

non è avvenuto: non vi è stata cioè una redistribuzione controllata! Vi è stata invece una operazione determinata dalle compagnie petrolifere.

In conclusione, oltre alle iniziative che hanno discriminato i gestori, costringendo buona parte degli stessi ad uscire dal mercato in modo violento, creando dunque disoccupazione, si registra anche una discriminazione tra i consumatori italiani, in quanto tali campagne di sconto sono attuate sempre sulle grandi aree metropolitane, escludendo i cosiddetti centri di interesse marginale, quelli a cui mi riferivo prima.

Vi è dunque una reale discriminazione non solo nei confronti dei gestori o tra i gestori ma anche tra i cittadini. A proposito di tutto ciò il Governo ha detto che in fin dei conti questa è una vicenda che interessa l'antitrust; evidentemente anche in questo caso l'autorità garante non fa il suo dovere.

***(Utilizzo del combustibile « orimulsion » nella centrale ENEL di Fiumesanto — Sassari)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Meloni n. 2-01687 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 5*).

L'onorevole Meloni ha facoltà di illustrarla.

GIOVANNI MELONI. Signor Presidente, spero che il Governo sia d'accordo nel valutare che, sebbene in questa interpellanza si chiedano spiegazioni per un caso particolare, la questione può assumere un carattere generale. Si tratta della possibilità di utilizzare un combustibile nella centrale ENEL di Fiumesanto, nel comune di Sassari, che potrebbe, in futuro, essere usato ovunque.

Vorrei intanto descrivere la situazione nella quale l'ENEL ha preso la decisione di utilizzare tale combustibile.

In una terra come la Sardegna, complessivamente non toccata da gravi e macroscopici casi di inquinamento, vi sono però due zone fortemente inquinate:

quella del petrolchimico di Porto Torres, cui Fiumesanto è contigua, e quella del Sulcis dove vi sono le centrali di Porto Vesme. In esse, guarda caso, esistono centrali ENEL. L'inquinamento non è esclusivamente conseguente alla presenza dell'ENEL, ma è certo che le centrali contribuiscono a rendere queste due zone tra le più inquinate e le meno salubri della Sardegna.

A Porto Torres, in particolare, in relazione alla presenza del petrolchimico e della centrale ENEL, si è già più volte rilevata un'incidenza di malattie neoplastiche e polmonari molto superiore rispetto al resto della regione.

In questa situazione, e mentre resta ancora da definire la politica che complessivamente l'ENEL adotterà in materia di produzione energetica in Sardegna, nei gruppi di generazione policombustibili di Fiumesanto, si vuole utilizzare « orimulsion », una miscela di bitume ed acqua.

Si badi bene: si vuole utilizzare orimulsion dopo che l'ENEL ha tentato più volte — e non ha affatto abbandonato l'idea — di utilizzare carbone, sempre per alimentare i medesimi gruppi che sono, appunto, policombustibili.

Fin da quando si è conosciuta per la prima volta, la decisione dell'ENEL di utilizzare orimulsion ha destato preoccupazioni notevoli, di cui si sono fatte carico le amministrazioni di Sassari e di Porto Torres. Tali preoccupazioni hanno provocato moti spontanei di cittadini che hanno denunciato il pericolo.

Per procedere rapidamente, dirò che le questioni sollevate dalla decisione dell'ENEL rappresentano diversi gruppi di problemi. Un gruppo di problemi, in relazione alle capacità inquinanti di questo combustibile ed alle conseguenze che potrebbero derivare dalla sua utilizzazione, è dovuto al fatto che questo combustibile non sembra essere stato sufficientemente sperimentato, o comunque sperimentato sotto il controllo di autorità italiane nel momento in cui ne è stata ammessa l'utilizzazione.

In primo luogo si tratta appunto di sapere quale documentazione circa le

conseguenze che possono derivare dall'utilizzazione di quel combustibile il Governo possieda, chi abbia controllato questa documentazione, quali siano i risultati di questo controllo; insomma, in altre parole, di che combustibile si tratta.

Un'altra questione, che consegue alla decisione dell'ENEL ed al primo argomento, ossia all'esistenza di una documentazione circa le conseguenze dell'utilizzazione di questo combustibile, è la seguente. Oggi a Porto Torres vi è un certo regime che consente in particolare all'ENEL di utilizzare esclusivamente combustibili a basso tenore di zolfo. Il quesito che si pone è allora se l'utilizzazione di questo nuovo combustibile, l'orimulsion, determini una situazione che, in ipotesi, potrebbe essere peggiore di quella attuale. La domanda non è volta solo a verificare una possibilità, ma è giustificata dal fatto che l'ENEL, nel riservarsi di utilizzare nei gruppi di generazione policombustibili alternativamente carbone, orimulsion od altro carburante, indica l'ATZ invece che il BTZ, ATZ che, a quanto risulta, non può essere usato in quella centrale. Il fatto che l'ENEL introduca una sorta di parallelismo tra l'uso dell'orimulsion e dell'ATZ, invece che del BTZ, lascia pensare che l'ente è consapevole del fatto che l'orimulsion ha effetti che sono equiparabili a quelli dell'ATZ e non a quelli del BTZ. Questo è un altro aspetto che ovviamente interessa conoscere per valutare la portata della decisione dell'ENEL.

Non so quale problema si sia posto poi l'ENEL nel momento in cui ha preso la decisione di portare l'orimulsion a Porto Torres. Da alcuni elementi sembrerebbe che non l'abbia fatto pensandoci troppo bene. Il Governo deve considerare che, una volta arrivato, questo combustibile è stato stoccato in parte in un serbatoio dell'Enichem ed in parte in un serbatoio dell'ENEL a Fiumesanto e che entrambi questi serbatoi manifestano delle perdite. Ciò significa, senza con questo voler drammatizzare (a parte che non sappiamo quale sia l'entità delle perdite né quali danni possano arrecare), che, quanto-

meno, se non è una provocazione (e non ho ragione di pensare che lo sia) la cosa è piuttosto improvvisata.

Certo, dunque, vi è una notevolissima improvvisazione che non vorrei si riverberasse non solo nell'aver stoccato il carburante in serbatoi bucherellati, ma anche nel fatto di non aver sufficientemente valutato le conseguenze che si possono determinare in quella zona a seguito dell'uso di questo combustibile.

Il Ministero dell'ambiente, come il Governo ben sa, ha disposto una sperimentazione — che definirei parziale perché relativa esclusivamente all'emissione nell'atmosfera — per ciò che riguarda l'utilizzazione di orimulsion, disponendo che tale sperimentazione si faccia a Brindisi.

A questo punto, chiedo al Governo una conferma. Infatti, nel frattempo, come probabilmente il Governo sa meglio di me, si è verificato un fatto nuovo, ossia che l'ENEL, con un atteggiamento che considero veramente protervo, ha impugnato davanti al TAR della Sardegna le ordinanze dei sindaci che giustamente, in tale situazione, tentavano di tutelare la salute dei loro amministratori, ottenendo una pronuncia da parte di tale tribunale che consente la sperimentazione di orimulsion.

Naturalmente, non ho ancora letto le motivazioni di questa pronuncia, ma vorrei capire se il Governo la interpreta nel senso che la sperimentazione possa essere fatta anche a Porto Torres e non soltanto a Brindisi, come invece il Governo medesimo, attraverso il Ministero dell'ambiente, aveva assicurato, garantito e — credo — disposto. Bisognerebbe cioè sapere se, malgrado sia stato disposto che la sperimentazione avvenga a Brindisi, si possa bruciare orimulsion anche a Porto Torres.

Concludo con un'ultima considerazione che può sembrare marginale rispetto alla vicenda di Porto Torres, ma che in realtà non lo è. Desideriamo sapere se è vera la notizia diffusasi nelle settimane passate in Sardegna secondo la quale l'ENEL avrebbe già utilizzato orimulsion in alcuni suoi gruppi di generazione, in particolare a Portoscuso, e che addirittura ciò sa-

rebbe avvenuto prima che orimulsion venisse compreso nell'elenco dei combustibili ammessi. Siccome di tale notizia in Sardegna non è stata informata alcuna autorità, né comunale né regionale, siamo molto interessati a sapere se essa corrisponda a verità.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato ha facoltà di rispondere.

**UMBERTO CARPI, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.** Signor Presidente, desidero anzitutto fare due premesse telegrafiche che mi fa piacere spicchino in apertura di risposta, perché la vicenda orimulsion, non per il Governo ma per il sottosegretario Carpi, a un certo punto ha assunto un andamento kafkiano. Infatti, il sottosegretario Carpi ha sentito nominare per la prima volta questo — per lui ancora nobilissimo — combustibile in occasione della firma definitiva dell'accordo, che coinvolgeva diversi ministeri, amministrazioni locali, eccetera, relativo alla riattivazione della centrale di Brindisi-sud.

In quell'occasione, il Ministero dell'ambiente condizionò la propria firma dell'accordo, e quindi l'avvio della centrale di Brindisi sud, all'uso, in luogo di 500 mila tonnellate di carbone, di 500 mila tonnellate di orimulsion. Da allora, il sottoscritto è stato chiamato, quale rappresentante del Ministero dell'industria, a rispondere innumerevoli volte sull'uso di orimulsion, in ordine al quale si sentiva piuttosto tranquillizzato dal fatto che non solo esso era stata richiesto in quel modo e in quella sede, ma anche che — lo ricordo bene — tale richiesta aveva suscitato il compiacimento di tutte le amministrazioni locali di Brindisi. Devo dire che allora interpellai i tecnici del Ministero i quali mi dissero che con l'intercambiabilità con il carbone e — cosa che a me sta a cuore — con le tecnologie di abbattimento delle emissioni vi era anche un reale vantaggio dal punto di vista economico. Mi compiacqui e la cosa finì lì. Era presente con me quella sera il

ministro Bersani. Questa è la prima premessa.

Non posso non illustrare la seconda premessa, ascoltate anche alcune considerazioni dell'interpellante, che riguarda la centrale che più gli sta a cuore.

Innanzitutto l'ENEL non nutre il desiderio di usare il carbone in quella centrale. Il carbondotto di quella centrale è stato realizzato dopo battaglie locali per poter ospitare i relativi lavori del carbondotto stesso, con costi che si avvicinano ai 1.000 miliardi — e posso portare le cifre esatte — e per ottenere tutte le tecnologie di abbattimento delle emissioni.

A me è capitato, su una interrogazione relativa all'ENEL e sulla Sardegna, di essere durissimo con l'ENEL stessa. Per equanimità, però, devo dire che sulla vicenda di quella centrale sono stati prodotti diversi interventi dal punto di vista delle tecnologie per il carbone. Poi si può decidere qualunque cosa ma il problema del quale tutti si devono fare carico è quello della fine che fanno quegli investimenti. Escludo una posizione ideologica sul carbone che — lo ribadisco — è solo in parte accoglibile in quanto il nostro problema è quello di valutare le emissioni in atmosfera, per cui una volta stabilito che queste sono tollerabili il discorso diventa diverso.

Dovevo fare questa premessa perché una cosa è l'interrogazione sull'orimulsion e un'altra cosa è il discorso sul destino industriale di quella centrale. Si tratta di due aspetti assolutamente separati. Sul destino industriale potremo parlare in un'altra occasione, ma questa premessa la dovevo fare per un doveroso accenno alla questione del carbone contenuta nella sua illustrazione.

Devo altresì dare atto che sull'orimulsion è già stata presentata una mozione in Senato e se ne è discusso in occasione della finanziaria. Ho preso personalmente impegno a nome del Governo che sull'orimulsion sarebbe stata condotta una seria ed attenta indagine che tenesse conto anche di eventuali aspetti negativi per gli impianti derivanti dall'uso di quel particolare combustibile.

Comunque, per rispondere con esattezza alla sua interpellanza, onorevole Meloni, e anche per una questione di brevità, preannuncio che chiederò alla Presidenza l'autorizzazione a pubblicare in calce al resoconto stenografico considerazioni integrative del mio intervento. Ciò al fine di consentirle di prendere visione senza portare via troppo tempo.

Al riguardo del combustibile denominato orimulsion si fa inizialmente presente che il decreto del Presidente del consiglio dei ministri del 2 ottobre 1995, all'articolo 1, comma 3, annovera tra i combustibili liquidi, utilizzabili in impianti termoelettrici con potenza termica superiore a 50 megawatt, anche le emulsioni in acqua di bitumi naturali con contenuto di acqua non superiore al 35 per cento in peso, aventi un contenuto di zolfo non superiore al 3 per cento in peso ed un contenuto di vanadio e nichel, come somma, non superiore a 450 parti per milione. Tale combustibile è stato ricompreso nel citato provvedimento a seguito dell'istruttoria tecnica articolata in varie audizioni, nonché nell'acquisizione di specifica documentazione, tra cui le analisi comparative per le diverse tipologie di combustibile.

Per quanto riguarda le esperienze maturate in campo internazionale, in primo luogo, l'orimulsion viene attualmente utilizzato a pieno regime in Danimarca, Lituania, Giappone, Cina e Canada; in secondo luogo, l'orimulsion viene utilizzato anche nella centrale inglese di Ince, attualmente chiusa e dismessa per motivi economici legati alla situazione specifica e comunque indipendenti dal tipo di combustibile utilizzato. Con un rapidissimo inciso, devo dire che il mio appassionamento personale per l'uso di orimulsion è, sia ben chiaro, uguale a zero. I protocolli di navigazione e le procedure di attracco delle navi trasportanti orimulsion sono del tutto simili a quelli relativi agli altri prodotti petroliferi: in particolare, è previsto l'uso esclusivo di navi a doppio scafo. Circa la convenienza economica, l'orimulsion, pur presentando necessità logistiche del tutto analoghe a quelle dell'olio com-

bustibile, ha un prezzo, a parità di contenuto energetico, notevolmente inferiore, assicurando peraltro un'effettiva diversificazione per quanto concerne gli approvvigionamenti dei combustibili medesimi (problema serio per il nostro paese).

Sulla base delle considerazioni predette, nonché per dare concreta attuazione all'accordo tra i Ministeri dell'industria, dell'ambiente e l'ENEL del 25 luglio 1996 (ove tra l'altro è previsto che nella centrale di Brindisi sud sia utilizzato un quantitativo massimo di carbone pari a 2 milioni di tonnellate annue e, per quanto riguarda gli altri combustibili necessari alla produzione di 15 miliardi di chilovattora, anche olio combustibile ed emulsioni in acqua di bitumi naturali-orimulsion), come ricordavo prima, il gestore elettrico ha condotto per circa un anno una fase di esercizio utilizzando detto combustibile. Al termine del predetto periodo, protrattosi in modo non continuativo dal 10 febbraio 1998 al 31 gennaio 1999 (nel corso del quale sono state utilizzate oltre 800 mila tonnellate di prodotto approvvigionate mediante tredici navi), sono state maturate esperienze sugli aspetti ambientali riportate in un apposito rapporto inoltrato solo al Ministero dell'ambiente lo scorso 10 febbraio. Malgrado sia stato inoltrato solo al Ministero dell'ambiente, me lo sono procurato e lo allego agli atti, perché può essere di utilissima, ancorché parziale, lettura.

In conclusione, da detto rapporto emergerebbe che, sulla scorta delle esperienze maturate, l'utilizzo dell'orimulsion, oltre a non avere evidenziato problemi di rilevanza impiantistica diversi da quelli riconducibili ad una buona pratica di esercizio dell'impianto stesso con olio combustibile, non ha comportato un impatto ambientale peggiorativo rispetto a quello normalmente attribuibile ai combustibili fossili tradizionali. Sulla base di tali esperienze, l'ENEL ha previsto l'utilizzazione dell'orimulsion anche nella centrale di Fiume Santo, costituita da due sezioni con una determinata potenza. Al pari di quanto effettuato a Brindisi sud, le sezioni interessate saranno quelle di mag-

giore potenzialità, già dotate di impianti per la desolfurazione, denitrificazione (questo nei programmi di ENEL, naturalmente) e depolverizzazione dei fumi, per le quali, in sede di emanazione del provvedimento di autorizzazione all'installazione di detti impianti, sono state dettate prescrizioni per la limitazione delle emissioni inquinanti e non già limitazioni nell'utilizzo di alcuni combustibili, come supposto dagli onorevoli interpellanti. In genere, il problema riguarda ovviamente le emissioni e non il combustibile usato: si può usare anche «Chanel n. 5», il problema è di costi e di emissioni.

La questione è stata oggetto di un ordine del giorno presentato al Senato dal senatore Campus ed altri, teso ad impegnare il Governo «a procedere nel più breve tempo possibile alle necessarie verifiche e a rendere conto nelle Commissioni parlamentari circa le valutazioni di impatto ambientale e sulla tossicità del prodotto». L'ordine del giorno è stato pienamente accolto dal Governo, e precisamente da me stesso. Al riguardo, il sottoscritto ha replicato «che il Governo accoglie l'ordine del giorno intendendo la necessità finale evidentemente come opportunità, non essendoci mezzi coattivi da questo punto di vista». Il problema, in quel momento, era impedire all'ENEL di usarlo, ma si ponevano problemi in ordine ad eventuali procedure coattive.

Peraltro, in sede locale, l'intenzione dell'ENEL all'uso dell'orimulsion ha determinato un contenzioso culminato in due ordinanze dei sindaci di Sassari e di Porto Torres: si tratta della vicenda del ricorso al TAR, che è stata già ricordata e che, nel testo fornitomi dal ministero viene burocraticamente ripresa, anche se non intendo «infliggerla». Per quanto concerne la notizia contenuta nell'interpellanza, secondo la quale il serbatoio dell'ENEL, nel quale parte del combustibile è stato stoccato, sarebbe bucherellato, l'ENEL — non ho potuto controllare di persona — precisa che detto serbatoio ha presentato unitamente un fenomeno di trafileamento irrilevante e comunque ininfluente rispetto all'ambiente circostante.

Per quanto riguarda, altresì, l'utilizzo dell'orimulsion nella centrale Sulcis, avvenuto nel periodo dal 28 giugno al 7 luglio del 1993, è stato finalizzato alla messa a punto della combustione e l'esiguo quantitativo impegnato (circa 100 tonnellate) è avvenuto nel rispetto delle disposizioni all'epoca vigenti, concernenti combustibili non normati, informandone, tra l'altro, la regione Sardegna e le altre amministrazioni interessate, con lettera del 18 novembre 1992.

Infine, risulta che il Ministero dell'ambiente si avvia a predisporre un tavolo tecnico (in realtà è in ritardo) per la determinazione di una procedura di verifica in ordine all'utilizzo dell'orimulsion, al fine di pervenire, entro il mese di aprile, ad una valutazione dell'impatto territoriale derivante dall'uso di detto combustibile.

Dal Ministero dell'ambiente mi è giunta una precisazione sull'iniziativa assunta, nel senso che ho ora ricordato; vi sarà un'ulteriore sperimentazione relativa all'orimulsion.

A conclusione della vicenda devo dire che l'interpellanza — l'ultima di una serie di strumenti attivati — mi induce a ritenere opportuno che il Ministero dell'ambiente insieme con il Ministero dell'industria faccia luce sulla vicenda con urgenza.

Se, infatti, questo combustibile è analogo ad altri, ma presenta vantaggi economici, noi dobbiamo politicamente e seriamente consentirne l'uso, assicurando alle popolazioni che non vi è alcun pericolo.

Dal momento che tale sperimentazione deve essere effettuata, anche se io non sarei propenso, essa dovrà essere estremamente controllata. Se dovesse risultare che qualcosa non va, dovrebbe essere sospesa e comunque, a parere del Ministero dell'industria, non potrà avere un uso corrente in una fase caratterizzata dai dubbi, ma solo sperimentale, come previsto dal Ministero dell'ambiente.

Come ho preannunciato, chiedo alla Presidenza l'autorizzazione a pubblicare

in calce al resoconto stenografico della seduta odierna il testo di considerazioni integrative della mia risposta.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente, sottosegretario Carpi.

L'onorevole Meloni ha facoltà di replicare.

GIOVANNI MELONI. Signor Presidente, prendo atto della dichiarazione finale del rappresentante del Governo, che interpreto nel senso — mi corregga se sbaglio — che la utilizzazione di orimulsion non sarà ammessa fino a quando non si saranno fatte un'attenta e rigorosa sperimentazione ed una analisi di tutte le possibili conseguenze del suo uso. Se questa è la risposta del Governo, ne prendo atto e mi dichiaro soddisfatto. Naturalmente, noi non abbiamo alcun preconconcetto di carattere ideologico nei confronti dell'orimulsion. Se esso ha bisogno di una sperimentazione — mi rendo conto che su questo lei non può rispondere, lo dico senza toni polemici — significa che non siamo in condizioni di sapere se l'utilizzazione potrebbe creare condizioni peggiori, uguali o migliori di quelle derivanti dall'utilizzazione di altro combustibile. Da questo punto di vista, è evidente che la decisione di utilizzare l'orimulsion a Porto Torres deve essere definita avventata.

Senatore Carpi, di decisioni avventate che riguardano quel sito ne ha prese parecchie. Dovrei, infatti, rispondere alla sua premessa, ma non lo faccio per brevità; osservo semplicemente che non è vero che l'ENEL abbia speso 1.000 miliardi, che andrebbero perduti se non si utilizzasse il carbone, perché l'adozione di alcuni filtri e l'abbattimento di fumi e polveri dovrebbero essere previsti comunque: è stato calcolato che, di quei 1.000 miliardi, almeno 600 o 700 si sarebbero dovuti spendere in ogni caso.

Faccio comunque notare che, se anche così fosse, la salute dei cittadini e la necessità di non inquinare il sito, che è interessato da una prospettiva di sviluppo, quale il decollo del parco dell'Asinara,

possono anche comportare — come è successo a Montalto di Castro — che investimenti che si giudicavano corretti in un certo periodo storico e in un determinato ambiente politico, non lo siano più in un momento successivo e nell'ambito di una diversa ottica politica, tecnica e scientifica.

L'unica cosa che vorrei osservare sulla sua premessa è che vi sono state battaglie sul carbone a Porto Torres, ma contro...

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Adesso !

GIOVANNI MELONI. Non adesso, ma da molto tempo: risale a molti anni fa un referendum, a cui ha partecipato il 60-65 per cento del corpo elettorale della città, che al 93 per cento ha detto di no al carbone, anche se, naturalmente, vi può essere stato anche qualcuno favorevole al carbone a Porto Torres.

La questione va, quindi, ricondotta nei termini che credo più interessino le popolazioni di quella zona: non si tratta, infatti, soltanto di Porto Torres, ma anche di Sassari e di tutto il nord-ovest della Sardegna, che, anche in relazione al regime dei venti dominanti, sarebbe interamente toccato dal problema di un combustibile che immettesse nell'atmosfera una certa quantità di « metalli pesanti » (come si dice a proposito dell'orimulsion) nocivi.

Prendiamo atto del fatto che il Governo abbia preso questa posizione e, dunque, ci aspettiamo che, malgrado la pronuncia odierna del TAR che autorizza l'ENEL alla sperimentazione, tale autorizzazione debba intendersi nel senso di poter effettuare la sperimentazione in un sito per il quale vi era già stato un accordo, cioè quello di Brindisi.

Non so nemmeno se tale sperimentazione sia sufficiente, perché mi risulta che gli impianti e i bruciatori di Brindisi siano diversi da quelli di Porto Torres e, dunque, non è detto che il risultato ottenuto con tali macchine sia corrispondente a quello che si otterrebbe con altre.

In questa situazione, devo dire francamente che rimango comunque insoddisfatto per un'altra parte della risposta. Non si capisce bene, infatti, come, nell'ambito del famoso decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1995, che ha ammesso un elenco di combustibili, sia stato inserito anche l'orimulsion, sulla base di una documentazione, che — mi corregga se sbaglio — non è stata direttamente controllata dal Governo italiano e presumo provenga da chi produce e commercializza l'orimulsion. Trovo singolare che si possano adottare provvedimenti normativi che ammettono l'utilizzazione di un combustibile sulla base di sperimentazioni condotte altrove e, comunque, non verificate sul piano scientifico e tecnico direttamente dalle nostre autorità.

Lo trovo davvero strano, inesplicabile; questo giustifica abbondantemente la diffidenza non ideologica ma pratica che, rispetto a questo combustibile, manifestano le popolazioni che vengono di volta in volta interessate dalla sua possibile utilizzazione.

Credo che dovremo riparlare, senatore Carpi.

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Sono condannato all'orimulsion !

GIOVANNI MELONI. La ragione per cui questo è l'ultimo degli atti è che adesso sono arrivati con la nave, sono arrivati con il combustibile per risolvere il problema pratico. Credo che dovremo riparlare quando si potrà fare una verifica concreta dei risultati della sperimentazione.

PRESIDENTE. Mi congratulo per questa discussione di chimica industriale svolta tra un professore di diritto romano e un professore di letteratura italiana.

UMBERTO CARPI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Ex, signor Presidente !

PRESIDENTE. Sottosegretario Carpi, non sarà stato cancellato dai ruoli ! Era la competenza per materia che mi piaceva !

### ***(Collegamenti marittimi con la Sardegna)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Soro n. 2-02681 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 6*).

L'onorevole Soro ha facoltà di illustrarla.

ANTONELLO SORO. Rinuncio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Con riferimento all'interpellanza in oggetto, si fa presente quanto segue: l'amministrazione svolge ogni anno visite ispettive a bordo delle unità impiegate nei servizi in sovvenzione, inviando commissioni ministeriali composte da funzionari e tecnici (ingegneri appartenenti all'ispettorato tecnico del Ministero).

Le risultanze delle visite ispettive — che saranno intensificate — sono comunicate alle società unitamente alla richiesta di provvedere al riguardo. Con successive visite si verifica l'ottemperanza della società interessata.

Nel primo anno di impiego delle unità veloci *Taurus* ed *Aries* non sono stati segnalati problemi relativi alle condizioni igienico-sanitarie.

L'attività di vigilanza sull'espletamento dei servizi in sovvenzione ha riguardo altresì alla regolarità dei collegamenti ed alla osservanza degli obblighi di convenzione.

Il programma dei servizi è predisposto su proposta tecnica delle società interessate, approvato, previo parere delle regioni territorialmente interessate (articolo 9 della legge n. 160 del 1989), con decreto interministeriale (Ministeri dei trasporti, del tesoro e dell'industria per le competenze delle partecipazioni statali), ed ha durata quinquennale.

Per specifici problemi, segnalati dai comuni insulari interessati, si provvede ad

individuare la soluzione idonea con incontri o conferenze di servizi con tutte le amministrazioni interessate e sentito il parere tecnico (ed i dati economici) della società interessata.

Il problema del rispetto degli orari di approdo è piuttosto complesso, in quanto legato anche a fattori non sempre governabili.

Il coordinamento con le coincidenze dei servizi ferroviari è attuato, ove possibile, attraverso contatti diretti tra la società e le Ferrovie dello Stato. Sarà cura del Governo naturalmente verificare, alla luce di quanto richiamato dagli interpellanti, ed intervenire per migliorare, ove possibile, il servizio.

La predisposizione della carta della mobilità per il settore dei trasporti marittimi è già stata avviata e si provvederà in tempi rapidi alla sua definizione.

Le convenzioni vigenti sono state notificate, insieme alle leggi che regolano il settore, all'Unione europea e la conformità del sistema alla normativa comunitaria è periodicamente verificata dall'Unione europea.

L'attuale sistema dei servizi in sovvenzione è fatto salvo dal regolamento comunitario n. 3577/92 fino all'anno 2008, data di naturale scadenza delle convenzioni.

Dopo tale data si dovrà procedere ad individuare i servizi necessari per la mobilità locale e gli oneri di servizio pubblico a carico delle regioni (per i servizi locali) e dell'amministrazione centrale (per i servizi di collegamento tra due o più regioni) secondo le disposizioni della legge Bassanini, selezionando il vettore a seguito di gara europea.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Soro ha facoltà di replicare.

**ANTONELLO SORO.** Signor Presidente, prendo atto con qualche riserva delle valutazioni espresse dal Governo. Ho, infatti, la sensazione che le informazioni di cui allo stato dispone il Ministero dei trasporti siano comunque parziali.

Il giudizio critico manifestato da una larga delegazione di parlamentari della

Sardegna dovrebbe, comunque, costituire per il Ministero dei trasporti e della navigazione una ragione in più per un supplemento, non solo in termini di atti ispettivi, ma anche per valutare — oltre alla corrispondenza formale della convenzione in essere tra la società Tirrenia ed il Ministero dei trasporti — il merito della questione da noi sollevata.

La gestione del servizio pubblico è insoddisfacente, secondo il giudizio che ne danno i parlamentari della Sardegna, non solo perché questi ultimi ritengono che i traghetti in questione siano la testimonianza di un sistema monopolistico che non si preoccupa di essere accogliente nei confronti degli utenti e funzionale alle caratteristiche del servizio pubblico e che si limita semplicemente a trasmettere note periodiche al Ministero dei trasporti.

Vorrei ricordare al rappresentante del Governo che il problema dei trasporti per la Sardegna è costituito da un insieme di fattori: i costi della diseconomia esterna; la difficoltà di relazione; una inappagata insoddisfazione da parte dei sardi. Queste problematiche si intrecciano con la coscienza infelice di un popolo, che ha la percezione delle minori opportunità che l'insularità determina e di una distanza percepita come incolmabile rispetto ad altre parti del nostro paese.

È attualmente in discussione presso la Commissione competente una legge sulla continuità territoriale; confidiamo che in quella sede si possa trovare una via attraverso la quale consentire ai sardi di vivere i trasporti senza disagi, nel proprio pieno diritto di cittadinanza.

Il regime di monopolio — così come oggi è configurato — non appartiene alla modernità dei rapporti che questo Governo e questo Parlamento hanno scelto nella gestione dei servizi pubblici.

Credo che sia necessario fare qualcosa di più: non è sufficiente presentare un atto del sindacato ispettivo una volta all'anno; non è sufficiente delegare alle Ferrovie dello Stato e alla società Tirrenia il coordinamento dei servizi.

I giovani ed i ceti popolari sardi — quelli che utilizzano i traghetti, perché chi



ha maggiori disponibilità non ricorre a tale mezzo di trasporto — incontrano quello che noi sardi chiamiamo il continente attraverso i traghetti della società Tirrenia: hanno un impatto negativo, quando vengono a conoscenza del continente attraverso questa importante funzione pubblica delegata alla società Tirrenia. Hanno un'idea negativa del rapporto con il resto d'Italia. Ma perché non farci carico di questi problemi, nella consapevolezza che molti di essi sono risolvibili con un interesse maggiore del Ministero dei trasporti? Tale Ministero ha finora vissuto il rapporto con la società Tirrenia come cosa di scarso interesse; credo che il consiglio d'amministrazione sia datato ben al di là del normale tempo di gestione delle amministrazioni pubbliche: forse un aggiornamento della dirigenza sarebbe sufficiente ad innescare un'attenzione maggiore verso tale servizio. Perché non porsi, allora, questo problema?

Non posso dichiararmi soddisfatto della sua pur diligente risposta, signor sottosegretario, perché credo che il Governo debba fare di più. Il senso dell'atto ispettivo che i parlamentari sardi hanno voluto presentare (che avrà un seguito, perché non vorremmo distrarci ancora a lungo da questo argomento, come è avvenuto) è anche quello di un invito al Governo ad occuparsi di questo settore con maggiore intensità e con migliori risultati.

PRESIDENTE. Suspendo brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 18,40, è ripresa alle 18,45.**

***(Raddoppio di una fase funzionale tra Orsara e Cervaro sulla direttrice ferroviaria Caserta-Foggia)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Mario Pepe n. 2-01686 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 7*).

L'onorevole Mario Pepe ha facoltà di illustrarla.

MARIO PEPE. Signor Presidente, rinuncio ad illustrarla e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, con riferimento all'interpellanza presentata dall'onorevole Mario Pepe, le Ferrovie dello Stato hanno riferito che sulla Caserta-Foggia è stato attivato il doppio binario nel tratto di linea Vitulano-Benevento, lato Caserta, e Benevento-Apice, lato Foggia, per complessivi 21 chilometri. È di prossima attivazione — entro la fine del corrente anno — il comando centralizzato del traffico della direttrice. Sono altresì di prossimo avvio — sempre entro la fine del corrente anno — le attività preliminari connesse all'affidamento della progettazione di massima del completamento del raddoppio del tratto Benevento-Foggia che potrà essere completata entro un anno.

A seguito del completamento della progettazione di massima verrà avviata la progettazione esecutiva del tratto Cervaro-Orsara di Puglia propedeutica alla realizzazione della corrispondente fase funzionale dell'intero raddoppio. La progettazione del tratto Cervaro-Orsara di Puglia sarà completata entro il 2001. La fase realizzativa potrà essere portata a compimento nei successivi quattro anni.

Per quanto riguarda il raddoppio del tratto Caserta-Benevento, le Ferrovie dello Stato fanno presente che sono in corso approfondimenti circa la fattibilità.

Questa, onorevoli colleghi, è la risposta fornita dalle Ferrovie dello Stato; purtroppo, non è un caso isolato ed è indicativa della crisi gravissima delle ferrovie che si concretizza nell'incapacità a progettare e ad utilizzare, in tempi accettabili, le risorse destinate agli investimenti. La questione è ancor più seria perché riguarda il sud.

Il Governo non è d'accordo con la risposta fornita dalle Ferrovie dello Stato sulla Caserta-Foggia e assicura gli onorevoli interpellanti che interverrà, come sta intervenendo per la riforma più generale delle ferrovie con la direttiva che sarà approvata nei prossimi giorni.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Mario Pepe ha facoltà di replicare.

**MARIO PEPE.** Signor Presidente, il sottosegretario Angelini, pur rifacendosi con sofferenza e con infausto esito a quanto riferito dalle Ferrovie dello Stato, lo giudica non soddisfacente. Infatti, anche lei non è soddisfatto per quanto ha dovuto dire in quest'aula. Se stessimo facendo una discussione politica potrei pensare che vi è o una remissione del mandato da parte degli organi di Governo oppure una remissione del mandato da parte degli organi gestionali delle Ferrovie dello Stato: *tertium non datur*, questo è il quadro della situazione. Vorrei dire al sottosegretario che ho ascoltato quali sono i tempi; personalmente sono per la diachronia, per la contestualità degli interventi. Se obiettivamente crediamo in una politica di penetrazione nel Mezzogiorno d'Italia, e in particolare in questa parte che è più debole, sia pure evidenziando una dotazione industriale significativa e con la possibilità di allocare altre iniziative produttive, ma non riusciamo a risolvere il problema della intermodalità e di un servizio infrastrutturale fondamentale qual è quello della rete ferrata, è chiaro allora che rischiamo di banalizzare anche la stessa politica meridionalista che talvolta, in maniera enfatica, affidiamo a categorie macroeconomiche che indubbiamente si scontrano con la realtà.

Colgo l'insoddisfazione che ha manifestato del resto lo stesso sottosegretario. Vorrei che a livello del Ministero dei trasporti vi fosse un *input* nei confronti delle ferrovie perché i tempi da lei citati sembrano da esodo biblico, tali comunque da impoverire e vanificare le iniziative delle autonomie locali presenti ed operanti sul territorio e che spontaneamente

producono fatti innovativi in termini di sviluppo.

Ribadisco quindi l'insoddisfazione piena per la relazione che è stata fatta, concernente organi che comunque sono in collegamento con la politica del Ministero dei trasporti, e la invito, nelle sedi competenti, a far sì che l'area della Campania interna possa essere dotata al più presto dei servizi che ho messo in evidenza nella interpellanza presentata.

**(Contenuti di un opuscolo edito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri sull'accoglienza degli immigrati)**

**PRESIDENTE.** Passiamo all'interpellanza Comino n. 2-01665 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 8*).

L'onorevole Oreste Rossi, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

**ORESTE ROSSI.** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'interpellanza si riferisce all'opuscolo edito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri (ufficio del ministro per la solidarietà sociale), dal titolo « Appello », distribuito gratuitamente con il quotidiano *Il Sole 24 Ore*.

Sull'opuscolo vi sono delle frasi a nostro avviso offensive per tutti coloro che nel nostro paese sono stati vittime della criminalità dei clandestini e per coloro che da anni affollano le liste di disoccupazione.

A detta del dipartimento degli affari sociali, finora in Italia si è fatto davvero troppo poco per gli immigrati che, in silenzio e nel rispetto delle regole, cercano con il loro lavoro di costruire qui da noi un futuro per se stessi e per le loro famiglie. In Italia non è dunque più accettabile assistere al fatto che siano proprio questi immigrati ad essere penalizzati agli occhi della pubblica opinione.

Dai dati del Ministero dell'interno risultano 56.457 extracomunitari indagati e 23.518 extracomunitari arrestati. I dati si riferiscono al 1997. Pertanto la tendenza all'aumento della presenza dei clandestini sul territorio ha portato ad un conse-

guente aumento della criminalità extracomunitaria. Voglio ricordare che il 78 per cento dei detenuti per reati inerenti alla prostituzione sono extracomunitari (il dato, relativo al 1998, è del Ministero di grazia e giustizia).

La criminalità organizzata extracomunitaria sempre più spesso compie crimini efferati, con l'uso di crudeltà e violenze inusuali nel nostro paese.

Il settimanale *L'Espresso* riporta un agghiacciante servizio sul *racket* della prostituzione e sulla mafia albanese, pubblicando, altresì, la testimonianza di una prostituta riuscita a fuggire e a denunciare i suoi seviziatori. Nel servizio si legge tra l'altro: « Avevano deciso di punire la ragazza, massacrandola di botte e poi mutilandola sul seno e sulla carne con le forbici » e ancora « tornata al mio posto ho visto il capo e altri lì vicino. C'era una donna distesa a terra, morta. L'avevano appena ammazzata e, come in un gioco, infierivano sul suo corpo ridendo ed imprecando. Quindi, le cavarono gli occhi con un coltello. La sua colpa? Era andata con qualcuno senza prendere soldi ».

Ecco, caro ministro, la ricchezza del paese: gli extracomunitari!

Lo ha detto Monorchio e lo ha ribadito di recente il governatore della Banca d'Italia. Lo dicono tutti dalle parti di palazzo Chigi. I sindacati, invece di difendere gli interessi dei lavoratori nostri, italiani, sono scesi in strada a manifestare per sostenere che gli extracomunitari sono tutta brava gente, che ne abbiamo bisogno, che più ne accogliamo e meglio è, ripetendo che tra criminalità e immigrazione clandestina non vi è alcun rapporto.

Occorre informarsi meglio e leggere i dati che ci offre la statistica. Cominciamo da dodici anni fa, dai reati di droga e da quelli contro il patrimonio o contro la persona. Una volta presi questi numeri, li si confrontino con quelli del 1993 dopo la legge Martelli, passando dal 1995 con l'effetto dell'arrivo dei profughi dell'ex Jugoslavia, chiudendo con l'ondata di albanesi nel 1997. Risultato: i reati sono cresciuti e i criminali nostrani hanno

perso la predominanza, mettendo in chiaro gli effetti di una legislazione che ha posto le basi legali per l'illegalità.

Si evince che la conseguenza più immediata è che coloro che non sono nelle condizioni di emergere, lavorano nel sommerso delle mafie italiane e straniere.

Iniziamo dai reati contro il patrimonio: furti, scippi, rapine, estorsioni e ricattazioni. Nel 1987 i criminali italiani avevano l'85 per cento del mercato, quelli extracomunitari il 14 per cento. Dopo la legge Martelli del 1993, il dominio italiano scendeva al 71 per cento e quello extracomunitario contava il 28 per cento. Nel 1995 gli italiani erano già scesi al 56 per cento e gli extracomunitari saliti al 44 per cento. Nel 1997, due anni fa, gli extracomunitari passavano al 57 per cento di tutta la titolarità nei reati contro il patrimonio, a fronte del 43 per cento degli italiani.

Ma consideriamo altri tipi di reato, quelli contro la persona: omicidi, aggressioni, sequestri di persona, violenze carnali e risse con feriti. Nel 1987 i responsabili erano per il 91 per cento italiani e per il 6 per cento extracomunitari. Nel 1993: italiani al 58 per cento ed extracomunitari al 36 per cento. Nel 1995: extracomunitari al 51 per cento e italiani al 49 per cento. Nel 1997 i crimini commessi dagli extracomunitari aumentavano ancora arrivando fino al 62 per cento, contro il 38 per cento degli italiani.

Le leggi fino ad oggi emanate dai vari Governi non hanno fermato il crimine, hanno semplicemente aperto le porte all'illegalità. All'ondata di profughi, di clandestini, di barconi, di zatteroni e scafi, la politica ha risposto con la solidarietà fine a se stessa, creando i presupposti per nuovi, facili ingressi e per altrettante impossibili espulsioni. Ad una criminalità che può considerarsi per certi aspetti quasi fisiologica tra residenti, si è aggiunta ormai un'altra che controlla il territorio, che si spartisce i quartieri, le città e le aree regionali.

Le mafie albanese, russa e cinese possono ormai fare da sé, mentre quella italiana ha il tempo per dedicarsi ad altri

profitti, più puliti e meno evidenti, quelli dei colletti bianchi. Una divisione equa tra banditi in nome dell'integrazione razziale e del paese multietnico nel quale il buonismo nasconde progetti a dir poco diabolici.

Lungi da me l'idea di ritenere che tutti gli stranieri sul nostro territorio siano dediti ad attività criminali. Molti di loro sono perfettamente inseriti nella nostra società e sono, anzi, utili per il benessere dell'intero paese. La proposta della lega nord è molto semplice: per entrare in Italia occorre essere incensurati e con un posto di lavoro oppure avere un visto turistico od un permesso di studio. Se veramente esistono lavori che i cittadini italiani non vogliono svolgere (anche se sinceramente vorrei che fossero fatti i nomi di quelle aziende che non trovano disoccupati disponibili a lavorare, gliene invierei io stesso), siano segnalati alle ambasciate ed ai consolati italiani nel mondo, affinché trovino lavoratori extracomunitari disponibili a svolgere la determinata mansione richiesta. Solo a costoro deve essere concesso di venire nel nostro paese, alle stesse condizioni di un qualunque cittadino italiano e con un posto di lavoro garantito.

La legge nota al popolo come Turco-Napolitano è a nostro giudizio aberrante ed è volta esclusivamente a favorire l'ingresso di clandestini e a danneggiare cittadini italiani che per tutta la vita hanno pagato tasse e contributi e si trovano ad essere sempre più poveri e meno tutelati. Pensioni da fame, sanità a pagamento, disoccupazione sono le garanzie che il Governo, di cui anche lei fa parte, dà al paese.

Ministro, perché non si reca davanti ai giovani disoccupati della Calabria, che rappresentano il 40 per cento della popolazione a dire che gli extracomunitari sono una ricchezza per il paese? La lega nord, in meno di un mese, ha praticamente raggiunto il quorum delle firme per indire un referendum popolare per l'abrogazione della sua legge. Non le basta ancora?

Eppure, le prime vittime della criminalità extracomunitaria sono proprio gli stessi stranieri, ragazze rapite o convinte ad espatriare con false promesse di lavoro o di matrimonio che, una volta sbarcate in Italia, vengono avviate alla prostituzione, drogate, picchiate, torturate, spesso uccise.

I casi di violenza estrema, a danno anche di minorenni, si contano nel nostro paese ormai a centinaia. Il fondo è stato raggiunto a Roma dove le forze dell'ordine hanno scoperto un luogo in cui queste schiave del 2000 venivano vendute all'asta, presentate nude su un bancone davanti al quale sedevano i protettori che, al rialzo, compravano la merce. Addirittura, il clandestino che delinque oggi non viene più neppure più incarcerato, ma processato per direttissima e colpito da provvedimento di espulsione. Peccato che gli vengano ancora dati, oltre alla libertà, quindici giorni di tempo per lasciare il nostro paese. Pochi sono gli espulsi che se ne sono andati. È noto il caso del clandestino che ha cambiato le proprie generalità per ben 42 volte senza mai lasciare l'Italia.

Le forze dell'ordine sono impotenti perché hanno le mani legate dalle leggi che, secondo noi, sono non solo garantiste per chi delinque, ma addirittura razziste nei confronti del popolo italiano.

Spero che il suo Governo capisca il disagio di molti italiani nel leggere quanto enunciato sull'opuscolo fatto distribuire dal ministero e decida di ritirarlo.

**PRESIDENTE.** Il ministro per la solidarietà sociale ha facoltà di rispondere.

**LIVIA TURCO, Ministro per la solidarietà sociale.** L'opuscolo, di cui sono molto orgogliosa, si rivolge agli italiani ed agli immigrati regolarmente presenti nel nostro paese — è scritto in modo inequivoco —, quel milione e 200 mila persone di cui poco si parla, che pagano le tasse, rispettano le leggi, aiutano l'economia del nostro paese e noi stessi ad essere persino migliori e che non hanno uguali diritti.

Ebbene, nell'opuscolo proponiamo agli italiani ed a questo milione e 200 mila

persone, di cui non si parla, presenti nel nostro paese, di costruire un patto per realizzare relazioni positive tra italiani ed immigrati. Questo è lo scopo inequivoco dell'opuscolo.

Quell'opuscolo parla di immigrati regolari, quel milione e 200 mila persone presenti nel nostro paese che a detta non mia né di un Governo buonista, né di palazzo Chigi, ma del dottor Fazio, Cipolletta e Fossa vengono nel nostro paese perché il nostro mercato del lavoro ne ha bisogno e credo che lei possa chiederne conferma a quel nord-est che sta raccogliendo le firme per abrogare una legge su cui poi dirò.

Quegli immigrati si recano in Italia non perché io, un Governo buonista od una legge sciagurata, come lei la definisce, li induciamo a farlo, ma perché a farli venire nel nostro paese — in quanto in Italia quella forza lavoro non si trova — sono industriali, degli industriali che fanno riferimento alla sua stessa parte politica. Studi molto seri documentano ciò e non un Governo buonista.

Detto questo, credo sia molto grave continuare ad avallare l'equazione «immigrazione uguale criminalità»; penso sia grave non distinguere fra stranieri clandestinamente presenti nel nostro paese e immigrati regolari, che sono la netta maggioranza; credo sia molto grave alimentare i sentimenti di paura dell'opinione pubblica che, certamente, noi rispettiamo. Onorevole Rossi, le assicuro che non ho alcuna difficoltà a parlare, come faccio tante volte, con i disoccupati e i poveri di questo paese, di cui mi occupo, dicendo loro che non si può fare la concorrenza tra i poveri; infatti, non si rispettano i cittadini, soprattutto quelli più deboli, alimentando sentimenti di paura, facendo leva sulla menzogna, perché avallare l'equazione «immigrazione uguale criminalità», senza distinguere fra l'immigrazione regolare e quella clandestina, è appunto una menzogna.

Certamente, noi non sottovalutiamo il problema dell'immigrazione clandestina e quello della criminalità. Lei ha fornito delle cifre, io gliene porto altre ancora più

aggiornate per testimoniare quanto siamo preoccupati del fenomeno della criminalità e quanto ci vogliamo attrezzare per combatterlo.

Le leggo ora i dati forniti dal Ministero dell'interno, che non nascondo. Anzitutto, il 75 per cento, cioè tre su quattro, dei reati attribuiti a stranieri interessano stranieri clandestinamente presenti in Italia. Ha sentito? Tre su quattro sono attribuiti a stranieri clandestinamente presenti in Italia; ecco perché è sbagliata l'equazione «immigrato uguale criminale».

I dati forniti dal Ministero dell'interno, che guardiamo con molta preoccupazione — non ce li nascondiamo —, segnalano poi che nel triennio 1996-1998 vi è stato un incremento complessivo delle persone deferite all'autorità giudiziaria del 15,5 per cento rispetto al 1996; in termini assoluti, si passa da circa 94 mila a 109.159 (come vede non nascondo le cifre). Ciò ha inciso in misura maggiore per le denunce in stato di libertà rispetto a quelle in stato di arresto.

L'andamento ascendente è particolarmente sensibile per alcune fattispecie penali quali furti, ricettazioni, rapine, altri reati contro il patrimonio, e soprattutto la falsificazione e l'alterazione di marchi di prodotti industriali e la violazione del diritto d'autore. Sono in diminuzione, invece, le segnalazioni per denunce relative ad omicidi; restano sostanzialmente stabili quelle per reati inerenti allo sfruttamento della prostituzione.

L'aspetto di maggiore interesse è però rappresentato dai significativi incrementi di denunce per i reati di frode nell'immigrazione, per gli altri connessi all'ingresso clandestino nel territorio e per il delitto di associazione a delinquere di tipo mafioso. I dati statistici dimostrano anche la crescente attenzione che le forze di polizia dedicano alla prevenzione e repressione dei fenomeni delinquenziali riconlegabili alla presenza, tra i cittadini extracomunitari, di persone dedite ad attività illecite. In tale direzione, l'azione svolta per contrastare l'immigrazione

clandestina si avvale delle norme severe della tanto vituperata legge n. 40 del 1998.

Al riguardo, il vostro referendum non abrogherebbe l'intera legge ma soltanto alcuni punti della stessa. Per esempio, non abrogherebbe le disposizioni sulle espulsioni; non siete in grado di farlo perché quelle norme sono tra le più severe d'Europa e grazie ad esse nel 1998 sono state effettivamente espulse 54.135 persone.

Sempre a proposito di criminalità, vorrei far presente che i dati — non io — dicono che l'immigrazione regolare è caratterizzata da un numero di addebiti giudiziari pari, e in taluni casi inferiore, a quello riferito alla popolazione italiana. Più dell'80 per cento della criminalità si concentra nell'immigrazione clandestina, dunque è su questa che bisogna concentrare gli addebiti e non su quel milione e 200 mila immigrati regolari a cui si rivolge l'appello che dice agli italiani e agli immigrati di costruire relazioni positive e un patto di civile convivenza. Noi pensiamo che il fenomeno dell'immigrazione debba essere governato e per farlo bisogna insistere su tre punti: un contrasto fermo della clandestinità, la programmazione dei flussi e le politiche di integrazione sociale.

Vorrei dire che quando si parla di integrazione sociale — la legge n. 40 da questo punto di vista è assolutamente chiara — non si parla di politiche speciali per gli immigrati regolari ma si parla di pari diritti e pari doveri, cioè quei fondamentali doveri che attengono alla dignità umana e che sono la salute, l'istruzione, il diritto dei bambini, il diritto all'unità familiare che voi leghisti con il vostro referendum volete drasticamente limitare.

La legge n. 40 è stata completata da un decreto legislativo che rafforza le norme per contrastare l'immigrazione clandestina e il fenomeno inquietante degli scafisti. Queste misure riguardano in particolare: l'obbligatorietà dell'arresto in flagranza per chi compie attività dirette a favorire l'ingresso nel territorio dello Stato in violazione delle norme sull'immi-

grazione; l'inalienabilità dei beni immobili e dei beni mobili iscritti nei pubblici registri, sequestrati nel corso di operazioni di polizia finalizzate al contrasto dei traffici illeciti. I mezzi di trasporto, in particolare, dopo la confisca, potranno essere assegnati alle amministrazioni pubbliche per attività di polizia, di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale oppure saranno distrutti. Altre norme volte ad assicurare prevenzione e contrasto della criminalità sono contenute nel disegno di legge presentato dal Governo e approvato dal Consiglio dei ministri il 9 marzo 1999. Il provvedimento contempla una nuova fattispecie di reato relativa al traffico di esseri umani.

L'interpellante si è molto soffermato sul tema della prostituzione coatta ed io gliene sono grato perché si tratta di un problema infame. È un aspetto infame della nostra convivenza il modo con cui tante donne e bambini sono costretti in una vera e propria situazione di schiavitù. Ed allora non le sarà sfuggito, onorevole Oreste Rossi, quello che la legge n. 40 — e non a caso il citato referendum non prevede l'abrogazione di queste norme — prevede agli articoli 12 e 18 che affrontano direttamente questo problema. Si tratta di norme che recepiscono il lavoro che i vari don Benzi e che gli operatori hanno svolto sulle strade per salvare tante vittime e di norme che accolgono le indicazioni europee. Tali norme sono state recentemente integrate da quel provvedimento di legge che modifica l'articolo del codice penale, aggiungendo un articolo 602-*bis* che prevede tra i reati di riduzione in stato di schiavitù anche il reato di tratta degli esseri umani ed anche norme ulteriormente severe proprio per combattere il fenomeno della tratta.

Dunque, non soltanto non siamo reticenti nei confronti del problema della criminalità ma ci siamo attrezzati e ci stiamo attrezzando perché pensiamo che proprio noi che abbiamo a cuore l'integrazione degli immigrati regolari per farlo dobbiamo combattere la criminalità e l'immigrazione clandestina. Nella legge n. 40 vi sono alcune norme che voi

leghisti non abrogate con il vostro referendum e che sono state ulteriormente potenziate con il decreto legislativo e con la legge sulla tratta degli esseri umani che abbiamo approvato l'altro giorno.

Noi siamo impegnati seriamente a far applicare queste norme. Sappiamo però che insieme a questo, anche al fine di costruire una politica di sicurezza, è necessario intervenire sul piano sociale. È importante, cioè, accompagnare una iniziativa forte contro l'immigrazione clandestina con una politica di integrazione sociale. Quell'appello si inserisce dentro una campagna che noi vogliamo fare e che ha come obiettivo proprio quello — ne stiamo discutendo con tanti sindaci ed amministratori locali — di promuovere politiche di integrazione per gli immigrati regolari, così come prevede la legge n. 40, così come prevede il documento programmatico che è stato presentato alle Camere e che è stato votato e così come stiamo discutendo insieme alle associazioni di volontariato e a tanti amministratori locali. È quindi un opuscolo perfettamente coerente con le finalità della legge n. 40 e rientra in un programma di promozione degli immigrati regolari. Mi auguro che a questa promozione degli immigrati regolari vogliate partecipare anche voi, perché, ripeto, per realizzare la sicurezza, bisogna coltivare due facce della politica: quella repressiva, la mano ferma nei confronti della clandestinità, ma anche quella sociale di promozione degli immigrati regolari.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Oreste Rossi, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

**ORESTE ROSSI.** Signor ministro, ho ascoltato il suo intervento con molta attenzione e devo dire che mi aspettavo una risposta di questo tipo: evasiva, di facciata e palesemente contraddittoria. Ho sostenuto che nell'opuscolo si parlava di extracomunitari, di immigrati, mentre lei sostiene che nello stesso si fa riferimento agli immigrati regolari: ebbene, in nessun punto dell'appello si parla di immigrati

regolari; si parla invece di « immigrati, che in silenzio e nel rispetto delle regole », di « immigrati che continuano ad essere penalizzati agli occhi della pubblica opinione » eccetera. In nessun punto, si parla di immigrati regolari: mi dispiace, quindi, ma ovviamente la sua risposta al riguardo è stata contraddittoria.

Per quanto concerne la disoccupazione, mi dà ragione, perché vi sono, lo ammette anche lei, tanti disoccupati: ebbene, lei crede che quei posti del nord-est, se fosse veramente garantito il lavoro all'italiano che lo richiede, non sarebbero occupati dai nostri disoccupati che fanno la fame per arrivare a fine mese o che devono vivere alle spalle dei genitori magari a trent'anni? Ho seri dubbi al riguardo. Parlerò dopo di pari diritti e pari doveri, precisando sin d'ora che, secondo noi, i diritti degli extracomunitari sono nettamente superiori a quelli dei cittadini italiani mentre i loro doveri sono nettamente inferiori. Quanto al diritto all'unità familiare, contro cui si è scagliata la lega, ricordo che 1 milione 200 mila extracomunitari hanno diritto, in base alla legge, a farsi raggiungere dai genitori, dai figli, dal coniuge; calcolando un numero minimo di tre familiari a testa, nell'arco di pochissimo tempo, 1 milione 200 mila, a casa mia, diventano di fatto circa 5 milioni. Questo calcolandone solo tre a testa, ed attenzione: potranno addirittura autocertificare i figli e i parenti e non avranno neanche bisogno di un documento anagrafico dello Stato di provenienza, tanto hanno anche nomi e cognomi falsi!

Che problema c'è? Il problema è per la nostra gente: quando nel nostro paese ci saranno 5 milioni anziché 1 milione 200 mila extracomunitari vi saranno davvero 5 milioni di cittadini italiani che non potranno più avere di che mangiare e che forse, per poter mangiare e mantenere la famiglia, dovranno delinquere. Comunque, signor ministro, come ho detto prima, non tutti gli extracomunitari delinquono: a conti fatti, però — nessuno lo può negare — sono proporzionalmente più pericolosi di un cittadino italiano. Se nel nostro paese

il 30 per cento dei reati viene compiuto da extracomunitari, che sono poco più di 1 milione, vuol dire che 56 milioni di cittadini italiani compiono soltanto il 70 per cento dei reati: con i conti della serva, allora, gli extracomunitari sono potenzialmente molto più pericolosi dei cittadini italiani.

L'opuscolo da voi distribuito dichiara — lei lo ha confermato — che i cittadini extracomunitari sono penalizzati rispetto ai cittadini italiani: bene, nel poco tempo che mi rimane, voglio solamente ricordare alcune delle disposizioni previste dal testo unico sull'immigrazione, che lei dovrebbe conoscere bene, le quali privilegiano il cittadino extracomunitario. Sono punti che il referendum proposto dalla lega chiede di abrogare.

Per esempio: articolo 30, comma 6: l'extracomunitario che ricorre davanti al pretore, al fine di far entrare in Italia i parenti sino al terzo grado, non paga l'imposta di bollo e tutte le altre tasse inerenti il procedimento; lo straniero viene quindi sgravato da imposte e bolli che invece affliggono tutti i cittadini che devono intentare una causa giudiziaria.

Articolo 35, commi 3 e 5: al clandestino devono essere assicurate assistenza e cure ambulatoriali e ospedaliere essenziali anche in via continuativa sebbene non contribuisca al servizio sanitario nazionale. Inoltre, al medico che cura il clandestino è fatto esplicito divieto di segnalarlo alla polizia; in pratica si impone al medico di diventare complice di una situazione illegale.

Articolo 38, comma 3: la scuola deve tutelare la cultura e la lingua di origine dell'extracomunitario; peccato che simile trattamento non sia riservato alle nostre lingue, ai nostri dialetti ed alle nostre tradizioni locali che vengono osteggiate e beffeggiate dallo Stato italiano.

Articolo 38, comma 6: la scuola deve fornire gratuitamente speciali servizi allo straniero, tra i quali si annoverano specifici insegnamenti integrativi nella lingua e cultura di origine. Come se non bastasse

l'istruzione di base, la scuola dovrà provvedere a fornire anche insegnamenti integrativi supplementari.

Articolo 38, comma 7: con apposito regolamento è previsto il riconoscimento di titoli di studio ottenuti in qualunque paese. Il sudato diploma o l'agognata laurea del giovane italiano sono equiparati ad un qualunque titolo di studio ottenuto, chissà dove e chissà come.

Articolo 38, sempre comma 7: è prevista l'introduzione della figura del mediatore culturale per poter comunicare con le famiglie degli alunni stranieri. Si tratta di posti di lavoro che saranno a carico dei cittadini italiani e serviranno per dare uno stipendio a migliaia di extracomunitari che, viceversa, non avrebbero una collocazione. In pratica l'immigrazione alimenta l'immigrazione in una catena infinita.

Articolo 40, comma 1: le regioni ed i comuni sono obbligati a costruire centri di accoglienza per ospitare extracomunitari che non dispongono di un alloggio. In questo modo l'extracomunitario non è vincolato a trovare un alloggio, ma può tranquillamente soggiornare a carico della collettività.

Articolo 40, comma 4: lo straniero può accedere ad alloggi sociali prevalentemente organizzati in forma di pensionato con canoni inferiori a quelli normalmente praticati dal mercato. Anche in questo caso si presuppone che lo straniero non sia tenuto ad avere un alloggio e pagare un regolare affitto.

Articolo 40, comma 5: le regioni devono concedere contributi per ristrutturare alloggi pubblici al fine di destinarli ad abitazione di stranieri. I contributi possono essere addirittura a fondo perduto e comportano il vincolo ad ospitare solamente stranieri. Mentre i nostri pensionati spesso vivono in situazioni fatiscenti, gli extracomunitari, a spese delle regioni, devono disporre di alloggi ristrutturati e confortevoli.

Articolo 40, comma 6: gli extracomunitari entrano nelle graduatorie per le case popolari al pari dei nostri cittadini, pur non avendo contribuito in alcun