

COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli
nella seduta del 24 marzo 1998.**

Albertini, Aleffi, Amoruso, Andreatta, Berlinguer, Vincenzo Bianchi, Bindi, Bordon, Calzolaio, Dini, Evangelisti, Fabris, Fantozzi, Fassino, Finocchiaro Fidelbo, Gerardini, Maccanico, Marongiu, Mattioli, Montecchi, Pennacchi, Prodi, Rodeghiero, Oreste Rossi, Sales, Scalia, Sinisi, Soriero, Turco, Veltroni, Vigneri, Visco, Vita.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albertini, Aleffi, Amoruso, Andreatta, Berlinguer, Vincenzo Bianchi, Bindi, Bordon, Burlando, Calzolaio, Corleone, Dini, Evangelisti, Fabris, Fantozzi, Fassino, Finocchiaro Fidelbo, Gerardini, Maccanico, Marongiu, Mattioli, Montecchi, Pennacchi, Prodi, Rodeghiero, Oreste Rossi, Sales, Scalia, Sinisi, Soriero, Treu, Turco, Veltroni, Vigneri, Visco, Vita.

**Annunzio
di proposte di legge.**

In data 23 marzo 1998 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

CEREMIGNA: « Riapertura dei termini per la presentazione delle domande di liquidazione dell'indennità di buonuscita di cui alla legge 29 gennaio 1994, n. 87, e norme interpretative della medesima legge » (4703);

MUZIO e MALENTACCHI: « Semplificazione delle modalità di pagamento dell'imposta di registro sui contratti di locazione dei terreni ad uso agricolo » (4704).

Saranno stampate e distribuite.

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

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti:

II Commissione (Giustizia):

S. 2782. — « Incentivi ai magistrati trasferiti o destinati d'ufficio a sedi disagiate e introduzione delle tabelle infradistrettuali » (approvato dalla Camera e modificato dalla II Commissione permanente del Senato) (3686-B) *Parere delle Commissioni I, V e XI;*

SCOCA: « Nuove norme in materia di adozione » (4636) *Parere delle Commissioni I, III, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, XI, e XII (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento);*

VI Commissione (Finanze):

PERETTI e GIOVANARDI: « Modifica all'articolo 34 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di agevolazioni fiscali per l'abitazione principale » (4571) *Parere delle Commissioni I, V e VIII;*

COLUCCI ed altri: « Disposizioni in favore dei soggetti minorati dell'udito e della parola » (4599) *parere delle Commissioni I, V, IX e XII;*

VII Commissione (Cultura):

APOLLONI: « Norme per la valorizzazione ed il recupero di villa Porto-Colleoni di Thiene » (4576) *Parere delle Commissioni I e V;*

MERLO: « Disposizioni a favore dell'editoria di elevato valore culturale, delle librerie e delle biblioteche » (4627) *Parere delle Commissioni I, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), IX, X e XI (ex articolo 73, comma 1-bis del regolamento, relativamente alle disposizioni in materia previdenziale);*

IX Commissione (Trasporti):

APOLLONI ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla crisi economica delle Ferrovie dello Stato spa » (4535) *Parere delle Commissioni I, II, V, VI e XI;*

LORENZETTI ed altri: « Modifiche all'articolo 141 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) in materia di competizioni in velocità tra autoveicoli » (4573) *Parere delle Commissioni I e II (ex articolo 73, comma 1-bis del regolamento per le disposizioni in materia di sanzioni);*

XI Commissione (Lavoro):

MIGLIORI: « Applicazione dell'articolo 155 della legge 11 luglio 1980, n. 312, in favore dei direttori aggiunti di divisione e qualifiche equiparate, collocati a riposo entro il 30 giugno 1973 » (4587) *Parere delle Commissioni I e V;*

XII Commissione (Affari sociali):

POLIZZI: « Modifiche alla legge 5 febbraio 1992, n. 104, per favorire una migliore qualità della vita dei soggetti stomizzati » (4612) *Parere delle Commissioni I, V, VIII e IX;*

Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività produttiva):

APOLLONI: « Disposizioni in materia di illuminazione esterna notturna per la protezione dell'ambiente e degli osservatori astronomici dall'inquinamento luminoso » (4515) *Parere delle Commissioni I, II (ex*

articolo 73, comma 1-bis del regolamento per le disposizioni in materia di sanzioni), IV, V, VII e IX.

**Trasmissione di risoluzioni
dal Parlamento europeo.**

Il presidente del Parlamento europeo ha trasmesso il testo di tre risoluzioni approvate nella sessione dal 28 al 29 gennaio 1998:

« risoluzione legislativa recante il parere del Parlamento europeo sulla proposta di decisione del Consiglio concernente la conclusione di un accordo di cooperazione tra la Comunità europea e la Repubblica dello Yemen » (doc. XII, n. 220);

« sul razzismo, la xenofobia e l'antisemitismo e sui risultati dell'Anno europeo contro il razzismo (1997) » (doc. XII, n. 221);

« sulla quattordicesima relazione annuale della Commissione sul controllo dell'applicazione del diritto comunitario - 1996 e sul documento di lavoro dei servizi della Commissione CELEZ (sistema interistituzionale di documentazione automatizzata del diritto comunitario) - Relazione annua di gestione 1996 » (doc. XII, n. 222).

Questi documenti saranno stampati, distribuiti e, a norma dell'articolo 125, comma 1, del regolamento, deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti:

Commissione I (doc. XII, nn. 221 e 222);

nonché per il parere alla III e alla XIV Commissione.

Commissione III (doc. XII, nn. 220);
nonché per il parere, alla XIV Commissione.

Trasmissioni dalla Corte dei conti.

Il presidente della Corte dei conti, con lettera in data 20 marzo 1998, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958,

n. 259, la determinazione e la relativa relazione con cui la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della sezione speciale per l'assicurazione del credito all'esportazione (SACE) per l'esercizio 1996 (doc. XV, n. 96).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

Il presidente della Corte dei conti, con lettera in data 20 marzo 1998, ha trasmesso in adempimento al disposto dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, copia della deliberazione assunta dalla Corte stessa — sezione controllo Stato — nella seduta del 12 dicembre 1997, con cui la Corte riferisce in merito alla gestione relativa agli interventi per la realizzazione di opere di rilevanza nazionale nel settore dell'irrigazione in attuazione della legge 7 febbraio 1992, n. 140.

Questa documentazione sarà trasmessa alla Commissione competente.

Trasmissioni dal ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato ha dato comunicazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 4-*quinquies*, della legge 5 agosto 1978, n. 468, introdotto dall'articolo 1, comma 2, della legge 3 aprile 1997, n. 94, di due decreti ministeriali recanti variazioni compensative nell'ambito dell'unità previsionale di base 7. 1. 1. 0 dello stato di previsione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato per l'anno 1998.

Tali comunicazioni sono deferite alla X Commissione permanente (Attività produttive).

Il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con lettera del 20 marzo 1998, ha trasmesso una nota relativa all'impegno assunto nella rispo-

sta all'interrogazione PITTELLA ed altri n. 4-06034 pubblicata nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta del 7 luglio 1997, concernente la metanizzazione del bacino d'utenza « Basilicata 03 ».

La suddetta nota è a disposizione degli onorevoli deputati presso la Segreteria Generale — Ufficio per il controllo parlamentare ed è trasmessa alla X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo), competente per materia.

Annunzio di provvedimenti concernenti amministrazioni locali.

Il Ministero dell'interno, con lettere in data 20 marzo 1998, in adempimento a quanto prescritto dall'articolo 39, comma 6, della legge 8 giugno 1990, n. 142, ha dato comunicazione dei decreti del Presidente della Repubblica di scioglimento dei consigli comunali di Montemarano (Avellino), Dovadola (Forlì-Cesena) e del consiglio provinciale di Treviso.

Questa documentazione è depositata negli uffici del Segretario generale a disposizione degli onorevoli deputati.

Richieste ministeriali di parere parlamentare.

Il Vice Presidente del Consiglio dei ministri, nella qualità di ministro competente per lo spettacolo, con lettera in data 23 marzo 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 18 novembre 1997, n. 426, le richieste di parere parlamentare sulla proposta di nomina del professor Lino MICCICHÈ a presidente del consiglio di amministrazione della fondazione « Scuola nazionale di cinema », nonché sulle proposte di nomina di Alberto FARASSINO, Vittorio CALDIRON, Carlo DI CARLO e Caterina D'AMICO a componenti del medesimo consiglio di amministrazione.

Tali richieste sono deferite, a' termini del comma 4 dell'articolo 143 del regolamento, alla VII Commissione permanente (Cultura).

Il ministro per i beni culturali e ambientali, con lettera in data 21 marzo 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 29 gennaio 1998, n. 19, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del dottor Paolo BARATTA a presidente della « Società di cultura La Biennale di Venezia ».

Tale richiesta è deferita, a' termini del comma 4 dell'articolo 143 del regolamento, alla VII Commissione permanente (Cultura).

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta odierna.

INTERPELLANZE SULLA POLITICA DEI TRASPORTI

(Sezione 1 – Politica dei trasporti)

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:

le Ferrovie dello Stato spa si trovano in una situazione a dir poco drammatica 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 7.000 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 presso il 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, con 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 dimostrano 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 intendano 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 Del-
fino, Volontè, Pagano, Cavanna
Scirea, Carmelo Carrara, Da-
nese, Di Nardo, Fabris, Panetta,
De Franciscis, Fronzuti, Grillo,
Marinacci, Nocera, Ostillio, Del
Barone, Angeloni, Acierno,
Scoca, Cimadoro, Miraglia Del
Giudice ».

(19 marzo 1998).

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 pur-
troppo è stato evidenziato dai numerosi
incidenti che si sono ripetuti negli ultimi
tempi;

i duecentomila miliardi di passivo ac-
cumulati negli ultimi dieci anni dalle Fer-
rovie dello Stato, con cui si è dovuto con-
frontare il Governo, non hanno certo fa-

vorito 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 econo-
mico dell'azienda;

quest'ultima operazione non può es-
sere disgiunta dal necessario smembra-
mento delle Ferrovie dello Stato in varie
società per una gestione più trasparente ed
efficiente;

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

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 dovrebbe avere un po-
sto 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 mag-
giore sicurezza agli utenti;

se non ritenga improrogabile l'ammo-
dernamento 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 e
della navigazione per il Mezzogiorno.

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

(19 marzo 1998).

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 potenziamento 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 Ferrovie dello Stato Spa per un triennio, il risanamento delle suddette 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 e servizi minimi ed a 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 e 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, il riordino del sistema tariffario, un 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 alle Ferrovie dello Stato 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 ».

(19 marzo 1998).

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, palesa 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 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 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 », che ha fatto conoscere all'opinione pubblica i consistenti stipendi elargiti dalle Ferrovie dello Stato a propri *manager*, al di là di ogni logica legata al rendimento ed ai risultati, nonché le 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 2.057 miliardi relativa all'imposta patrimoniale, sia la somma di 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 ».

(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 intrapreso 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'aeroporto italiano 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 ».

(20 marzo 1998).

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 trasformazione in società 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 del 1998, 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 ».

(20 marzo 1998).

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 del-