

**INTERPELLANZE**

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

il susseguirsi dei molteplici incidenti ferroviari, che in alcuni casi hanno causato la perdita di vite umane, palesano l'inefficienza, il disfacimento e l'obsolescenza del sistema ferroviario italiano;

lo stesso Ministro Burlando ha affermato che le Ferrovie dello Stato versano in una situazione drammatica e la stessa rete è sicuramente lontana dagli *standard europei*;

a seguito di un rapporto degli ispettori delle Finanze sono state avviate due inchieste, rispettivamente dalla procura di Roma e dalla Corte dei conti, dalle quali emerge che le Ferrovie dello Stato risultano obbligate a versare all'erario una somma di lire 3.160 miliardi di imposta patrimoniale. In materia di Iva, con particolare riferimento agli anni 1989-1991, le Ferrovie dello Stato hanno un contenzioso con il fisco che tra sanzioni ed interessi ha raggiunto un importo pari a circa 7.500 miliardi. Ancora, il secondo ufficio Iva di Roma ha contestato un'ulteriore multa di lire 2.203 miliardi in quanto i dati contabilizzati risultanti dalle dichiarazioni delle Ferrovie dello Stato nell'anno 1992, sono stati valutati come inattendibili;

le Ferrovie dello Stato sono state al centro di scandali quale il cosiddetto «scandalo degli stipendi d'oro» con il quale l'opinione pubblica è venuta a conoscenza dei consistenti stipendi elargiti dalle Ferrovie dello Stato a propri *manager* al di là di ogni logica legata al rendimento ed ai risultati, nonché delle ingenti somme (fino a dieci milioni al mese) erogate ai macchinisti per le molte ore di straordinario;

le Ferrovie dello Stato tra deragliamenti, scioperi a ripetizione, ritardi perenni e linee bloccate, sono l'emblema del fallimento dei servizi pubblici in Italia;

gli interventi predisposti dall'attuale Governo a favore del trasporto su gomma penalizzano fortemente il trasporto su rotaia;

al risanamento delle ferrovie non si può certamente provvedere con il taglio di addetti nel settore della manutenzione o con un rimpasto del consiglio di amministrazione, così come avvenuto recentemente —:

quali iniziative il Ministro interpellato abbia predisposto affinché venga attuata una seria programmazione per il rilancio del trasporto ferroviario, ed in particolare quali interventi di manutenzione siano stati avviati nell'immediato al fine di garantire l'incolumità e la sicurezza di chi sceglie il treno quale mezzo di spostamento;

se non si ritenga urgente, alla luce dei continui episodi di disfunzione e di inefficienza, attivarsi affinché il nuovo vertice delle ferrovie provveda a prendere tutte le misure che si ritengono opportune ed in particolare a provvedere ad una rapida attuazione della direttiva 440/91/Cee sulla separazione tra infrastrutture e servizi anche a seguito della contestazione da parte di Bruxelles per la mancata attuazione della citata direttiva;

se in relazione ai contenziosi che le Ferrovie dello Stato hanno con il fisco, si sia provveduto ad accantonare in bilancio sia la somma di lire 2.057 miliardi relativa all'imposta patrimoniale, sia la somma di lire 7.500 miliardi, avendo tutto ciò come conseguenza un apporto di capitale da parte dello Stato e se nel bilancio dello Stato siano state contabilizzate tra i residui attivi le suddette somme.

(2-00987) « Bosco, Giancarlo Giorgetti, Chincarini, Ciapucci, Alborghetti ».

## XIII LEGISLATURA — ALLEGATO B AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 20 MARZO 1998

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

gravi e ricorrenti incidenti hanno messo a nudo l'inefficienza e l'obsolescenza del sistema ferroviario italiano;

il Governo sembra indifferente alla necessità di ristrutturare la rete ferroviaria nazionale in modo da adeguarla alla crescente domanda di mobilità;

i continui disservizi e la mancanza di un serio progetto di rilancio determinano l'impossibilità, per il nostro Paese, di una paritaria competizione con gli altri *partners* europei nel settore del trasporto su rotaia;

il Ministro interpellato non ha ancora espresso una strategia complessiva del trasporto pubblico, in grado anche di favorire l'intermodalità, rispetto alla quale nessun passo avanti è stato fatto;

lo stato di degrado del sistema ferroviario nel Mezzogiorno d'Italia ha raggiunto livelli drammatici: buona parte delle linee delle regioni meridionali è addirittura ancora a binario unico;

opere come il raddoppio dei valichi alpini, indispensabili per accorciare i tempi di percorrenza tra l'Italia ed il resto d'Europa, rimangono tuttora lettera morta;

i lavori per l'alta velocità vanno a rilento, soprattutto a causa del continuo conflitto intergovernativo tra favorevoli e contrari alla sua realizzazione;

nel febbraio scorso, la Commissione dell'Unione europea ha aperto nei confronti del nostro Paese una procedura, dinanzi alla Corte di giustizia, per il mancato recepimento della direttiva 91/440 sulla separazione tra gestione della rete infrastrutturale ferroviaria e gestione dei servizi di trasporto;

inoltre, la Corte di giustizia europea ha già condannato l'Italia alla restituzione degli aiuti statali concessi al settore dell'autotrasporto e nessuna iniziativa ha in-

trapreso il Governo per risolvere l'annoso problema ed evitare altre probabili condanne;

sempre la Corte di giustizia ha nuovamente censurato il nostro Paese per il mancato adeguamento della legislazione sui servizi portuali ai principi della libera concorrenza fissati dal Trattato di Roma;

non si ravvisa al momento alcuna strategia globale per accrescere la competitività dei nostri porti; gli interventi governativi sono a macchia di leopardo e non favoriscono la portualità nazionale nel suo complesso ma solo alcune aree a danno di altre;

nel settore aeroportuale procedono a rilento le liberalizzazioni e privatizzazioni, in grado di rendere competitiva l'aeroportalità italiana in ambito internazionale. Si assiste, inoltre, al preoccupante fenomeno, dovuto proprio alla mancanza di una strategia nazionale, della svendita a colossi stranieri delle gestioni aeroportuali;

riguardo all'autotrasporto, la politica governativa si è caratterizzata per una forte conflittualità con le categorie interessate. Nulla, altresì, si sta facendo per favorire il trasporto ferroviario e marittimo di merci e passeggeri; anzi le scelte politiche del Governo (vedi la rottamazione) vanno nella direzione dell'incentivazione del trasporto su gomma —:

quali iniziative intenda intraprendere per dotare il nostro Paese di una moderna e competitiva strategia dei trasporti e secondo quali linee di indirizzo politico.

(2-00988) « Bocchino, Matteoli, Galeazzi, Martini, Pagliuzzi, Savarese, Urso ».

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

la politica dei trasporti nel nostro Paese continua ad essere carente ed insufficiente, pur avendo intrapreso una strada di riforme coraggiose e determinate; in

alcuni settori dei trasporti, in particolare nelle ferrovie, non sono ancora decollati processi decisivi in vista di una migliore efficienza del servizio accompagnato da un autentico risanamento dei conti;

i processi di privatizzazione e di liberalizzazione nel settore hanno costituito comunque uno dei punti cardine delle dichiarazioni programmatiche del Governo e del Ministro Burlando;

il grande sviluppo nel settore dei trasporti e nei traffici internazionali ha favorito una enorme ripresa di interesse per il nostro Paese, creando opportunità non solo per il settore dei trasporti ma anche per l'espansione industriale e occupazionale, soprattutto in relazione al settore della logistica;

i tentativi compiuti sino ad oggi dal Governo in direzione dei processi sopra indicati fa registrare tuttavia un notevole ritardo in alcuni settori chiave, dal trasporto pubblico locale alle ferrovie, mentre si registrano risultati molto parziali nel settore del traffico aereo e portuale e dello stesso lavoro portuale -:

di fronte a questo scenario, se il Governo ritenga necessario accelerare al massimo questa azione di profonda riforma del sistema per addivenire nel corso del 1998 al processo di societarizzazione delle ferrovie per quel che attiene alla separazione tra infrastrutture e servizi;

come, nel corso del 1998, il Governo pensi di intervenire per modificare il decreto legislativo già emanato sul trasporto pubblico locale;

come pensi il Governo di intervenire, sempre nel corso dell'anno corrente, per realizzare il processo di privatizzazione dell'Alitalia, immettendo sul mercato il 51 per cento del pacchetto azionario e di conseguenza ricontrattando con l'Unione europea l'accordo per la ricapitalizzazione, da qualificare non come aiuto di Stato ma come stimolo all'iniziativa e all'efficienza del servizio.

(2-00989)

« Merlo, Tuccillo ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

fra le finalità della legge 23 dicembre 1997, n. 454 « Interventi per la ristrutturazione dell'autotrasporto e sviluppo dell'intermodalità » vi è l'ottenimento della riduzione complessiva della capacità di carico complessiva dell'autotrasporto;

il comma 6 dell'articolo 7 della medesima legge dispone che il Ministro dei trasporti e della navigazione, tenuto conto della necessità di ristrutturare il settore e ridurre complessivamente l'offerta di prodotto nazionale, possa assegnare nuove autorizzazioni dopo aver verificato gli effetti prodotti dell'attuazione degli articoli 3 e 4 della legge n. 454 e verificato che l'offerta di trasporto sia adeguata alla domanda;

la Commissione trasporti della Camera, nell'esprimere parere favorevole allo schema di decreto legislativo per il riordino della disciplina concernente l'autorizzazione per l'esercizio della attività di autotrasporto, ha posto quali condizioni che il Ministro operi « nel rispetto delle esigenze di ristrutturazione e di riduzione della offerta complessiva, allo scopo di adeguare l'offerta di trasporto alla domanda ed ha trovato eccessivamente rigida la posizione contenuta nell'articolo 2, comma 2, dello schema di decreto legislativo che ipotizzava il raddoppio della capacità di trasporto;

il regolamento Cee n. 1107/70 dispone (articolo 3, comma 1, lettera d) che sono autorizzati interventi per il risanamento per i settori economici al fine di produrre una riduzione dell'offerta;

tutti gli interventi fin qui attuati dalla Unione europea mirano a ribadire il concetto della riduzione complessiva della capacità di trasporto e l'applicazione di tale orientamento ha determinato la sospensione dell'articolo 9 della precedente legge (la n. 68 del 1992) relativa alla ristrutturazione dell'autotrasporto merci in Italia, in quanto il Ministro dell'epoca aveva previsto il rilascio di nuove autorizzazioni in

misura tripla rispetto alle autorizzazioni riconsegnate dagli imprenditori monoveicolari che usufruivano delle normative sull'esodo del settore —:

quali siano le ragioni per cui nel decreto legislativo emanato non siano state tenute nel debito conto le precise indicazioni della Commissione trasporti della Camera;

come si concilino le norme contenute nel decreto legislativo approvato dal Governo con il regolamento Cee 110770, che considera compatibili gli aiuti che si inquadrono in un piano di risanamento di settori colpiti da un eccesso di capacità.

(2-00990)

« Mammola ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

nel primo biennio di gestione del Ministero dei trasporti le iniziative legislative del Governo si sono caratterizzate per la episodicità, frammentarietà e mancanza di qualsiasi progettualità complessiva del sistema trasportistico, della infrastrutturazione, della sicurezza e della liberalizzazione;

in particolare, nella fornitura di lavoro portuale la Comunità Europea ha duramente bacchettato il Governo ed ha assegnato un termine ormai largamente scaduto per cancellare le norme contrarie all'articolo 90 del Trattato, per avere reintrodotto surrettiziamente forme di monopolio a vantaggio delle ex compagnie portuali;

nel settore della intermodalità l'azione del Governo si è connotata per meri interventi di spesa nell'autotrasporto e nel finanziamento ad esaurimento degli interporti già programmati, ma nulla è stato fatto in concreto e con provvedimenti di rapida e facile attuazione per ribaltare il perverso rapporto del trasporto merci dalla gomma (83 per cento) alla ferrovia, con evidenti positivi riflessi in termini gestionali ed ambientali;

negli ultimi venti anni la domanda di trasporto delle merci in Italia è aumentata in maniera costante ma l'arretratezza del sistema ferroviario e l'inerzia politica in materia di sostegni al cabotaggio sono state cause determinanti per favorire esclusivamente il trasporto su gomma e tale squilibrio ha avuto effetti devastanti sull'ambiente e sul territorio;

nel piano generale dei trasporti veniva attribuita notevole importanza al trasporto marittimo ma presupposti fondamentali per lo spostamento della richiesta di trasporto sulle così dette « autostrade del mare » sono la riorganizzazione dei porti, l'effettiva liberalizzazione del lavoro portuale, la creazione in essi di aree riservate al cabotaggio, la creazione di una adeguata struttura di collegamenti fra gli stessi porti ed i principali centri industriali dell'*hinterland* ed infine l'adozione di strumenti operativi efficaci per rendere pienamente operativi gli interporti;

anche nel settore dell'autotrasporto sia con la legge n. 454 del 1997 che con lo schema di decreto legislativo concernente le autorizzazioni all'autotrasporto di cose conto-terzi l'azione del Governo corre rischi di procedura di infrazione da parte della Commissione europea ed ha scontentato tutti quelli che c'erano da scontentare;

nelle nomine negli enti nell'Enav, ad esempio, e più in particolare nell'Enac, le proposte del Ministro hanno sollevato gravi dubbi sulla competenza delle persone scelte, fino ad un parere contrario della Commissione IX, i cui esiti numerici (27 contro e 14 a favore) la dicono lunga sull'affidabilità e sulla correttezza della azione governativa anche a giudizio di una parte della maggioranza;

nel settore ferroviario il tema della sicurezza, così vivo nell'opinione pubblica anche a prescindere da qualche esagerazione e strumentalizzazione dei *media*, il Ministro ed il Governo hanno ritenuto di risolvere i problemi con un rimpasto del Consiglio di amministrazione, mentre tarda qualsiasi concreta iniziativa sia nella sicurezza, che nella infrastrutturazione, sia

nella separazione tra gestione e rete che nel rilancio del trasporto merci per ferrovia;

la riorganizzazione del Ministero dei trasporti ai sensi dell'articolo 13, comma 2, della legge n. 59 del 1997 non è che un banale organigramma privo di progettualità e di spirito, sul quale, peraltro, non è stato possibile esprimere il parere da parte della IX Commissione, competente nel merito;

anche le iniziative legislative in corso (ad esempio l'Atto Camera 4240) si connotano per una profluvie di spese ed erogazioni prive di un filo conduttore che riporti il tuffo ad una autentica politica dei trasporti;

nel trasporto aereo e in particolare nella ricapitalizzazione dell'Alitalia vi è stata e vi è, tuttora, una grave disattenzione del Governo ma del rapporto fra ricapitalizzazione e clausole capestro imposte dalla Commissione europea; il che fa scaricare sul personale dipendente tutto il peso della ristrutturazione, con punte di vero e proprio cannibalismo mediatico contro la categoria degli assistenti di volo -:

quale valutazione dia il Governo sulle considerazioni che procedono sulla urgenza assoluta di una Conferenza nazionale dei trasporti e sulla elaborazione di linee guida di un nuovo piano generale dei trasporti;

quali impegni intenda assumere il Ministro di fronte al Parlamento per cessare una volta per tutte la politica di interventi clientelari di spese e di afflusso di risorse solo verso aree e zone chiaramente continue politicamente al partito del Ministro, alla regione del Ministro, alla città del Ministro e, chissà, forse anche al rione del Ministro;

quali impegni intenda assumere per le nomine di sua competenza, perché esse rispondano ai criteri di trasparenza, competenza e professionalità.

(2-00991)

« Becchetti ».

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici, per sapere — premesso che:

secondo le stime redatte dalla direzione generale programmazione, organizzazione e coordinamento del ministero dei trasporti (conto nazionale dei trasporti 1997) la mobilità di persone in Italia è aumentata, dal 1959 al 1994, di circa il 600 per cento, passando da 115 miliardi di passeggeri/chilometro ad 807 miliardi di passeggeri/chilometro; nel medesimo periodo si è avuto un incremento della mobilità delle merci del 340 per cento, che sono passate da 58 a 257 miliardi di tonnellate/chilometro;

il consumo energetico legato ai trasporti è passato dai 19 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (Mtep) del 1975 ai 38 Mtep del 1995 e oltre il 90 per cento del consumo energetico finale è da imputare al trasporto su strada;

la distribuzione della mobilità tra i principali modi di trasporto ha subito, dal 1960 ad oggi, notevoli modifiche: l'uso del veicolo privato per il trasporto delle persone è passato da 47,5 per cento all'82 per cento, mentre la quota di merci trasportate su strada è passata dal 60 per cento al 72 per cento;

il cittadino medio italiano è passato da 2.450 chilometri/anno del 1960 ai 14.000 chilometri/anno del 1994, ma mentre nel 1960 circa la metà di questa distanza veniva percorsa con un'autovettura privata, nel 1994 la quota percorsa con l'auto privata è passata all'82 per cento;

in pratica la decuplicazione della domanda di mobilità non si è distribuita equamente tra i sistemi di mobilità privato e pubblico, ma si è trasferita quasi esclusivamente sul trasporto privato creando una sperequazione insostenibile tra le due modalità di trasporto;

è inoltre cresciuto a dismisura l'indice di motorizzazione privata, che è passato da 29,5 autovetture/100 abitanti del 1977 a 46 vetture/100 abitanti del 1989;

in sostanza negli anni del *boom* economico si è pensato che la soluzione alle esigenze di trasporto fosse l'uso indiscriminato del mezzo privato; convinzione che ha portato le amministrazioni locali a smantellare persino quello che si è poi rilevato il sistema di trasporto pubblico locale più economico, più efficiente e a minore impatto ambientale: il sistema tranviario;

l'incauta gestione della mobilità in Italia si è rivelata in particolare per quanto riguardo il rapporto tra mobilità su gomma e su ferro; sono state destinate cifre enormi per la realizzazione di infrastrutture stradali, creando una delle reti autostradali più estese del mondo;

questa strategia ha visto il contestuale abbandono della rete ferroviaria, con la dismissione dei rami definiti « secchi », l'insufficiente adeguamento alle richieste dell'utenza, la scarsa attenzione nei confronti delle tratte dei pendolari, la mancanza di piani strategici a medio e lungo termine, il continuo ed inesorabile « invecchiamento » del materiale rotabile, con le note conseguenze in termini di sicurezza;

il vero problema della sicurezza è comunque legato al trasporto su gomma, l'incidentalità stradale costituisce una vera e propria emergenza sanitaria ed economica; secondo i dati del Censis e dell'Istat nel 1995 gli incidenti stradali in Italia sono stati 182.761 ed hanno causato 6.512 morti ogni anno, ai quali vanno aggiunti 23mila invalidi permanenti: valori che fanno pensare ad una guerra civile, ma che vengono da troppe parti considerati un « prezzo da pagare » al progresso;

è significativa la valutazione del costo sociale dell'incidentalità stradale: nel 1995 la stima di questo valore è risultata di circa 37.000 miliardi, più del doppio della preannunciata manovra economica per il 1999 e pari a circa il 2 per cento del Pil;

l'organizzazione mondiale della sanità ha evidenziato, in un rapporto su ambiente e salute, gli effetti dannosi sulla salute umana causati dall'inquinamento

atmosferico: malattie respiratorie, cardiovascolari, reazioni allergiche cutanee, effetti di tipo cancerogeno, ponendo in rilievo il legame tra gli agenti inquinanti prodotti dai mezzi di trasporto stradali e l'incidenza delle suddette patologie;

nonostante questa consapevolezza in Italia si è sempre preferito impostare la politica dei trasporti privilegiando il trasporto su gomma, non solo sul piano infrastrutturale, ma con aiuti settoriali per complessivi seimila miliardi dal 1992 al 1996, ai quali vanno aggiunti gli ulteriori 1800 miliardi stanziati con la legge 23 dicembre 1997, n. 454;

queste agevolazioni, oltre a rappresentare una sbagliata impostazione della strategia del trasporto delle merci in Italia — che, va ricordato, è il paese europeo con la più alta percentuale di mobilità su gomma — sono anche in contrasto con le normative europee e, proprio in questi giorni, la Commissione dell'Unione europea sta esaminando una procedura d'infrazione a carico dell'Italia per l'eccessivo e ingiustificato ricorso ad agevolazioni ed incentivi per la categoria degli autotrasportatori;

d'altra parte, anche l'approvazione di una legge per rilanciare il trasporto rapido di massa in ambito urbano — legge n. 211 del 1992 — non ha portato i risultati sperati, soprattutto a causa dell'incapacità di investire gli oltre 5mila miliardi di risorse stanziate in questi anni per realizzare le necessarie infrastrutture —:

se il Governo ritenga opportuno prendere in esame una seria e circostanziata riconsiderazione della politica dei trasporti, privilegiando i sistemi di mobilità a più basso impatto ambientale e sanitario, ridistribuendo le quote tra le varie modalità di trasporto in modo razionale ed efficiente, eliminando le disfunzioni e i disservizi del servizio di trasporto pubblico, in particolare quello ferroviario, il quale dovrà essere realmente competitivo, funzionale ed affidabile, sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto delle merci;

se e quali provvedimenti il Governo intenda attuare in particolare per quanto riguarda:

*a)* la riduzione del divario tecnologico e funzionale del sistema ferroviario italiano rispetto agli altri paesi europei;

*b)* il potenziamento e il miglioramento delle linee di trasporto locali, soprattutto per quel che concerne le linee di collegamento con le aree metropolitane e la cui efficienza contribuirebbe a diminuire in modo significativo il carico veicolare;

*c)* l'adozione di una nuova politica della mobilità urbana, disincentivando l'uso del mezzo privato e potenziando la mobilità alternativa, in particolare quella a minore impatto ambientale, come i mezzi a guida vincolata e la mobilità ciclistica;

se il Governo non ritenga di dover studiare eventualmente provvedimenti di tipo fiscale per ridurre l'uso dei mezzi di trasporto privato, ricorrendo al principio cardine della fiscalità ecologica « chi inquina paga »;

se il Governo non intenda attivarsi per porre fine alla strage che tutti gli anni si verifica sulle strade italiane e che viene considerata come ineluttabile, mentre è invece possibile intervenire sui diversi fattori che, separatamente, aumentano il rischio globale di incidentalità: controlli sulla velocità e sui veicoli, ridimensionamento della percentuale di merci trasportata su gomma, limitazione dell'uso degli autoveicoli in condizioni atmosferiche e climatiche che possano comportare pericolo e disagio per la circolazione (nebbia, ghiaccio, eccetera);

quando il Governo intenda convocare la Conferenza sulla mobilità e i trasporti per definire un nuovo piano generale della mobilità.

(2-00993)

« Galletti, Scalia ».

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

se non ritenga, in relazione alle recenti inconcepibili dichiarazioni del Vice Presidente del Consiglio e Ministro dei beni culturali ed ambientali onorevole Valter Veltroni, in ordine al rientro dei Savoia in Italia, che l'aver posto, da parte del citato Vice Presidente, delle condizioni circa la preventiva restituzione di parte degli archivi della Reale Casa non costituisca motivo di indebita interferenza nei confronti della Camera dei deputati che già si è espressa in ordine alla materia, per cui questa forma di « mercanteggiamento » finisce per introdurre elementi di basso livello in una questione che ha motivazioni storiche e morali recepite, d'altronde, dal popolo italiano che già, in vari sondaggi, si è pronunciato a favore del rientro della famiglia reale;

se non ritenga di dovere avviare ogni opportuna tempestiva iniziativa per consentire che, superando ogni speculazione di parte, si possa finalmente, col rientro dei Savoia in Italia, recuperare una parte importante della nostra storia.

(2-00994) « Alois, Trantino, Carlesi, Marino ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere — premesso che:

l'11 dicembre 1996, durante la seduta della Camera, n. 0114, il Governo accettò l'ordine del giorno n. 9/2811/017, dal seguente contenuto;

« ... 10 unità di lavoratori anziani della Federconsorzi sarebbero eccessivamente penalizzati dal ricollocamento nella pubblica amministrazione, così come previsto nell'articolo 5 del decreto-legge n. 552 del 1996, in quanto nello stesso non vengono esplicitamente indicate le modalità necessarie alla salvaguardia delle loro posizioni contributive e di età;

dovendo assicurare ai 10 dipendenti anziani della Federconsorzi il rispetto dei loro legittimi diritti sociali;

impegna il Governo:

a garantire che si effettuino i versamenti di contributi integrativi previdenziali, a carico delle amministrazioni pubbliche competenti, di importo tale che quelli versati non siano inferiori a quelli dovuti alla stessa data di cessazione del rapporto di lavoro di provenienza per quei lavoratori che entro la data del 31 dicembre 1997 abbiano maturato almeno 30 anni di anzianità contributiva presso l'INPS;

a garantire l'applicazione a carico della Federconsorzi della legge n. 608 del 1996 per quei lavoratori che, pur avendo presentato domanda di iscrizione RUT richiedano di accedere alla "mobilità lunga", maturandone i requisiti entro il 31 dicembre 1997, senza presentazione di domanda da parte della procedura concorsuale della Federconsorzi »;

ad oggi, dopo quindici mesi dall'assunzione di quell'impegno, il Governo non ha ancora ottemperato allo stesso, con gravi ripercussioni per i dipendenti anziani della Federconsorzi su cui grava il rischio di un futuro incerto sia in ordine alla loro situazione previdenziale, che sarà penalizzante rispetto a quella a cui avrebbero avuto diritto se avessero mantenuto l'originaria posizione lavorativa, sia per le sfavorevoli condizioni di uscita dal mondo del lavoro —:

per quali motivi non abbia ancora dato attuazione agli impegni assunti con ordine del giorno riportato in premessa;

se non ritenga di dovervi provvedere con la massima urgenza;

quali ulteriori provvedimenti intenda adottare in favore dei dieci dipendenti anziani della Federconsorzi citati nell'ordine del giorno, costretti tra

brevissimo tempo a subire condizioni lavorative e previdenziali eccessivamente penalizzanti.

(2-00995) « Pecoraro Scanio, Paolo Rubino, Malagnino, Occhionero, Schmid, Abaterusso, Rotundo, Oliverio, Rava ».

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

uno dei più rilevanti impegni del Governo nei prossimi mesi è l'elaborazione del nuovo Piano generale dei trasporti con il quale si dovranno stabilire le linee politiche guida per la creazione di un nuovo sistema dei trasporti del paese improntato sull'intermodalità e sulla tutela dell'ambiente, della salute, della sicurezza;

la complessità del lavoro prevede tempi relativamente lunghi;

grandi aziende del settore, in particolare le Ferrovie dello Stato, l'Alitalia, la Finmare e le aziende legate al settore portuale, stanno vivendo un periodo di forte fermento e di grande conflittualità interna dovuta a scelte di ristrutturazione e di rilancio impostate su piani d'impresa spesso non condivisibili sia sul piano politico che sul piano sindacale;

nei suddetti casi ci troviamo di fronte a scelte industriali che incidono inevitabilmente sulle impostazioni generali che, invece, dovrebbero essere affrontate nella loro globalità in sede di revisione del Piano generale dei trasporti —:

come intenda armonizzare l'elaborazione del Piano generale dei trasporti con le politiche industriali delle principali aziende del settore vista la rilevanza che tali settori hanno rispetto al Piano generale dei trasporti;

quando intenda convocare la Conferenza nazionale dei trasporti per l'avvio dell'elaborazione del Piano generale dei trasporti;

se e come ritenga intervenire per riportare alla normalità le relazioni sindacali nelle aziende del settore dei trasporti ripristinando il diritto di sciopero attualmente compromesso.

(2-00996) « Boghetta, Eduardo Bruno ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

sulla *Gazzetta Marittima* del 17 dicembre 1997, è apparsa una intervista rilasciata dal segretario generale dell'autorità portuale di Civitavecchia, Giovanni Moscherini, nella quale, oltre alla illustrazione del progetto di ristrutturazione del porto di Civitavecchia, si legge testualmente « ...abbiamo come obiettivo l'estensione della giurisdizione dell'autorità portuale partendo da Fiumicino... »;

nella stessa intervista emerge come rientri nel progetto dell'autorità portuale di Civitavecchia la ristrutturazione ed il potenziamento delle capacità di carico e scarico di prodotti petroliferi a nord del porto, in attesa della quale si provvederà a garantire l'approvvigionamento petrolifero mediante la prevista installazione di una torre a mare distante chilometri 2,5 dalla costa;

la realtà operativa del porto di Fiumicino è dal canto suo attualmente già caratterizzata da oltre un ventennio da un intenso traffico di navi cisterna che caricano e scaricano prodotti petroliferi a due piattaforme a mare situate a 3 miglia dall'imboccatura porto canale, collegate a terra tramite oleodotti sottomarini e terrestri alla raffineria di Roma — sita in località Pantano di Grano — che rifornisce con i suoi prodotti il Lazio e parte dell'Abruzzo;

a Fiumicino esiste una importante attività peschereccia alimentata da una consistente flotta stanziale;

un capitolo a parte meritano il sistema Fiumicino-Fiumara Grande (Isola Sacra) quale attuale bacino di utenza per

oltre tremila imbarcazioni da diporto e tutto l'indotto della cantieristica locale che ha visto proliferare realtà limitrofe e concorrentiali a danno dello sviluppo possibile finora frenato;

la cittadinanza di Fiumicino tramite *referendum* ha ottenuto dopo anni di lotta di diventare comune autonomo staccandosi da Roma non potendo sopportare oltre una marginalizzazione penalizzante. Si è trattato di una scelta da considerare irreversibile, diretta a puntare autonomamente al recupero di trenta anni di mancato sviluppo mediante iniziative già in atto o in corso di realizzazione e appare quindi del tutto anacronistico il desiderio di rimettere il porto sotto altro *dominus* ubicato in tutt'altro contesto socio-economico, per giunta a 80 chilometri di distanza;

il porto ed il suo sviluppo (insieme all'aeroporto) rappresentano la principale risorsa del territorio comunale di Fiumicino e non possono che essere gestiti localmente come dimostrato dal *referendum*; l'idea stessa di pretendere di inglobare altre realtà per giunta diverse e distanti, non è proponibile a nessun tipo di comunità sociale, etnica, religiosa, commerciale, eccetera, essendo l'attuale tendenza europea all'abbattimento di frontiere e barriere, alla liberalizzazione degli scambi, dei commerci e della libera iniziativa in leale concorrenza fra comuni e anche fra porti. Questi concetti permeano il contenuto del « Libro Verde » della Commissione delle Comunità europee datato 10 dicembre 1997 Com(97)678 finale, che contiene le direttive di massima e la linea di indirizzo europee per gli anni a venire —:

se sia a conoscenza del progetto di estensione della circoscrizione dell'autorità portuale di Civitavecchia e se la ritenga condivisibile, considerato che le prevalenti attività dei due antichissimi porti — che in duemila anni non hanno mai avuto alcun tipo di rapporto — hanno interessi non coincidenti, programmi di sviluppo ed iniziative diverse ed eventualmente in concorrenza e che invece non vi sia in atto il

tentativo di mettere le mani su un serbatoio di enormi potenzialità di sviluppo nonché, nell'immediato, di incamerare il 50 per cento delle tasse portuali poste a carico dell'ingente quantitativo di prodotti petroliferi movimentati nel porto di Fiumicino;

se non si adombri il rischio – in vista del Giubileo – che da Civitavecchia vengano dirottate su Fiumicino problematiche relative ad esuberi di personale e/o traffici lì non graditi, senza che l'autorità portuale di quella città conosca i programmi, le iniziative, gli investimenti e le problematiche del comprensorio di Fiumicino.

(2-00997)

« Baccini ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere – premesso che:

la provincia di Rieti è fortemente penalizzata da una viabilità insufficiente e deficitaria;

in particolare, la strada statale n. 4 Salaria, oltre ad essere del tutto inadeguata a causa del tracciato tortuoso, della carreggiata stretta e dei numerosi attraversamenti a raso, è quotidianamente teatro di sinistri spesso gravissimi, tanto da meritarsi l'appellativo di « strada della morte ». Si pensi che nell'ultimo decennio gli incidenti automobilistici che hanno richiesto l'intervento degli organi di polizia sono stati oltre 1.600, e che nella sola tratta Rieti-Passo Corese negli ultimi tre anni (i dati sono aggiornati all'estate scorsa) si sono verificati 251 incidenti con 196 feriti e 25 morti, bilancio che è ulteriormente salito in questi ultimi mesi;

un'opera di deciso e concreto ammodernamento della Salaria è peraltro indispensabile anche dal punto di vista socio-economico per superare l'isolamento sempre più drammatico della provincia reatina;

da anni amministrazioni e rappresentanti istituzionali locali hanno chiesto all'Anas un preciso piano di interventi, al

fine di risolvere il prospettato problema, senza tuttavia ottenere altro che vaghe promesse;

finalmente, il 15 aprile 1997, dopo insistite sollecitazioni del sottoscritto e dell'Amministrazione Provinciale di Rieti, l'Anas comunicava che con nota n. 2783 dell'8 aprile 1997 a firma dell'Amministratore, era stato autorizzato il Compartimento di Roma, anche con l'ausilio di collaboratori esterni, alla progettazione dei seguenti lavori: 1) realizzazione di uno svincolo con la strada statale 313 presso Passo Corese, con una spesa presunta di circa 3 miliardi di lire; 2) realizzazione della corsia di arrampicamento tra Osteria Nuova (chilometro 53+400) e Ornaro (chilometro 63+400), con una spesa presunta di 3 miliardi; 3) realizzazione di rampe di collegamento della strada statale 4/dir. con il nodo di interscambio di Passo Corese, per un importo presunto di 1,5 miliardi;

per l'ultimazione di detti lavori, certamente minimali nel quadro delle enormi e pressanti esigenze della Salaria, si prevedeva un periodo di circa due anni (4 mesi per la progettazione, 3 mesi per acquisizione pareri, 3 mesi per l'appalto ed 1 anno per l'esecuzione dei lavori);

in data 4 settembre 1997 (e dunque già a distanza di cinque mesi), il direttore centrale dell'Anas con nota prot. n. 12661, inviata per conoscenza anche al Ministro dei lavori pubblici, si limitava a ripetere la comunicazione dell'avvenuta autorizzazione alla redazione delle succitate progettazioni;

nonostante sia trascorso quasi un anno dei due previsti per l'ultimazione dei lavori, a tutt'oggi dall'Anas giunge notizia che si è ancora alla preliminare fase di affidamento delle progettazioni –:

se sia a conoscenza dei gravissimi ritardi accumulati negli interventi previsti;

se non ritenga di adottare con la massima urgenza ogni iniziativa idonea a migliorare il tracciato della strada statale

n. 4 Salaria, anche alla luce dell'enorme allarme sociale che sta suscitando il tragico bilancio dei frequentissimi incidenti.

(2-00998)

« Carotti ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro degli affari esteri per sapere — premesso che:

a Bruxelles in questi mesi si sta negoziando la parte dei Fondi da inserire nella « Agenda 2000 » e che si stanno decidendo gli importi da assegnare ad ogni Stato e le loro ripartizioni interne;

i funzionari e i rappresentanti governativi italiani risulterebbero totalmente assenti dal dibattito in corso su i detti Fondi strutturali;

il sottosegretario con delega agli affari comunitari non sarebbe mai intervenuto presso la sede comunitaria su questo problema, né sarebbe mai convenuto nella Commissione competente —:

se non ritenga fondamentale la partecipazione diretta ed attiva alla programmazione dell'Agenda 2000 in corso a Bruxelles di funzioni e rappresentanti del Governo italiano;

quale sia la situazione attuale dell'*iter*, della programmazione e della ripartizione dei Fondi europei;

quali promozioni intenda attivare affinché l'assegnazione degli stessi all'Italia sia il più ampio e soddisfacente possibile.  
(2-00999) « Calzavara, Rodeghiero, Oreste Rossi ».