consiste nella raccolta e nell'avvio all'impianto di trattamento del CCID di Fusina di olii usati, risulta pertanto una inutile diseconomia prevedere l'installarsi dell'attività a più di 30 chilometri dall'impianto di trattamento, distanza da percorrere con carichi pericolosi e attraverso zone fortemente urbanizzate;

la commissione provinciale competente ha, dopo numerose riunioni, bocciato di fatto l'insediamento della FER.OIL, a Marcon;

con una dose di furbizia spicciola la Ditta in oggetto ha cambiato nome ed ora tenta di passare in commissione tecnica regionale per l'ambiente con il nuovo nome di ESA;

numerosi politici locali hanno ripetutamente dichiarato che questa volta l'insediamento non sarà bloccato ma avrà il via libera che non sono stati in grado di assicurare a livello provinciale -

come intenda urgentemente attivarsi perché sia impedito un altro insediamento ad altissimo impatto ambientale in un territorio già martoriato da cave, discariche, industrie inquinanti come quello di Marcon e soprattutto affinché tali insediamenti vengano valutati e decisi all'interno di un piano globale e non di pressioni di singoli gruppi politici ed economici. (4-20235)

ANDREIS. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 31 maggio 1990 e cioè tre giorni prima del voto referendario, dipendenti dell'amministrazione comunale di Casalmaggiore (CR) su disposizione di quest'ultima hanno occultato, strappato o quantomeno reso illeggibili i manifesti referendari del WWF e della Federazione delle Liste Verdi regolarmente affissi negli spazi attribuiti alla Federazione medesima e alle associazioni ambientaliste facenti parte del comitato promotore del referendum;

l'iniziativa del comune di Casalmaggiore pare sia conseguente ad una denuncia presentata all'amministrazione comunale da un privato cittadino, il quale eccitava la non titolarità del WWF non avendo quest'ultimo avanzato regolare domanda di affissione;

le associazioni ambientaliste, la Federazione delle Liste Verdi in quanto gruppo politico ed i partiti politici hanno costituito due distinti comitati promotori unitari nazionali dei referendum sulla caccia e sui pesticidi;

negli spazi della Federazione delle Liste Verdi e dei « fiancheggiatori » dei referendum sono stati affissi solo ed esclusivamente manifesti predisposti dalle forze facenti parte dei comitati promotori unitari e segnatamente quelli del WWF, giudicati graficamente più efficaci -:

se non ritenga che l'amministrazione comunale sia intervenuta in modo arbitrario poiché in nessun caso e a nessun titolo avrebbe potuto farsi giustizia da sé provvedendo, *motu proprio*, all'eliminazione del presunto illecito con l'occultamento dei manifesti, prevedendo la legge elettorale sanzioni penali comminabili dalla magistratura. (4-20236)

COSTA SILVIA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la recente riforma dell'ordinamento giudiziario ha previsto la liquidazione di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

un compenso di lire 60.000 per ogni udienza ai Vice Pretori Onorari ed ai Vice Procuratori Onorari presso le Preture;

mentre i Vice Pretori Onorari sono nominati ed assegnati presso una sede (circondariale o distaccata) di Pretura, i Vice Procuratori Onorari svolgono la loro attività presso tutte le sedi di Pretura comprese nella Procura circondariale della Repubblica cui sono assegnati, ciò comportando la necessità per questi ultimi, di spostamenti e percorrenze effettuate con mezzi propri;

inoltre, il nuovo codice di procedura penale e l'articolo 72-bis della legge sull'ordinamento giudiziario, oltre a prevedere la delega nominativa al pubblico ministero d'udienza, consentono la delega ai Vice Procuratori Onorari per procedere alla richiesta di emissione di decreti penali di condanna, senza peraltro estendere a tale ultima attività la liquidazione del compenso di cui sopra;

risultano da tempo richieste avanzate da numerosissime Procure circondariali della Repubblica al Ministero di grazia e giustizia, sui criteri di liquidazione di eventuali indennità da riconoscere ai Vice Procuratori Onorari, sia per le trasferte cui sono tenuti, sia per le attività non dibattimentali agli stessi delegate —:

se il Ministro intenda rispondere tempestivamente alle istanze avanzate dalla Procura circondariale della Repubblica e, comunque, se non riconosca l'opportunità ed equità di riconoscere ai Vice Procuratori Onorari, chiamati a concorrere con le loro funzioni essenziali alla soddisfacente amministrazione della giustizia pretorile — palesemente carente di magistrati togati soprattutto nelle funzioni inquirenti — le medesime indennità di missione e trasferta riconosciute a questi ultimi, estendendo la misura del compenso anche alle attività non dibattimentali delegate. (4-20237)

RUSSO SPENA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

con decreto ministeriale 4 aprile 1989 veniva indetto un concorso pubblico per titoli a 507 posti di dattilografo, quarta qualifica funzionale;

detto concorso era riservato a coloro che prestavano servizio negli uffici giudiziari in qualità di dattilografo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 276, e dell'articolo 7 della legge 26 aprile 1985, n. 162;

con decreto ministeriale del 28 novembre 1989 è stata approvata la relativa graduatoria generale di merito;

le esigenze di codesto ministero sembra siano maggiori e le assunzioni dovrebbero riguardare circa 1600 partecipanti al concorso —:

quale sia la distribuzione nel territorio nazionale delle esigenze riscontrate;

se sia intenzione di codesto ministero rispettare la graduatoria già approvata;

quali siano i tempi previsti per il completamento delle assunzioni;

se sia garantita la collocazione dei vincitori nelle sedi vicine alla loro residenza;

quale sia l'effettivo numero delle assunzioni avviate ad oggi. (4-20238)

PELLICANÒ. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

delle indagini relative ai gravissimi incidenti aerei delle Azzorre (avvenuto nel febbraio 1989) e di Cuba (avvenuto nel settembre 1989), nei quali perirono rispettivamente 137 e 115 cittadini italiani, ancora non si hanno comunicazioni ufficiali;

del primo incidente aereo non si sa nulla; del secondo si conosce soltanto che è pervenuto in Italia, sin dal dicembre dello scorso anno, un rapporto delle autorità cubane, rapporto peraltro tenuto ri-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

gorosamente segreto dalle autorità interessate —:

se il Governo intenda rendere note le conclusioni della inchiesta svolta a Cuba (con la collaborazione di responsabili italiani) e le eventuali osservazioni rivolte da parte italiana agli investigatori cubani;

quando saranno rese note le conclusioni delle indagini relative ai due incidenti aerei. (4-20239)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere, i motivi che ritardano la definizione della pratica di pensione di invalidità in convenzione internazionale della signora Pantano Angela in Gasser, nata il 5 marzo 1940 a Castelbuono (PA) istruita dalla sede regionale INPS di Palermo.

(4-20240)

RUSSO FRANCO, RUTELLI e RUSSO SPENA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il cittadino palestinese Ahmid Mohamed Suleiman Dorgan, nato ad Haifa il 23 agosto 1953, dopo aver passato gran parte della sua infanzia nei campi profughi (a cinque anni nel campo profughi di Nasseria — a sette anni in quello di Arbat — poi in quello di Sabra nel Libano) è sbarcato in Italia nel 1976 dopo lo scoppio della guerra civile nel Libano;

dopo aver svolto nel nostro Paese i più svariati mestieri (imbianchino, muratore, posteggiatore, facchino) è stato arrestato a Ravenna con l'accusa di spaccio di stupefacenti e condannato da quel tribunale alla pena di cinque anni e mezzo di detenzione;

a seguito di ricorso la pena viene ridotta a quattro anni e mezzo dalla corte d'appello di Bologna con, espia la pena, l'espulsione dal nostro Paese;

Suleiman Dorgan, in previsione di ciò, durante la permanenza in carcere ri-

volge istanza al Ministero di grazia e giustizia per evitare che il provvedimento di espulsione lo rimandi ad Haifa, oggi occupata da Israele;

nonostante ciò, Suleiman — scontata la pena — viene condotto a Fiumicino con l'ordine di spedirlo ad Israele;

solo grazie alle proteste di Suleiman Dorgan prima, che riesce ad impedire il suo imbarco sulle linee aeree israeliane, e del comandante dell'aereo dell'Alitalia, poi, che si rifiuta di imbarcarlo, gli agenti del commissariato di Fiumicino decidono di accordargli una proroga fino al 10 giugno con l'invito — rivolto a Suleiman — di « trovarsi un paese straniero » disposto ad ospitarlo;

considerata la pratica impossibilità per Suleiman di ottenere un visto di espatrio verso qualsiasi paese;

evidenziata la stridente contraddizione tra quanto previsto dalla legge n. 39 del 1990, là dove si richiama ai commi 1 e 2 dell'articolo 380 del codice di procedura penale, e la funzione di recupero sociale del reo condannato ad espriare in carcere il proprio reato;

visto l'articolo 7; comma 10, della legge n. 39 del 1990, che fa esplicito divieto alla espulsione di cittadini stranieri verso Stati in cui possono correre il pericolo di persecuzione;

sottolineato che Suleiman ha usufruito di un condono di cinque mesi per la buona condotta tenuta durante il suo periodo di detenzione e ciò dovrebbe far venir meno le condizioni di pericolosità sociali esistenti al momento della condanna —:

quali misure voglia assumere per consentire la permanenza in Italia del cittadino palestinese o quali passi intenda compiere verso il Ministero degli esteri o verso l'ACNUR, per garantire che Suleiman non venga consegnato alle autorità israeliane, ma inviato verso un paese in cui non debba subire persecuzioni di sorta a causa della sua nazionalità.

(4-20241)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

ARNABOLDI. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

con una interrogazione del 12 giugno 1990 la stessa interrogante informava il ministro dell'esistenza di un appello di un'equipe di studiosi di archeologia dell'università del Texas, rivolto al Congresso degli Stati Uniti, con il quale si informava lo stesso che l'edificazione della base della NATO prevista a Isola Capo Rizzuto finirebbe per danneggiare irrimediabilmente una zona di alto pregio archeologico per la presenza di importanti rovine del VII secolo avanti Cristo;

nell'area interessata alla costruzione della base militare esistono altri importantissimi siti archeologici tra i quali:

località « Belvedere di Forgiannello »: probabile edificio relativo a fattoria del periodo ellenistico, necropoli del V secolo a.C., ritrovamento di numerosi frammenti litici e ceramici del periodo neolitico che denunciano la presenza di insediamenti di tale periodo;

località Vermica: insediamento tardo romano-bizantino con monastero San Nicola di Vermica;

località Mandria San Nicola: monastero basiliano;

località San Nicola (Salica): agglomerato rurale dell'alto medioevo con monastero;

località Torre Bugiafro: con omonima torre medioevale, insediamento del periodo neolitico;

località San Pietro: l'area risulta essere stata abitata ininterrottamente dalla preistoria al medioevo, probabile sito di villa romana, torre-fortezza baronale con importanti resti archeologici-industriali (fabbrica liquirizia secolo XIX);

località Manche della Vorra (Sant'Anna): santuario extraurbano greco arcaico (VI secolo a.C.);

la torre medioevale di Massanova, i ruderi dell'antica abbazia di San Pietro,

l'ex chiesa settecentesca di Sant'Anna, l'ovile di Acquafredda.

In generale tutta l'area è interessata fittamente da insediamenti preistorici, in particolare neolitici;

sono stati individuati tra le località Concio e Pidocchiella circa 40 masserie del periodo ellenistico;

a nord dell'area insiste un ampio abitato medioevale;

tutta la zona nord è interessata da resti di un'insediamento frequentato sia in età greca che in età romana;

i dati sopraesposti non sono una novità per gli studiosi, poiché è noto che un'antica strada di accesso a Crotone attraversava la zona e tale via è stata utilizzata fino ai nostri giorni;

la zona risulta essere stata abitata ininterrottamente dalla preistoria al medioevo, con particolare riferimento al periodo neolitico e bizantino oltre che greco-romano;

la sovrintendenza alle antichità, dal 1983 ad oggi, ha effettuato ampie ricerche e prospezioni di vario tipo, anche in vista della costruenda base della NATO;

la sovrintendente alle antichità della Calabria, dottoressa Elena Lattanzi, in una intervista rilasciata al TG3 regionale il 16 giugno 1990 dichiarava: « ... Per quanto riguarda la sovrintendenza, noi abbiamo fatto immediatamente presente, non appena si è parlato della possibilità di questa base, al nostro Ministero, i problemi della tutela e i pericoli per quel territorio, così ricco, e che faceva parte anticamente della chora e cioè del territorio dell'antica colonia greca di Kroton. Naturalmente il Ministero ci ha dato a disposizione alcuni fondi, non molti, per fare delle indagini preventive per poter presentare ai militari una mappa di rischio archeologico che stiamo attualmente facendo. ... So che appunto negli Stati Uniti l'opinione pubblica è contraria a questa base, ma naturalmente sono problemi che travalicano le nostre compe-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

tenze. Noi stiamo cercando per il momento, anche con la collaborazione dei colleghi americani, di studiare, di rilevare tutte le presenze archeologiche. Lei mi chiede quali: dunque, si tratta non di città, ma di numerosissime, centinaia e centinaia di piccole fattorie agricole di età coloniale greca e di età romana, quindi dal VI secolo a.C. fino all'età imperiale romana, sparse appunto sul territorio, con le loro necropoli e i loro piccoli santuari. Era già noto, per esempio, nell'area di Cutro, un santuario, quasi ai margini di quello che dovrebbe essere l'aeroporto NATO. Vi sono presenze dall'età preistorica all'età medioevale addirittura, nonché molti documenti di un certo interesse di archeologia industriale. Quindi la zona è ricchissima. Tra l'altro, non ultimo, il pericolo che le vibrazioni degli F16 possano anche danneggiare la colonna del santuario di Hera Lacinia, perché chiunque può capire che il volo di questi aerei non sarebbe senza danni per la stabilità di questo importante monumento » -:

se il Ministero è a conoscenza delle notizie sopra riportate;

se ritiene lecito e culturalmente valido, nell'ambito della protezione e della valorizzazione del patrimonio storico, destinare dei fondi, non molti, al rilevamento di presenze archeologiche soltanto al fine di consegnare alle autorità militari americane una mappa di rischio, sulla quale non sono assolutamente abilitate per competenza e cultura, a poter esprimere alcun parere;

se risponde a vero quanto affermato dalla dottoressa Lattanzi e cioè che il rilevamento archeologico dell'intera area, per il quale i fondi sono stati destinati, è tuttora in corso;

se non intende rendere pubbliche le rilevazioni effettuate sull'area interessata dal 1983 ad oggi e le relazioni archeologiche;

quali interventi il Ministero ha fatto presso la NATO al fine di evitare sicuri danneggiamenti al vasto patrimonio ar-

cheologico della zona con la costruenda base militare;

se non ritiene di sottoporre la questione al Consiglio dei ministri, al fine di rivalutare la decisione di procedere alla installazione della base nucleare che sottrarrebbe alla Calabria e all'intero Paese preziose testimonianze storiche, oltre che annullare le possibilità di ulteriore sviluppo turistico in una zona già ricca di bellezze naturali e ambientali e che potrebbe essere potenziata grazie ai siti archeologici;

se non ritiene di assumere le opportune iniziative, nell'ambito delle sue competenze, perché il consiglio regionale della Calabria sia sensibilizzato e posto in grado di esprimere su tali questioni, come organo rappresentativo delle popolazioni calabresi, almeno un parere consultivo;

se non ritiene infine anacronistico, in una fase di distensione internazionale, anteporre interessi militari e di guerra alla salvaguardia di beni culturali di così alto pregio. (4-20242)

RUSSO SPENA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro, delle finanze, del bilancio e programmazione economica, per la funzione pubblica e per il coordinamento delle politiche comunitarie.* — Per sapere — premesso che:

nella seduta del 1° aprile 1987, il comitato amministrativo dell'ISTAT, presieduto dal professor Guido Mario Rey, avrebbe deliberato la stipulazione con le Società National Semiconductor - Divisione Advanced Systems - via Caroncini, 4 - Roma - e Storage Technology SpA - via Elio Vittorini n. 128 - Roma - di due contratti, rispettivamente per la locazione di un sottosistema elettronico dischi e di un sottosistema elettronico nastri, per un importo complessivo di oltre 7,2 miliardi di lire;

secondo la relazione svolta nel corso della suddetta seduta dal direttore cen-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

trale degli studi, contabilità nazionale ed informatica, dottor Vincenzo Siesto (nominato direttore generale, nell'ottobre '88), alla scelta delle predette ditte fornitrici l'ISTAT sarebbe giunto dopo un'indagine di mercato (leggasi trattativa privata!) condotta da un'apposita commissione di esperti, presieduta dal professor Antonio Golini, membro effettivo del Comitato amministrativo dello stesso ISTAT nonché ordinario di demografia presso l'università La Sapienza di Roma;

al dottor Siesto, ed a tutti i partecipanti alla seduta del comitato amministrativo del 1° luglio 1987, che all'unanimità deliberarono la stipulazione dei contratti in questione, sarebbe « sfuggito » che l'articolo 43 del regolamento per l'amministrazione e la contabilità dell'ISTAT, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 1970, consentiva il ricorso alla trattativa privata o indagine di mercato solo in determinati casi e che il caso di specie non rientrava affatto tra questi;

l'ISTAT, infatti, per l'acquisizione dei sottosistemi dischi e nastri avrebbe dovuto indire un regolare appalto-concorso, nel pieno rispetto della legge 30 marzo 1981 n. 113, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 3 aprile 1981, n. 93, nonché dell'articolo 42 del predetto regolamento per l'amministrazione e la contabilità dello stesso ISTAT;

la suddetta legge 30 marzo 1981, n. 113 prevede, tra l'altro, all'articolo 4 che l'Ente appaltante debba dare pubblicità al bando di gara mediante l'inserzione del bando stesso nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica e, per estratto, su almeno due quotidiani a carattere nazionale e sul quotidiano avente particolare diffusione nella regione dove avrà luogo la gara. Il bando deve altresì essere inviato all'ufficio delle pubblicazioni ufficiali della CEE per la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* CEE;

l'ISTAT, scegliendo immotivatamente il ricorso allo sbrigativo sistema

della trattativa privata, avrebbe omesso di applicare la suddetta normativa -:

qualora i fatti suesposti rispondano al vero, se non si ritenga di:

a) istituire una commissione d'inchiesta per accertare e perseguire le responsabilità amministrative;

b) disporre accertamenti per verificare se le Ditte National Semiconductor e Storage Technology, per l'aggiudicazione dei mega-appalti (per oltre 7,2 miliardi di lire) col sistema della trattativa privata abbiano sostenuto spese di rappresentanza a favore di eventuali intermediari e, in caso affermativo, se costoro abbiano regolarmente dichiarato al fisco quanto riscosso.

- (4-20243)

« MAMMONE e SAPIO. — Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per sapere - premesso che:

nella provincia di Frosinone si registra una totale inefficienza delle sezioni circoscrizionali per l'impiego che, istituite dalla legge n. 56 del 1987 per la realizzazione della politica attiva del mercato del lavoro, sono state ridotte a grossi uffici di collocamento, peggiorando addirittura la precedente situazione;

i disagi per gli utenti, (siano essi lavoratori che datori di lavoro) sono notevoli, anche per la mancanza di collegamenti tra le sezioni circoscrizionali ed i loro uffici di recapito periodico che attualmente svolgono solo compiti di revisione semestrale dello stato di disoccupazione e pagamento mensile delle indennità di disoccupazione;

come si può facilmente intuire la limitatezza dei compiti non giustifica affatto la loro esistenza, in considerazione anche dell'alto numero di impiegati che complessivamente vi presta servizio;

per questo stato di cose risultano evidenti le responsabilità del direttore dell'Ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione che, se da un lato poteva e doveva limitare i giorni di aper-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

tura degli uffici suddetti allo scopo di impiegare il personale anche presso le rispettive sezioni circoscrizionali, consentendo una più equa ripartizione dei carichi di lavoro, dall'altro, abusando del suo potere, non rendeva esecutiva la delibera adottata in data 11 novembre 1989 dalla commissione circoscrizionale per l'impiego di Anagni che, avvertendo la necessità di attribuire più compiti ai recapiti di Fiuggi e Paliano, statuiva in tal senso;

nella circostanza, il direttore dell'Ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione ha esautorato di fatto l'organo collegiale, rendendo inefficace una sua delibera, peraltro adottata nel pieno rispetto delle proprie competenze;

le carenze della direzione provinciale, lamentate peraltro anche nell'interrogazione del 10 gennaio 1989, n. 4-10672, sono state oggetto di uno sciopero del personale della sezione circoscrizionale per l'impiego di Anagni —:

quali accertamenti intenda attuare per verificare le eventuali responsabilità del direttore dell'Ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione;

quali iniziative intenda adottare al fine di restituire la giusta autonomia alle commissioni della provincia di Frosinone. (4-20244)

RUSSO FRANCO. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che:

all'inizio di giugno a Tuscania è stata individuata dal Gruppo archeologico romano una tomba etrusca di età arcaica; gli operatori del Gruppo archeologico romano hanno tempestivamente avvisato la sovrintendenza all'Etruria meridionale e, in collaborazione con quest'ultima, hanno portato alla luce l'ingresso della tomba;

prima che gli archeologi potessero entrare nella tomba vera e propria essa è stata, tra l'11 e il 12 giugno, depredata dai tombaroli;

del ritrovamento era stata messa al corrente anche la locale stazione dei Carabinieri —:

quale fosse la reale consistenza della tomba e il valore dei reperti che si presume potesse contenere;

perché non era stata assicurata un'adeguata sorveglianza della tomba in questione;

se non ritiene di dover accertare il modo in cui i tombaroli siano potuti venire a sapere della scoperta;

se non ritiene di dover procedere a un vero e proprio piano per la difesa e la tutela dei ritrovamenti archeologici, organizzando squadre di sorveglianza degli scavi e attuando una seria offensiva contro il mercato clandestino dei reperti.

(4-20245)

RUSSO SPENA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e del bilancio e programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

con deliberazione n. 43 dell'11 giugno 1988, il presidente dell'ISTAT, professor Guido Mario Rey (in carica dal 1980), avrebbe deciso la stipulazione con la società SARIN di Pomezia di un contratto per l'effettuazione di una indagine statistica telefonica;

alla scelta della ditta aggiudicataria, il professor Rey sarebbe addivenuto dopo una trattativa privata effettuata oltre che con la suddetta società SARIN anche con le società SINTEL e BURKE, specializzate nel settore delle interviste telefoniche;

la società SINTEL si sarebbe dichiarata disposta ad effettuare l'indagine per un importo di lire 104.750.000, IVA esclusa; la BURKE per lire 96.781.000 e la SARIN per lire 95.541.000;

in precedenza, per indagini della stessa specie, il professor Rey si sarebbe

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

rivolto sempre ed esclusivamente alla società SARIN —:

se le offerte presentate dalle società SARIN, BURKE e SINTEL furono regolarmente protocollate e, in caso affermativo, in quale ordine;

i motivi per i quali il professor Rey non abbia indetto regolari appalti-concorso, ai sensi dell'articolo 42 del regolamento per l'amministrazione e la contabilità dell'ISTAT, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 1970, optando, invece per il più « rapido » e « sbrigativo » sistema della trattativa privata o esclusiva, senza, peraltro, che nelle varie deliberazioni ne fossero spiegate le ragioni. (4-20246)

RUSSO SPENA. — Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e del lavoro e previdenza sociale. — Per sapere:

se possa essere considerato legittimo l'affidamento da parte dell'ISTAT, presieduto dal 1980 dal professor Guido Mario Rey, alla società Engineering - ingegneria informatica di Roma del servizio di manutenzione delle apparecchiature elettroniche, modello Olivetti MR 300 (utilizzate per la rilevazione delle presenze del personale), col sistema della trattativa pri-

vata, per un importo di oltre 100 milioni annui;

se possa, altresì, essere considerato legittimo che la suddetta società di informatica, sprovvista di un proprio centro di assistenza tecnica, nonostante l'esplicito divieto previsto dal contratto di manutenzione stipulato con l'ISTAT, abbia ceduto in subappalto il servizio — col tacito avallo dello stesso ISTAT — alla società DATING p.a., con sede centrale in Milano e filiale in Roma, via Mazzola n. 66;

nel caso in cui si riscontrasse un comportamento illegittimo da parte dell'ISTAT, quali provvedimenti urgenti si intendono adottare. (4-20247)

ARNABOLDI e RUSSO SPENA. — Ai Ministri della sanità e per gli affari sociali. — Per conoscere quali provvedimenti e iniziative intendano assumere per salvare dall'handicap migliaia di bambini affetti da malattie metaboliche congenite la cui diagnosi precoce può consentire un intervento terapeutico con esito positivo (ipotiroidismo congenito, fibrosi cistica, galattosemia e leucinesia), e per imporre alle regioni e alle USL le relative analisi neonatali, l'organizzazione dei servizi, e per sensibilizzare l'opinione pubblica, con una apposita campagna di informazione e di educazione sanitaria. (4-20248)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

GORGONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e per gli affari regionali ed i problemi istituzionali.* — Per conoscere se l'atteggiamento di passività assunto dal Governo italiano rispetto alla decisione di demandare ad una fantomatica commissione l'opportunità o meno di restaurare il monumento alla Vittoria danneggiato più volte dai terroristi alto-atesini non rappresenti una svolta radicale rispetto al passato e se con tale decisione il Governo non getti nel dimenticatoio un documento che un altro Ministro ha siglato nel lontano 1981, quando dinanzi alla richiesta di due deputati della Volkspartei - Ebner e Benedikter - volta a non volere la protezione di tale monumento, il Ministro dei beni culturali dell'epoca, il repubblicano Oddo Biasini, sottolineò che la sua demolizione avrebbe costituito « un atto di retorica tardiva e sicuramente di nessun significato storico e culturale », poiché tale monumento « testimonianza di un'epoca ormai passata alla storia, assume un notevole interesse documentario in quanto si tratta forse, nel suo genere, dell'unico esempio superstite in Italia ».

Se ancora il Governo, subendo oggi il ricatto degli estremisti alto-atesini, non incoraggi con questo gesto remissivo, e di fatto antinazionale, le ulteriori richieste degli Schützen, le formazioni paramilitari alto-atesine, che hanno già stilato l'elenco dei monumenti italiani da abbattere in Alto-Adige, fra i quali gli ossari di Burgusio, Colle Isarco e San Candido, tutti contenenti i resti dei caduti italiani della guerra 1915-1918.

Ci si chiede, con amara ironia, se il Governo, venendo incontro alle continue richieste di denazionalizzazione della presenza italiana in Alto Adige, non abbia di fatto accettato il compromesso suicida di un'apartheid a senso unico e antitaliano,

secondo cui l'Italia, con l'accettazione dell'abbandono dei simboli stessi della sua presenza in terra alto-atesina, non abbia scontato il fatto della rinuncia definitiva ad una regione che i trattati internazionali e la costituzione della Repubblica vogliono italiana, con tutte le garanzie dell'autonomia che l'Italia rispetta fino al punto da umiliare la popolazione di lingua italiana presente nella regione. Doppia umiliazione, quella di uno Stato sedicente sovrano, che in un angolo del proprio territorio nazionale, vede applicato il principio dei due pesi e delle due misure: concorrere economicamente con uno sforzo di solidarietà nazionale allo sviluppo ed al benessere dei cittadini italiani di lingua tedesca, e rinunciare alla presenza simbolica che il decoro e la storia assegnano alla sovranità dello Stato. Si chiede, infine, se il Governo non concordi che è nel superamento di questo paradosso che si afferma con gli atti la presenza dello Stato in una sua regione, e se non ritenga che il cedimento verso la parte antinazionale della popolazione dell'Alto Adige sia il primo passo verso la rinuncia definitiva e unilaterale di una regione italiana che il diritto internazionale ha consacrato come parte integrante del nostro territorio. (3-02474)

RUSSO FRANCO, RUTELLI, RONCHI e TAMINO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere - premesso che:

in Romania il Fronte di salvezza nazionale è ricorso alla repressione e alla utilizzazione di squadre di privati cittadini, minatori, appoggiati dalle forze di polizia per stroncare le manifestazioni di protesta e per attaccare minoranze etniche e religiose;

ciò testimonia un processo di involuzione di una situazione caratterizzata per l'uso dei vecchi apparati di dominio politico, Securitate e strutture del partito comunista di Ceausescu, che rendono impossibile una trasformazione democratica della Romania -:

quali iniziative il Governo intenda assumere oltre a quelle a livello comuni-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

tario per fare in modo che i principi di Helsinki siano rispettati;

se non ritenga utile proporre a livello comunitario il richiamo contemporaneo degli ambasciatori dei paesi della CEE, per consultazioni, per rendere politicamente efficace la protesta;

se siano state accolte le richieste di asilo politico avanzate da cittadini rumeni. (3-02475)

TREMAGLIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere quali interventi di emergenza intendano prendere di fronte alla gravissima situazione che colpisce i nostri connazionali in Argentina, che sono « alla fame » e sono abbandonati dal Governo italiano. Ecco i dati, che sono allucinanti: un operaio in Argentina riceve 80 dollari al mese come retribuzione; il telefono è aumentato nel mese di aprile del 1.000 per cento, la luce è aumentata del 700 per cento. Per il telefono si pagano 40 dollari al mese, per la luce 30 dollari di media e i salari sono rimasti come prima. Una pensione argentina è di 40/45 dollari; quindi non siamo nemmeno allo stato di sopravvivenza.

Ormai gli indigenti si contano a migliaia e la gente è costretta ad abbandonare persino gli alloggi, perché non può pagare gli affitti.

Occorrono anni per avere la pensione, così come per avere il passaporto o la documentazione di cittadinanza per i figli viene programmato dalle nostre autorità consolari un ritardo di circa due anni. Siamo ormai alla esasperazione; gli italiani fanno la fila dalle 3 del mattino davanti al Consolato d'Italia di Buenos Aires per chiedere aiuti e passaporto ma la risposta è pesantemente negativa.

Nemmeno sono arrivati a Roma i fondi per l'assistenza consolare eppure in questi ultimi mesi sono passati da Buenos Aires il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro degli affari esteri e il direttore generale della emigrazione.

Di fronte a queste condizioni incredibili di miseria per raccogliere questi emigrati e specie gli anziani che sono senza casa, i nostri connazionali sono riusciti, con l'aiuto argentino, ad acquistare una ex colonia della Maria, per dare a loro una dignitosa sistemazione. Questo edificio che è a Cordoba e che ha una espansione di terreno di 25 ettari non può essere utilizzato perché manca di arredamento. La richiesta a tale scopo fatta al Ministero degli affari esteri italiano è stata respinta.

L'interrogante chiede di conoscere quali siano le responsabilità in questa spaventosa e triste vicenda, che costituisce una autentica vergogna per il Governo italiano e vuole sapere se finalmente si intendano decidere interventi immediati per i nostri emigrati che sono stati troppe volte illusi con promesse non mantenute e che sono al limite di ogni sopportazione. (3-02476)

LABRIOLA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere quali iniziative intenda predisporre il Governo, alla vigilia dell'assunzione della Presidenza di turno della CEE, in coerenza con gli atti opportunamente già compiuti, per fare chiarezza sulle responsabilità della grave situazione in cui versa il popolo rumeno, ingannato da una falsa restaurazione della democrazia e vittima di un intrigo autoritario ordito secondo le classiche tecniche del colpo di mano, in un clima di vero e proprio stato di polizia, per responsabilità dei capi del partito comunista, ora ripresentato sotto le mentite spoglie del cosiddetto Fronte di Liberazione. (3-02477)

BIONDI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere quali iniziative abbia assunto o intenda assumere il Governo di fronte ai fatti oppressivi e repressivi, avvenuti in Romania e che costituiscono elementi gravissimi di involuzione autoritaria.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

La realtà documentata evidenzia quanto fondati fossero i sospetti di una sola apparente instaurazione di una libera democrazia, contraddetta dalla brutale utilizzazione di strumenti, di metodi, di apparati repressivi ed autoritari.

L'uso sfrontato di squadracce repressive e bastonatrici autotrasportate ricordano i fasti e la tecnica delle « spedizioni punitive », e dimostra la responsabilità dei capi del partito comunista rumeno,

camuffati nel sedicente Fronte di Liberazione.

Di fronte a questa realtà che ha offeso la sensibilità di tutti i democratici, l'interrogante chiede di conoscere, proprio in relazione dell'assunzione nel turno di Presidenza italiano nella CEE, quali siano i divisamenti del Governo a tutela dei diritti umani, civili e politici brutalmente calpestati dal governo rumeno. (3-02478)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro degli affari esteri, per sapere se sono a conoscenza delle gravi dichiarazioni rilasciate dal vice Ministro dello sport romeno, Cornel Dinu ad un giornalista della *Repubblica*, del seguente tenore: « non mi preoccupa che la polizia spari su di loro » (riferendosi agli studenti di Bucarest) « ma mi preoccupa che lo faccia così tardi »; se gli interpellati non ritengano che la frase costituisca un incitamento alla violenza e al crimine; se le dichiarazioni del vice Ministro, che hanno creato turbamento anche fra i romeni che accompagnano la squadra e fra quelli residenti in Italia, non mettano in evidenza una correttezza morale col Capo del Governo di quel paese, responsabile della staliniana repressione di Bucarest, e se, infine, non ritengano di richiamare il nostro ambasciatore in Romania o, quanto meno, se non riscontrino gli estremi per espellere immediatamente dall'Italia il signor Cornel Dinu.

(2-01035)

« Servello ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro degli affari esteri, per sapere — premesso che:

la mano assassina del comunismo ha colpito ancora in Romania con un bagno di sangue per ridurre al silenzio l'opposizione. Morti, feriti, arrestati per stroncare la grande protesta popolare anticomunista; questo è il bilancio iniziale che il regime, sorto nell'accordo e nella più stretta osservanza con Mosca, ha consumato violando ogni diritto umano, civile e politico;

10.000 « miliziani » sono stati usati dal Presidente Iliescu in una vera e propria caccia all'uomo nelle strade di Buca-

rest. Studenti, donne, bambini sprangati selvaggiamente; gente ammazzata senza alcuna motivazione; assaltate e devastate le sedi centrali dei partiti di opposizione dimostrando che è ritornata « la normalizzazione » dei tempi passati che evidentemente è uguale a quello dei tempi presenti;

si scopre ancora una volta come il Cremlino operi all'Est il riciclaggio dei più nefasti sistemi che molti si illudevano fossero finiti;

di fronte a questa terribile nuova emergenza, che appare gravissima, anche per le conseguenze negli equilibri dell'Europa dell'Est e nei rapporti internazionali, l'interpellante chiede di conoscere quale linea il Governo italiano intenda immediatamente assumere; se di fronte a questi avvenimenti non creda necessario denunciare duramente l'azione delittuosa del Governo romeno, richiamare per le consultazioni urgenti il nostro Ambasciatore, chiedere la riunione immediata del Consiglio di Sicurezza dell'ONU e la riunione della CEE non solo per esprimere la più decisa condanna, ma per fermare, con opportune iniziative internazionali, comprese le sanzioni economiche, il terrore e la repressione selvaggia di Bucarest contro il popolo romeno.

(2-01036)

« Tremaglia ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Governo, per conoscere — considerato che enti statali e a partecipazione statale, particolarmente quelli che operano nel Sud (ENEL, SIP, Beni Culturali) osservano in materia di appalti procedure discrezionali, in difformità dalle direttive CEE e dalla legislazione antimafia —: quali siano le decisioni del Governo per impedire che la grave anomalia continui e per adottare le doverose sanzioni nei confronti dei responsabili.

Fuori da ogni norma è la procedura messa in atto dall'ENEL per l'assegnazione di oltre cento miliardi di lavori per l'esecuzione di opere concernenti l'installazione della megacentrale a carbone di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

Gioia Tauro, non ancora autorizzata dal Ministero dell'ambiente.

L'accertamento in corso presso la Procura della Repubblica di Palmi su segnalazione del prefetto Sica, Alto Commissario antimafia, per l'eventuale concorso di imprese mafiose nel subappalto, non libera il Governo dall'obbligo di una indagine immediata per bloccare l'aggiudicazione irregolare dell'ENEL.

(2-01037)

« Mancini Giacomo ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere - premesso che:

Nelson Mandela in un incontro a Strasburgo con alcuni presidenti dei gruppi parlamentari europei ha dichiarato che « Noi vogliamo una nuova costituzione (in Sudafrica) decisa da un'assemblea costituente eletta secondo il principio *una testa un voto*. Deve garantire ad ogni singolo sudafricano, che sia bianco o

nero, indiano, afrikaner o inglese gli stessi diritti, compresi quelli di religione e cultura, applicati da un sistema giudiziario indipendente »;

negli incontri a Roma ha ribadito la necessità che siano mantenute le sanzioni economiche come efficace strumento di pressione del governo bianco di Pretoria fino a quando i principi sopra richiamati non siano stati applicati, e dunque il sistema dell'*apartheid* completamente smantellato -:

quale è la posizione del Governo in merito a questa richiesta ragionevole e assolutamente condivisibile;

se nel vertice di Dublino il Governo sosterrà questa posizione e quali passi intendano compiere perché la Comunità europea compatta mantenga le sanzioni economiche, sostenga le trattative tra il governo di Pretoria e l'ANC, tuttora fuorilegge, aiuti l'ANC, con cui vanno intensificati i rapporti politici.

(2-01038) « Russo Franco, Ronchi, Tamino ».

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

MOZIONI

La Camera,

considerata l'evoluzione della situazione in Africa Australe e, in particolare, in Sud Africa;

considerato lo sforzo di democratizzazione che viene fornito dal Governo sud-africano, le sue iniziative tolleranti e unilaterali che lo contrappongono drammaticamente al retaggio storico del regime dell'*apartheid* ed alle forze che ad esso ancora si richiamano;

considerato che anche l'ANC, principale forza di opposizione, nei suoi elementi rappresentativi, si dichiara disponibile ad una composizione dell'antico conflitto pur dovendo fronteggiare alcune posizioni, espressive di un estremismo che finirebbe per dare spazio alle forze conservatrici e reazionarie dei diversi gruppi;

considerato che il Sud Africa, per il suo attuale processo di riforma, deve essere aiutato a dimostrare i valori di uno Stato di diritto, di una prospettiva democratica, del metodo non violento di governare i conflitti storici, e l'importanza storica di superare e cancellare giuridicamente, culturalmente, socialmente l'*apartheid*;

considerato che nei giorni scorsi il governo De Klerk ha annunciato la fine dello Stato di emergenza in Sud Africa;

impegna il Governo:

ad adoperarsi affinché sia avviato da parte della CEE e degli Stati membri un processo di riduzione e di cancellazione delle sanzioni, di aiuto allo sviluppo della economia, della democratizzazione, della stabilità della repubblica e della società sud-africana;

e a rivolgere un urgente e forte appello a tutte le parti perché rifiutino l'uso

della violenza nella lotta politica, dalla quale possono derivare solamente altre tragedie alle popolazioni sud-africane, africane, e del mondo. In questo spirito, forte e concreto è il riconoscimento all'opera di Mandela, il cui carisma e la cui carica morale, a fianco dell'iniziativa di De Klerk, sono l'elemento determinante di una svolta definitiva.

(1-00411) « Piccoli, Sarti, Duce, Negri, Calderisi, Gunnella, Pellicanò ».

La Camera,

premesso che:

nella seduta del 15 giugno 1990 il Ministro della sanità, rispondendo ad interpellanze ed interrogazioni, ha portato all'attenzione della Camera solamente le « irregolarità di maggior rilievo individuate dal ministero » nella gestione delle unità sanitarie locali e che, pertanto, i dati forniti sui 145 casi evidenziati, rappresentano — purtroppo — una sottile punta di un ben più profondo *iceberg*;

è, ormai, a tutti ben noto quale sia l'allegria gestione delle USL, il loro costante e persistente disservizio, tecnico ed amministrativo, in assenza di una qualsiasi volontà del Governo di provvedere, se già sette anni orsono, il 9 agosto 1983, l'allora Presidente del Consiglio, onorevole Craxi, in sede di dibattito sulla fiducia al suo Governo, riteneva di dover affermare che « una struttura del settore sanitario, assolutamente fallimentare e priva di adeguati controlli, è all'origine della spesa disordinata e caotica del settore, che richiede ormai una incisiva riforma della riforma »;

il nuovo disegno di legge sulla « riforma », è stato approvato in questi giorni dalla Commissione Affari Sociali della Camera in sede referente, per cui il testo dovrà andare in Aula, quindi all'esame dell'altro ramo del Parlamento dove, inevitabilmente, l'articolato — complesso, ma non esaustivo — potrà subire modifiche ed il provvedimento tornerà

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

alla Camera, per cui sono da prevedersi tempi « tecnicamente » lunghi e « politicamente » lunghissimi per la sua approvazione;

in questo arco di tempo, non valutabile neppure a mesi, la situazione delle USL continuerà a degradare con moto accelerato;

d'altro lato, lo stesso Ministro ha denunciato davanti all'Assemblea della Camera: « scarsa disponibilità di mezzi e di uomini che afferiscono al servizio ispettivo del Ministero; che il Ministero della sanità in base all'attuale normativa non può adottare alcun intervento diretto perché ciò non rientra nelle sue competenze »;

il Ministro ha dichiarato, inoltre, che l'eventuale commissariamento delle USL non viene operato dal Ministero ma « rimane invece alla libera ed autonoma determinazione del prefetto »;

sempre secondo il Ministro, l'autonomia delle USL impedisce al Governo la conoscenza dei dati relativi: agli acquisti, alle concessioni ed agli appalti delle USL;

è allarmante l'ulteriore dichiarazione del Ministro secondo cui: « quello che si può certamente dire è solo che non vi è un andamento chiaro della spesa »;

infine, il Ministro ha affermato che « la situazione prospettata è la fotografia di un male cronico di cui soffre il nostro servizio sanitario sin dalla sua istituzione, male fatto di gestione non corretta della spesa pubblica e di insufficienza diffusa », ed ha concluso dichiarando che « occorre, quindi, un cambia-

mento di rotta che dia la possibilità di avere un servizio governabile »;

impegna il Governo

ad adottare con urgenza uno o più provvedimenti:

a) per porre sotto amministrazione straordinaria le unità sanitarie locali;

b) per l'istituzione di un organo centrale di controllo sugli atti e sulle spese disposte dagli amministratori delle USL;

c) per attribuire al Governo specifici ed incisivi poteri di intervento, di controllo e di surroga;

d) per potenziare con larghezza di mezzi e di uomini il servizio ispettivo;

e) per provvedere a quanto altro necessario affinché il servizio sanitario nazionale sia con immediatezza ricondotto alla responsabile e non derogabile osservanza di tutta la normativa in vigore a tutela degli interessi della collettività, al di fuori di intollerabili illegittimità o illiceità che, perdurando, comportano responsabilità omissive di ogni genere da parte del Governo stesso e dei suoi organi centrali e periferici, oltre che il degrado del servizio sanitario ai danni dell'intera comunità nazionale che ha ben diritto all'efficienza ed alla trasparenza del servizio medesimo.

(1-00412) « Servello, Rauti, Valensise, Abbatangelo, Alpini, Baghino, Berselli, Caradonna, Colucci Gaetano, Del Donno, Fini, Franchi, Lo Porto, Macaluso, Maceratini, Manna, Martinat, Massano, Matteoli, Mennitti, Mitolo, Nania, Parigi, Parlato, Pazzaglia, Pellegatta, Poli Bortone, Rallo, Rubinacci, Sospiri, Staiti di Cuddia delle Chiuse, Tassi, Tatarella, Trantino, Tremaglia ».

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1990

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