

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro della sanità, per sapere — premesso che:

presso il reparto oncologico dell'ospedale civico di Palermo, prescelto per effettuare la sperimentazione della terapia del professor Di Bella, il sorteggio per i nominativi dei pazienti da sottoporre al protocollo è stato fatto, esclusivamente, fra i malati in fase terminale —:

se non ritengano che tale selezione possa determinare, di per sé, la compromissione o, addirittura, il fallimento della sperimentazione, poiché i pazienti scelti per essere sottoposti alla verifica dell'efficacia del protocollo di terapia sono, comunque, afflitti da una condizione di debilitazione completa dell'organismo e della diffusione irreversibile della patologia;

al di là del caso concreto, se non ritengano che tale metodo di sperimentazione sia fuorviante mistificatorio ed ingeneri nei pazienti, nella classe medica e nella intera opinione pubblica il convincimento che tale sistema voglia raggiungere esclusivamente il risultato di dimostrare un pregiudiziale teorema di partenza.

(2-00981) « Fragalà, Cola, Lo Presti, Simeone ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per sapere — premesso che:

la Ferrovie dello Stato spa si trova in una situazione a dir poco drammatica, sia per quanto riguarda la sicurezza e l'efficienza dei servizi;

è paurosamente salito il numero degli incidenti ferroviari nel 1997 e nel 1998;

dei sedicimila chilometri di linea ferroviaria sono solo seimila quelli elettrificati a doppio binario, e la rete — ad esclusione della tratta Roma-Firenze — è vecchia di un secolo mentre l'età media dei locomotori è di circa trent'anni;

nonostante i rincari delle tariffe e i licenziamenti registrati negli ultimi anni, il bilancio del 1997 dovrebbe chiudersi con un disavanzo di sette mila miliardi;

secondo notizie riportate dalla stampa risulterebbe in corso un'inchiesta giudiziaria sulle Ferrovie dello Stato per illeciti di gestione sui seguenti rilievi:

a) presunto credito Iva e altre imposte pressa Ministero delle finanze utilizzato a favore del personale e da versare all'Inps per una « evasione » di circa 4.500 miliardi;

b) costituzione di società di « comodo » con conseguente violazione dell'articolo 75 del decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1996, e inesatto calcolo del reddito di impresa, con evasione per circa 600 miliardi;

c) assunzione di dirigenti esterni con retribuzioni da 243 a 500 milioni, per un maggiore onere di bilancio;

d) mancato pagamento della tassa sul patrimonio, a seguito di un decreto di sospensione del direttore generale delle entrate del Ministero delle finanze, per una evasione di circa 3.200 miliardi;

e) irregolarità nelle procedure degli appalti, per un danno di circa 2.000 miliardi;

f) dubbi contratti pubblicitari con la RAI e con testate giornalistiche nazionali ed evasione per circa 1.500 miliardi;

il Governo, sotto la spinta della opinione pubblica, sicuramente frastornata dai continui gravissimi incidenti che dimo-

strano un pericoloso abbassamento dei livelli di sicurezza, ha deciso di rimuovere alcuni vertici dell'azienda;

per tutto quanto sopra esposto esiste una grave responsabilità politica del Ministro dei trasporti e della navigazione che fa riflettere sulla opportunità della sua permanenza alla guida del dicastero —:

quale sia stata la logica seguita dal Governo che, a fronte di una situazione di sfascio, sostituisce il Presidente, che non aveva alcun potere decisionale, mentre lascia al suo posto l'amministratore delegato, che aveva compiti di direzione e di gestione;

quale siano, poi le specifiche, particolari competenze del professor Demattè nel settore dei trasporti ferroviari per essere stato chiamato a presiedere l'Azienda Ferrovie dello Stato e quali siano le sue attribuzioni;

quali azioni intenda svolgere — una volta accertate le responsabilità anche a livello politico — per ripristinare fiducia e legalità in un settore delicato per la vita del Paese, considerate le ricadute negative per l'economicità, l'efficienza e la sicurezza dei servizi che costituiscono una condizione per partecipare ai programmi europei nel settore dei trasporti ferroviari e nella intermodalità dei trasporti finalizzata al miglioramento della mobilità, alla significativa riduzione del costo per trasporto dalle aree di produzione del Mezzogiorno e alla contestuale riduzione dei fattori di inquinamento che hanno gravemente compromesso la qualità della vita;

quali iniziative urgenti intendano intraprendere per porre rimedio alla disastrosa gestione delle Ferrovie dello Stato, restituendo sicurezza ai cittadini, che, oltre a pagare un servizio inefficiente, vedono la loro incolumità fisica messa quotidianamente a rischio.

(2-00982) « Tassone, Manzione, Teresio Delfino, Volontè, Pagano, Cavanna Scirea, Carmelo Carrara, Danese, Di Nardo, Fabris, Panetta, De Franciscis,

Fronzuti, Grillo, Marinacci, Nocera, Ostilio, Del Barone, Angeloni, Acierno, Scoca, Cimadoro, Miraglia Del Giudice ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

il sistema di trasporto su ferro è sicuramente il punto debole del sistema di comunicazioni nel nostro Paese, come purtroppo è stato evidenziato dai numerosi incidenti che si sono ripetuti negli ultimi tempi;

i duecentomila miliardi di passivo accumulati negli ultimi dieci anni dalle Ferrovie dello Stato, con cui si è dovuto confrontare il Governo, non hanno certo favorito l'impresa di risanamento di questo settore;

è auspicabile, in questo senso, che il cambio avvenuto ai vertici delle Ferrovie dello Stato possa favorire il processo di ammodernamento e di riequilibrio economico della azienda;

quest'ultima operazione non può essere disgiunta dal necessario smembramento delle Ferrovie di Stato in varie società, affinché la stessa sia gestita con maggiore trasparenza ed efficienza;

in particolare nel Sud del nostro Paese gli enormi problemi di sviluppo sono, in parte, legati alla mancanza di adeguate vie di comunicazioni;

la rete ferroviaria in particolare è sicuramente tra le più obsolete sia per *standard* tecnologici che per sicurezza e di conseguenza, nel piano generale di ristrutturazione previsto in questo campo, essa dovrebbe avere un posto di riguardo;

al contrario non è prevista, al di sotto di Napoli, l'attivazione di treni ad alta velocità e per quanto riguarda il piano di ristrutturazione della rete ferroviaria nelle

estreme regioni meridionali tutto è ancora estremamente confuso —:

quali siano i tempi di attuazione del processo di smembramento delle Ferrovie dello Stato in varie società, in maniera tale da favorire, anche in questo settore, un sano processo concorrenziale in grado di garantire risanamento economico e maggiore sicurezza agli utenti;

se non ritenga improrogabile l'ammmodernamento della rete ferroviaria delle estreme regioni meridionali, che rispetto al resto del Paese si trovano in condizioni di totale arretratezza, ed in quale modo si intendano utilizzare, nel triennio 1998-2000, i 13.500 miliardi previsti dal piano di investimento del Ministero dei trasporti per il Mezzogiorno.

(2-00983) « Lamacchia, Manca, D'Amico, Mazzocchin, Bastianoni ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'ambiente, per sapere — premesso che:

la legge 257 del 1992 relativa alla « cessazione dell'impiego di amianto », rappresenta una risposta ad un grave problema sociale che investe, non solo i lavoratori esposti, ma tutti i cittadini che vivono od operano a contatto con strutture e mezzi che contengono amianto (ci sono circa 3.000 impieghi dell'amianto);

il decreto applicativo della direttiva Cee 87/217, con una operazione scientificamente discutibile, ha innalzato i valori-limite per l'emissione di amianto in atmosfera e la presenza dello stesso materiale negli effluenti liquidi;

la legge 257 del 1992 è rimasta largamente inattuata e presenta, peraltro, numerose carenze che riguardano il regime sanzionatorio, la soglia di emissione, le misure incentivanti alle imprese che procedono alla bonifica, la mappatura del territorio, lo stoccaggio, la tutela dei lavori esposti e il relativo regime previdenziale;

sono state presentate numerose proposte di legge sia per colmare tali vuoti, sia per procedere all'istituzione di una Commissione di inchiesta sull'attuazione della legge 257 del 1992 (onorevole Nappi);

se si intenda attuare un'indagine puntuale sulla applicazione della legge medesima;

se si abbiano già dati attendibili circa la situazione dei programmi di decontaminazione nelle varie regioni italiane;

se si intenda adeguare e migliorare la legge n. 257 del 1992.

(2-00984) « Pittella, Bartolich, Labate, Cordoni, Lucà, Dameri, Lento, Dedoni, Oliverio, Campatelli, Abaterusso, Cennamo, Carli, Attili, Basso, Lucidi, Camoirano ».

La sottoscritta chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

attraverso gli atti ispettivi nn. 4-3314, 4-3469, 4-4209, 4-5040, 4-9636, 4-13127, 4-13693, 4-14021, 4-14775 presentati tra il 18 settembre 1996 e 13 gennaio 1998, rimasti a tutt'oggi inspiegabilmente privi di risposta, l'interrogante ha denunciato ed ha chiesto provvedimenti urgenti contro la dilagante ripresa della piaga della criminalità organizzata nell'intera provincia di Reggio Calabria;

domenica 15 marzo 1998 sono avvenuti, in provincia di Reggio Calabria, ben quattro omicidi in tre distinti attentati di chiaro stampo mafioso;

lo spaventoso dilagare di omicidi e di atti criminali nell'intero territorio contribuisce a creare vivo allarme tra i cittadini tutti ed i rappresentanti delle istituzioni locali;

appare ormai incontrastato lo strapotere della « 'ndrangheta », padrona dell'intero territorio, ed il cui ruolo è diven-

tato determinante nel traffico di sostanze stupefacenti, di armi, di immigrati clandestini, di traffici di rifiuti tossici;

le sole parole non seguite dai necessari aumenti degli organici delle forze dell'ordine e della magistratura incoraggiano l'acuirsi della sfida da parte della criminalità organizzata;

la « 'ndrangheta » si sta infiltrando in tutte le potenzialità economiche della provincia e dell'intera regione Calabria —;

quali urgenti provvedimenti intenda assumere perché sia fatta chiara luce sugli atti denunciati;

se non ritenga opportuno porre in essere adeguati interventi di controllo e di prevenzione.

(2-00985)

« Napoli ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

sono stati raggiunti su iniziativa sia del Governo che del Parlamento, importanti risultati sul piano dell'innovazione normativa e regolamentare, in particolare riguardo a settori cruciali dei trasporti quali: porti, sistema aeroportuale e aviazione civile, trasporto pubblico locale e autotrasporto;

è stata attuata la riforma della portualità con importanti risultati positivi sul piano occupazionale e degli investimenti; nel contempo si è data attuazione alle direttive comunitarie di sostegno all'industria cantieristica e armatoriale. La portualità attraversa una fase di grande rilancio, come dimostra l'aumento costante di traffici di merci, tir, trailer, contenitori e crocieristici. La nautica da diporto ha invertito la pericolosa caduta del periodo 1990-95; la ripresa procede a ritmi molto elevati con benefiche ricadute nel settore delle costruzioni dell'indotto e dell'aumento di persone che vanno per mare. Si tratta ora di migliorare la sicurezza e gli approdi turistici; in tale direzione il po-

tenziamento dei mezzi della Guardia Costiera può dare un primo valido apporto;

nel trasporto aereo, con la costituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile e l'istituzione dell'ENAV, è stato portato a termine il processo di riforma e di riunificazione degli enti preposti alla gestione e al controllo del trasporto aereo. Con tale atto l'Italia si è posta in linea con gli assetti istituzionali in vigore negli altri Paesi e con gli indirizzi dell'Unione europea. L'avvio della riforma delle gestioni aeroportuali, con l'imminente approvazione alla Camera dei Deputati della legge comunitaria e poi con i successivi decreti attuativi, darà una risposta organica ai problemi del trasporto aereo. Inoltre, si è determinata una nuova e positiva situazione dell'Alitalia, con il risanamento di bilancio che apre nuove prospettive al suo sviluppo;

le Commissioni competenti di Camera e Senato hanno espresso parere favorevole allo schema di decreto legislativo sulla ristrutturazione delle aziende in gestione commissariale governativa. Questo provvedimento consente, attraverso l'affidamento alle FS S.p.A. per un triennio, il risanamento di queste aziende che operano con servizi su ferro e su gomma e che potranno rappresentare, una volta risanate, un punto di riferimento importante per la mobilità locale soprattutto nelle aree meridionali;

la riforma del trasporto pubblico locale è stato uno dei provvedimenti più importanti ed attesi. L'obiettivo è quello di garantire ai cittadini il livello dei servizi essenziali per assicurare il diritto alla mobilità. La riforma del trasporto pubblico locale (TPL) apre un processo concreto di avvio al federalismo fondato sulla responsabilità delle regioni e degli enti locali chiamati a definire reti di trasporto locale, servizi minimi e provvedere alla copertura dei relativi costi. Con questa riforma, che introduce regole di concorrenza e di trasparenza, si apre la strada per superare la frammentazione delle competenze individuando un unico soggetto regolatore: la

regione con competenze programmatiche e finanziarie;

dopo un lungo *iter* è stato approvato dalla Commissione trasporti della Camera il provvedimento di ristrutturazione e riforma del settore dell'autotrasporto, fondamentale per l'intero sistema della mobilità delle merci in Italia. Sono stati sbloccati circa 2.000 miliardi per i prossimi 3 anni. Tali finanziamenti permetteranno all'autotrasporto italiano di essere in condizione di competere con altri concorrenti europei in vista della liberalizzazione — prevista per il prossimo luglio — incentivando lo sviluppo dell'intermodalità, del trasporto combinato e favorendo la nascita di nuove imprese. Il provvedimento introduce elementi di riforma di norme del settore attraverso la modifica del sistema di autorizzazioni, riordino del sistema tariffario, progetto di riforma dell'albo dell'autotrasporto;

L'Italia ha bisogno urgente di ferrovie che trasportino più merci e passeggeri in condizioni di sicurezza, salvaguardando l'ambiente e riducendo la congestione. Esse devono rappresentare la spina dorsale di un moderno sistema di trasporto indispensabile per lo sviluppo economico del Paese. Il Governo ed il Parlamento, con la legge finanziaria 1998, hanno assegnato ad FS SpA gli strumenti e le risorse necessarie

per gli investimenti, per la gestione e la ristrutturazione, mettendo le Ferrovie in condizione di invertire la tendenza in atto e di vincere le enormi resistenze che si oppongono al cambiamento;

il Governo ha più volte annunciato la preparazione e la presentazione del nuovo piano generale dei trasporti entro il 1998. Esso rappresenta un appuntamento importante a cui gli interpellanti guardano con grande attenzione —:

quali siano gli indirizzi del nuovo piano generale dei trasporti;

quali siano le linee guida ai fini sia di un riequilibrio territoriale delle infrastrutture che di un equilibrio tra le diverse modalità di trasporto;

quale sia il ruolo dei soggetti istituzionali ed economici nella definizione del piano generale dei trasporti;

come questo strumento si inserisca nella più ampia programmazione economica per creare opportunità di sviluppo e occupazione in particolare nelle aree più difficili del nostro Paese.

(2-00986) « Giardiello, Angelini, Attili, Bricotti, Bova, De Piccoli, Duca, Fredda, Mastroluca, Nappi, Panattoni, Raffaldini, Rotundo ».