

vata (per quanto riguarda il collegamento con la Sicilia) o dell'armamento pubblico che, fino a pochi anni fa, era rappresentato dalla Tirrenia; vi era pertanto l'anomalia di due aziende pubbliche – Tirrenia e Ferrovie dello Stato – che svolgevano un servizio praticamente identico con la Sardegna, sia pure con la diversità che sulle navi della Tirrenia si imbarcavano autocarri e autovetture al seguito dei passeggeri, mentre sulle navi-traghetto per la Sardegna delle Ferrovie dello Stato si imbarcavano e si imbarcano tuttora anche carri ferroviari.

In quelle comunità si sono stabilite persone che hanno fissato lì le loro radici, hanno comprato le case di abitazione facendo immani sacrifici – lo posso testimoniare perché prima di diventare parlamentare (e in parte anche ora) ho svolto una professione e conosco perfettamente i grandi sacrifici che molti hanno fatto e fanno – per pagare le rate di mutuo, per far studiare i figli nei licei e nelle università, per radicarsi su quel territorio.

Per molti anni vi è stata una gestione, se si vuole, discutibile: io personalmente sono stato tra i più critici rispetto al servizio delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato, considerato il fatto che su ogni nave operano ben tre equipaggi e tre comandanti, con turni di riposo abbastanza laschi. Vi era, quindi, un sistema che da tempo avrebbe dovuto essere revisionato, per ricondurlo a regole che inevitabilmente devono fare riferimento ai meccanismi della concorrenza: con l'avvento della liberalizzazione completa del cabotaggio marittimo, infatti, le regole del mercato sono divenute attuali ed ineludibili, per cui rispetto ad esse non è più possibile svicolare.

Dal 1996 in poi, io personalmente e la mia parte politica abbiamo denunciato tale situazione, non solo nelle aule parlamentari ma anche in sede locale, a Civitavecchia e nelle altre città che in qualche modo hanno un'economia che ruota attorno a questa realtà. Ebbene, non sono stato ascoltato e sono stato considerato come un cantore di sciagure dai ministri che si sono succeduti nei

Governi del centrosinistra dal 1996 ad oggi; tuttavia, conoscendo a fondo quella realtà e i relativi problemi, sapevo perfettamente quale sarebbe stato l'esito che è drammaticamente esploso alla fine di novembre. In questa data, infatti, le Ferrovie dello Stato hanno disdetto un contratto d'appalto con la cooperativa Garibaldi, che ha più di 600 dipendenti e che da decine di anni opera come fornitrice della manodopera specializzata che svolge il servizio di camera e mensa a bordo delle navi traghetto delle Ferrovie, nelle tratte Civitavecchia-Golfo Aranci e Villa San Giovanni-Messina.

Ebbene, la cooperativa, che ha svolto un determinato servizio, certamente avrà ottenuto il suo guadagno, ma ha assicurato posti di lavoro, pane ed una certa sicurezza ai propri dipendenti confidando nella continuità del rapporto con le Ferrovie dello Stato o comunque nel fatto che, una volta cambiato lo scenario, sarebbe stato disponibile un certo tempo per la gestione dei relativi problemi, nel corso del quale la cooperativa Garibaldi potesse ristrutturarsi, riorganizzarsi, redistribuire il personale dipendente e concordare con i sindacati e con le Ferrovie dello Stato, gestore del servizio (gestore malvolentieri, diciamo), in maniera serena e ragionevole per tutti, quale parte del personale dovesse passare alle dipendenze delle Ferrovie dello Stato, quale dovesse rimanere alle dipendenze della cooperativa Garibaldi, quale invece potesse fruire delle molte vie d'uscita come prepensionamenti, ammortizzatori sociali e così via.

Quanto è stato più volte annunciato, ma a tutti è sembrato uno scherzo tranne che a me, lo posso dire con molta serenità (lo denuncio con forza da quattro anni), a novembre è diventata una drammatica realtà, uno schiaffo in faccia. So che oggi pomeriggio, mentre stiamo trattando la nostra interpellanza, è in corso un tavolo al Ministero del tesoro (l'ennesimo) e, nel *question time* di mercoledì scorso, ho ricordato al ministro del lavoro, che è l'artefice di questo tavolo, che quando si invita qualcuno a tavola e si vuole essere ospiti garbati e seri bisogna far trovare

qualcosa che sia commestibile, non aria fritta e frittelle, come oggi farà il ministro Salvi !

Non so esattamente quale indigesto pasto verrà servito ai sindacati, so solamente che esiste una fortissima connivenza con l'autorità amministrativa locale di Civitavecchia: mi riferisco in particolare al sindaco della città, che vuole fare il capofila di tutto. Anche in questa vicenda, questa casta di bramini creata dalla legge sulle autonomie locali, che hanno anche costituito il movimento politico dei cento sindaci delle cento città, quello che il Presidente Amato ha chiamato delle cento padelle, si mette in mezzo dappertutto, non avendo poteri di gestione. Quando poi la patata bollente resta loro nelle mani, perché hanno voluto gestire un potere non proprio, un potere decisionale che non hanno, dicono, con una protivia degna di miglior causa, sulla quale credo dovranno intervenire i ministri di questo Governo e i sindacati — se non sono così appecorinati rispetto al potere delle sinistre — che tutti i sindacati hanno mangiato alla torta delle Ferrovie dello Stato. Sono parole testuali del ministro e credo che meritino una denuncia alla procura della Repubblica, che mi riservo di fare non appena avrò saputo quali iniziative intenda assumere il Governo sulla vicenda.

Al di là di questa scompostezza culturale, intellettuale, di questa rozzezza inaccettabile del primo cittadino di Civitavecchia, impropriamente primo cittadino — perché una persona che parla in questo modo non è nemmeno l'ultimo cittadino — che adotta un linguaggio assurdo nei rapporti istituzionali, resta una situazione drammatica. Ho interpellato il Governo proprio per sapere quali iniziative intenda assumere perché questa matassa venga dipanata, perché la situazione venga gestita in uno spirito *bipartisan*, in modo da trovare una soluzione che soddisfi tutti. In primo luogo, le esigenze dei lavoratori messi sul lastrico; in secondo luogo, quelle della cooperativa Garibaldi, un'impresa alla quale non si può dire, da un giorno all'altro, senza un congruo preavviso, che il gioco è finito e non avrà più l'appalto;

infine, le esigenze dell'azienda ferroviaria che vuole concentrarsi sul *core business*: sono ferrovieri e vogliono fare i ferrovieri, non vogliono fare gli armatori; l'errore è stato averli costretti, negli anni passati, a fare proprio gli armatori. Comunque, non vogliono e non possono fare gli armatori perché non sono più titolari di un servizio che consenta loro di lavorare in sostanziale duopolio, insieme con la Tirrenia — un'altra azienda pubblica — per gestire un *business* di due milioni e cinquecentomila passeggeri l'anno (mi limito al collegamento con la Sardegna). Credo che, potendo vantare un simile numero di passeggeri, prima di abbandonare quel servizio bisognerebbe pensarci due volte. Tuttavia, le Ferrovie dello Stato operano una scelta gestionale nell'ambito delle direttive date dal Governo. Ebbene, a mio avviso, vi deve essere un tempo nel quale gestire tutto ciò, non si può pensare che tutto avvenga da un giorno all'altro.

Tra l'altro, questa è una tecnica tipica dell'attuale Governo perché ricordo che, circa un anno e mezzo fa, quando il Governo disse che avrebbe tolto le case concesse in locazione a coloro che avessero un reddito lordo superiore agli 80 milioni l'anno — mi riferisco alle case degli enti previdenziali e degli enti pubblici — e poi si accorse che 80 milioni lordi l'anno significano 4 milioni e mezzo circa al mese, il reddito di una famiglia con due persone che lavorano, che tira avanti decorosamente e sbarca il lunario, senza fare grandi follie e sicuramente non può comprare una casa o cercarne un'altra in locazione. Dopo aver terrorizzato questa ingente massa di persone, quindi, il Governo — quanto è buono! — ha detto loro di stare tranquilli perché non avrebbero più tolto le case. Lo stesso sta accadendo in questa vicenda perché, da anni, le Ferrovie ed il Governo stanno parlando in maniera vaga, generica del problema, senza mai realmente trovare una soluzione.

Tempo fa indicai l'ipotesi di un *management buy-out* perché vi sono manager del servizio navigazione delle Ferrovie dello Stato che credono in questo affare.

Due milioni e mezzo di passeggeri sono due milioni e mezzo di clienti che comprano il biglietto, mettono la macchina sulla nave, prendono il caffè, pranzano, dormono, comprano i giornali, insomma fanno ciò che normalmente si fa nel corso di un viaggio che dura un'intera notte e quindi rappresentano un volume di affari enorme. Non si capisce perché, al di là del problema del personale, quello che occorre risolvere, le imprese che svolgono questo cabotaggio marittimo in regime di diritto privato riescano a vivere e a vivere bene, riescano ad ottenere dal Governo di svolgere tale servizio nei periodi in cui si guadagna di più — non si capisce, poi, perché le autorità portuali non abbiano imposto oneri di servizio pubblico —, mentre l'azienda pubblica, che per anni ha buttato danaro per sostenere lo stesso servizio, ora che è aumentato il numero dei passeggeri, debba dismetterlo ed affermare di voler portare soltanto i carri ferroviari ringraziando tutti e dicendo, in sostanza: andate a casa; se ce la fate a pagare il mutuo, bene, altrimenti peggio per voi.

Credo sia un atteggiamento irresponsabile da parte del Governo e, dopo aver ascoltato la risposta del sottosegretario Angelini, mi riservo di svolgere una replica che sarà un po' meno pacata di questa mia illustrazione, perché, signor sottosegretario, il suo personale garbo e la sua disponibilità nel trattare i problemi, dei quali le faccio assolutamente credito, ed in particolare il vero e proprio *pathos* da *bonus pater familias*, con il quale lei ha affrontato ed intende affrontare il problema evidenziato nella mia interpellanza, anziché essere una ragione per attenuare i toni della mia polemica diventa un'argomentazione *a contrariis*, una specie di legge del contrappasso nei confronti di questo Governo ed in particolare di alcuni ministri, di due dei quali lei è stato sottosegretario. Mi riferisco a Burlando, a Treu e a Bersani.

Il ministro Bersani in questa vicenda non può lavarsene le mani in maniera regale, come se fosse una *res inter alios acta*, perché è tutto preso a gestire i

problemi della grande infrastrutturazione e rilascia interviste sui giornali dicendo: tutti i cantieri aperti. Al di là dei cantieri aperti, vi sono le vicende di famiglie che il 27 di questo mese debbono portare lo stipendio a casa e per toglierglielo non basta un colpo di spada *tranchant* sulla mano, come vorrebbe fare questo Governo. È una questione che riguarda il Governo, anche se l'azienda ferroviaria ha le sue responsabilità e nella replica mi riservo di chiarire anche questo aspetto del problema.

Signor sottosegretario, al di là di una risposta formale — ne abbiamo già parlato anche al di fuori di questo contesto ufficiale — sul fatto che è in corso un tavolo di trattativa, non posso immaginare che lei oggi in questa sede risponda alla mia interpellanza e non sappia cosa succederà lì, quali siano le indicazioni date dal soggetto regolatore, il Ministero dei trasporti, a questo tavolo di trattativa, che non riguarda soltanto il Tesoro, che è l'azionista ed il *dominus* dell'azienda ferroviaria, ed il Ministero del lavoro, che sembra essere diventato il coacervo entro il quale tutto si stempera, ma è soprattutto un problema del dicastero regolatore, quello dei trasporti, di cui lei è il cireneo portatore di questa croce, mentre Bersani attualmente è il Ponzio Pilato che se ne lava le mani.

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*. Onorevole Beccetti, se l'introduzione è pacata, figuriamoci la replica!

Signor Presidente, per garantire la continuità territoriale tra le isole ed il continente, assicurando il diritto alla mobilità sia delle persone sia delle merci, lo Stato prevede obblighi di servizio pubblico e corrispettivi contributi finanziari.

La continuità territoriale tra Sardegna e terraferma, con particolare riferimento al porto di Civitavecchia, viene garantita mediante il ricorso a due distinti arma-

tori: la società Ferrovie dello Stato, che gestisce l'attività di traghettiamento sulla linea Civitavecchia-Golfo degli Aranci per garantire, in coerenza con il principio di continuità ferroviaria, il servizio pubblico di trasporto di merci tramite rotabili ferroviari da e per la Sardegna e la società Tirrenia, che assicura il servizio pubblico relativo al trasporto di passeggeri e di merci su gomma, operando sostanzialmente sulla stessa linea delle Ferrovie dello Stato (Civitavecchia-Olbia).

Per quanto attiene al settore navigazione delle Ferrovie, l'assolvimento di obblighi di servizio limitati al traghettiamento di merci spedite via ferrovia non ha ingenerato la necessità di investimenti per contrastare altri vettori marittimi che operano esclusivamente nel settore passeggeri e gommato.

Viceversa, l'arrivo di nuovi ed agguerriti concorrenti, come Moby Lines e Sardegna Ferries, e i forti investimenti effettuati per l'acquisto di nuove navi, caratterizzate da elevati livelli di comfort e di tecnologia e con ridotti costi di esercizio, hanno rapidamente eroso le quote di mercato dei traghetti delle Ferrovie dello Stato, marginalizzandone il ruolo e le attività.

Il servizio di traghettiamento per la Sardegna sia di carri ferroviari sia di auto e passeggeri veniva svolto dal settore navigazione delle Ferrovie dello Stato fino al 1998, mantenendo in linea quattro navi che effettuavano ciascuna due corse giornaliere.

La qualità della flotta è modesta: si tratta di navi vecchie con motori non automatizzati e con scarsa capacità di carico. Nel complesso venivano utilizzati 433 lavoratori della cooperativa Garibaldi che, sulla base di un contratto di appalto stipulato con l'azienda Ferrovie dello Stato nel lontano 1975, assicura lo svolgimento dei servizi di camera, mensa e coperta a bordo delle navi. Il conto economico risultava decisamente negativo e critico: i ricavi complessivi assommavano a 44,8 miliardi (28 da traffico ferroviario e 16,8 da mercato passeggeri ed auto). I costi complessivi assommavano

a 92 miliardi (43 per il personale Ferrovie dello Stato, 48,6 per i costi operativi — di cui 18 per l'appalto Garibaldi — e 1,2 per i costi di struttura).

A livello di margine operativo netto, alla fine del 1998 si registravano perdite pari a 56 miliardi essenzialmente procurate dai costi del personale delle Ferrovie dello Stato (decisamente più elevati rispetto alla concorrenza) e della cooperativa Garibaldi. Valga in proposito la considerazione che la totalità dei ricavi da mercato nel 1998 assommava a 16,8 miliardi e che il solo costo dell'appalto alla Garibaldi ne valeva 18.

Tale era il quadro nel momento di massima aggressività degli armatori privati concorrenti che si sono lanciati in un mercato finalmente liberalizzato per il trasporto passeggeri e gommato. Non è quindi difficile comprendere perché la navigazione delle Ferrovie si sia così velocemente ritrovata a rivestire pressoché unicamente il ruolo di traghettatore di materiale ferroviario, avendo perso ogni possibilità di competere sul restante mercato (per il quale — si ripete — gli obblighi e i relativi contributi sono previsti a favore della società Tirrenia).

In merito poi ai servizi svolti dalla società Tirrenia, non sembra in alcun modo condivisibile il giudizio pesantemente negativo dato nell'interpellanza rispetto all'operato della società e ai collegamenti che essa ha garantito nel corso degli anni con la Sardegna.

Sembra piuttosto che debba essere valorizzato e valutato positivamente l'impegno di Tirrenia a creare le condizioni per un rafforzamento dei collegamenti con le isole in generale, e in particolar modo con la Sardegna, in prospettiva anche di un regime di libera imprenditorialità.

La dimostrazione di tale impegno è data dall'entrata in servizio negli ultimi anni su tali collegamenti di numerose navi di nuova generazione che hanno notevolmente migliorato la qualità dei collegamenti, sia attraverso una consistente ri-

duzione dei tempi di percorrenza sia con un miglioramento delle condizioni di *comfort* delle navi stesse.

Se problemi di occupazione di alcune figure professionali nel rapporto con Tirrenia sono intervenute nel corso di questi ultimi anni, peraltro per numeri non particolarmente significativi questo è accaduto proprio in virtù del fatto che la nuova tecnologia del naviglio, così come la nuova tecnologia navale con l'ampio ricorso ai sistemi di automazione, determina riflessi sui livelli occupazionali sia in termini qualitativi che quantitativi.

Per i motivi sopra ricordati la società delle Ferrovie dello Stato ha posto sotto osservazione il settore della navigazione allo scopo di migliorarne la redditività operativa. Tale attività ha portato ad inserire all'interno del piano di impresa, proposto dalle Ferrovie ed approvato dal Governo nel luglio 2000 sulla base delle direttive che il Governo stesso ed il Parlamento avevano emanato nel recente passato, lo specifico piano industriale elaborato nel febbraio 1999 e fondato sui seguenti aspetti principali: aumento dell'efficienza e riduzione dei costi, in particolare del personale; razionalizzazione e riduzione delle attività (scelta necessaria sia per l'evoluzione attesa della domanda ferroviaria che non giustifica il mantenimento di parte della capacità produttiva sia per l'evoluzione dell'offerta dei competitori nel traghettamento passeggeri sulla Sardegna che ha posto le Ferrovie dello Stato fuori dal mercato).

Il piano prevede il passaggio da quattro navi miste in linea ad una sola nave in linea dedicata al trasporto ferroviario ed una di riserva, attraverso le seguenti tappe: chiusura alla fine del corrente anno, del segmento passeggeri ed auto al seguito con la conseguente dismissione della nave *Gallura*; chiusura entro il 2001, del segmento gommato pesante, con il declassamento della nave *Logudoro* a nave di riserva; mantenimento in esercizio della sola nave *Garibaldi*, adibita esclusivamente al trasporto di carri ferroviari.

Tali azioni generano esuberi di personale pari a 270 unità (parlo del personale

delle ferrovie dello Stato) rispetto alle 433 unità in servizio nel 1998 che saranno riassorbite attraverso il ricorso alla mobilità interaziendale e alla riduzione dell'appalto dei servizi di camera, mense e coperta, dai 18 miliardi pagati nel 1998 ai circa 2 previsti dal piano.

Nel complesso, i benefici derivanti dall'applicazione del piano comportano, a livello di margine operativo netto, la riduzione delle perdite dai 56 miliardi registrati a fine 1998 ai 16 miliardi per il 2003.

Il contratto originario fra ferrovie dello Stato e cooperativa Garibaldi viene stipulato mediante gara nel 1970 per i servizi a Messina ed esteso senza procedure di gara nel 1975 ai servizi sulla rotta con la Sardegna; ha validità fino al 1983, viene poi rinnovato per scadere nel marzo 1992. All'atto della scadenza il contratto non venne rinnovato, ma proseguì sulla base di ripetute proroghe dapprima annuali, poi semestrali e quindi trimestrali, in considerazione della necessità di trovare le soluzioni ai problemi derivanti dalla fortissima contrazione degli occupati.

Appare evidente come l'evoluzione della normativa, sia comunitaria che nazionale, abbia nel frattempo reso assolutamente improponibile l'affidamento di un nuovo contratto mediante trattativa diretta con la cooperativa Garibaldi.

Si premette innanzitutto che, a differenza di quanto sostenuto nell'interpellanza, la scelta di sospendere il servizio passeggeri sulle navi delle ferrovie dello Stato non determina alcuna ricaduta negativa sui clienti dei collegamenti marittimi con la Sardegna, considerato che i servizi offerti dagli altri armatori, sia pubblici che privati, garantiscono il soddisfacimento di ogni domanda anche nei periodi di punta (questo è quanto a noi risulta).

Si ritiene, invece, di evidenziare l'opportunità di conseguire il risultato non solo economico, ma anche politico consistente nella sensibile riduzione dell'impegno di risorse finanziarie in un settore di attività coperto contemporaneamente da due vettori pubblici.

I dati economico-gestionali sopra ricordati confermano, infatti, la necessità di proseguire nell'applicazione del piano industriale a suo tempo approvato dal consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato e dal Governo. Appare infatti opportuno e necessario l'obiettivo di riportare almeno ad un livello accettabile lo squilibrio economico derivante dalla gestione di un servizio che, ancorché connotato da caratteri di pubblicità, deve tendere alla massima efficienza possibile. Non è a tale proposito da dimenticare che, anche in tale settore, la concreta realizzazione del mercato ha già posto ed ancor più porrà in grande difficoltà tutti i settori produttivi che non si saranno preparati all'inevitabile competizione.

Ovviamente, il Governo è impegnato a seguire con particolare impegno e attenzione i processi di risanamento che, come questo, comportano tensioni sociali per le ricadute occupazionali in aree del paese che peraltro risultano particolarmente critiche. A riprova di tale impegno valga la già avvenuta attivazione di uno specifico tavolo presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale per individuare, con tutte le parti interessate, le soluzioni da adottare per le ricadute occupazionali derivanti dalla ristrutturazione dei servizi oggetto dell'appalto. Un primo risultato è stato la sospensione degli effetti dei provvedimenti già adottati dalle parti per consentire l'avvio del negoziato in un migliorato clima relazionale.

In conclusione, si ritiene di poter così sintetizzare gli aspetti più salienti della questione che abbiamo di fronte e di confermare la necessità di tenere sotto controllo i costi della società delle ferrovie dello Stato, confermando la linea di risanamento finanziario già avviato e che sta dando concreti risultati. In tale contesto è anche da confermare il percorso previsto per il settore della navigazione. Non può in alcun modo essere posta in discussione la salvaguardia del principio della continuità territoriale, che deve essere mantenuta e garantita tra il continente e la Sardegna. È importante che in tale delicata fase i rapporti tra tutti i soggetti

interessati (ivi inclusi gli enti locali) siano improntati ad uno spirito di reciproca disponibilità e collaborazione.

In tal senso si valuta come positivo esempio l'accordo quadro sottoscritto nel gennaio 2000 tra Ministero dei trasporti e della navigazione, regione Lazio, provincia di Roma, comune di Civitavecchia, autorità portuale e Ferrovie dello Stato che ha consentito la definizione di un importante programma tecnico-economico di interventi nel settore ferroviario nell'ambito del territorio comunale di Civitavecchia, allo scopo di ottimizzare l'impegno delle aree adibite ad uso ferroviario, con la restituzione alla città di importanti superfici utilizzabili per nuove destinazioni.

È fondamentale che vengano attivati tutti i possibili processi per favorire la salvaguardia dell'occupazione, individuando e dando concreta attuazione alle soluzioni possibili al tavolo appositamente costituito presso il Ministero del lavoro e che vede proprio oggi l'avvio della trattativa, con il coinvolgimento di tutte le parti sociali interessate oltreché delle istituzioni territorialmente coinvolte.

All'interno di questo trattativa, le Ferrovie dello Stato, pur nell'ambito dell'autonoma valutazione aziendale, si renderanno sicuramente disponibili ad essere parte attiva nella individuazione delle soluzioni necessarie, dando ad esse anche quella flessibilità operativa e temporale che una situazione così complessa sicuramente richiede.

Credo sia utile, onorevole Becchetti, attendere le conclusioni del tavolo, seguendone il confronto, prima di esprimere giudizi definitivi.

PRESIDENTE. L'onorevole Becchetti ha facoltà di replicare.

Aspettiamo questa risposta così vivace, come ci è stato preannunciato.

PAOLO BECCHETTI. Presidente, non credo di essere vivace nei modi: sono vivace nel linguaggio, che rappresenta un po' il sale degli interventi.

Desidero esprimere ancora una volta al sottosegretario Angelini l'apprezzamento

per il suo personale garbo. La sua risposta, apparentemente articolata, ma in sostanza priva di un contenuto decisionale, mi conferma nel convincimento che egli sia un cireneo in questa vicenda. Infatti, gli ho chiesto se andiamo a Milano e lui mi ha risposto che porta cipolle: questo è quello che dice chi dà una risposta che assomiglia a quella che avrebbe dovuto dare al quesito specifico, ma in realtà si tratta di una *res nova*. Egli infatti mi ha parlato dell'accordo di programma che riguarda Civitavecchia, sul quale tornerò in conclusione del mio intervento.

Prima di esaminare i fatti, vorrei fare una premessa di tipo metodologico generale sulla funzione e sugli scopi degli atti di sindacato ispettivo, quale l'interpellanza che ho poco fa illustrato e alla quale il sottosegretario ha risposto. Le interpellanze hanno una funzione di stimolo nei confronti del Governo, di critica, di richiesta di intervento, di segnalazione di vicende poco note o addirittura non note al Governo. Contrariamente a quella che è una pessima abitudine di molti miei amici parlamentari, abitudine che ho denunciato ripetutamente, l'interpellanza non ha la funzione di svolgere un'ingegneria illecita, tra l'altro proibita da una circolare della Presidenza della Camera quando era Presidente Napolitano: il Parlamento non mette gli occhi nel buco della serratura per vedere nella gestione delle aziende pubbliche, perché queste aziende hanno un *dominus*, un azionista, un controllore.

Anche le Ferrovie dello Stato hanno un *dominus* azionista, il Tesoro, da quando sono state trasformate in società per azioni ed hanno un dicastero di controllo e di indirizzo, fonte di direttive e di strategie di pubblico interesse generale. La società ha il compito di gestire, guidare, scegliere, progettare, definire il piano di impresa ed il piano industriale, nonché di tenere la contabilità, di adempiere al contratto di programma e di servizio, di gestire le relazioni industriali con i sindacati, ma tutto ciò entro i binari — visto

che stiamo parlando di Ferrovie — posti all'azienda dal *dominus* azionista, vale a dire il Tesoro.

Non tornerò sulla sua personale cortesia, signor sottosegretario, perché essa non mi esime dall'esprimere un giudizio molto negativo sulla *mala gestio* dei Governi di centrosinistra dal 1996 ad oggi in relazione a questo problema serio. Glielo dimostro, ricordandole una serie di atti e di fatti che si sono verificati.

Nel 1996 l'Ulivo vince le elezioni e viene nominato ministro dei trasporti e della navigazione l'onorevole Burlando: *tanto nomini nullum par elogium*, visto che si tratta di vicende quale questa. Più di una volta ho affettuosamente scherzato dicendo che su queste cose non si fanno burle ma cose serie.

L'onorevole Burlando, appena nominato ministro, nel corso di una sua audizione presso la Commissione trasporti, disse già allora che la missione che assegnava alle Ferrovie dello Stato era quella di tornare al *core business*, cioè quella di tornare a fare i ferrovieri. Via dunque le società a stella nei settori immobiliari, commerciali e via la CIT, che magari è stata regalata a qualcuno, e tutti gli altri servizi complementari!

In ordine alla questione di cui stiamo parlando, già allora il ministro Burlando preannunciò una revisione ed un ripensamento del ruolo armatoriale delle Ferrovie dello Stato.

Signor sottosegretario, non si tratta di un argomento sul quale in linea di principio sono in disaccordo; non mescoliamo le carte in tavola perché noi siamo un partito di liberali, di liberisti, di liberalizzatori e siamo convinti che la liberalizzazione abbia una funzione precipua, ossia quella di elevare lo standard dei servizi e di abbassarne i costi.

La privatizzazione, che non è la liberalizzazione, può accompagnare in taluni settori le liberalizzazioni ma questo non necessariamente deve avvenire perché la liberalizzazione persegua e raggiunga ugualmente in maniera proficua gli scopi per i quali in qualche maniera viene posta in essere.

Quanto alla vicenda delle ferrovie dello Stato possiamo dire che eravamo e siamo in linea di principio d'accordo sul fatto che le ferrovie dello Stato tornino al *core business* e smettano di fare l'armatore ! Se un'improprietà c'è stata negli anni passati sta proprio nel fatto che le ferrovie facessero l'armatore.

Quando ero un giovane studioso di diritto civile e giovane ufficiale di marina nella capitaneria di porto di Civitavecchia, rifiutavo di firmare i contratti di arruolamento che venivano stipulati tra un comandante supplente ed uno vicario in palese violazione delle norme del diritto della navigazione, perché la nave ha un comandante e non ne ha tre, ha un equipaggio e non ne ha tre ! Un'azienda che impiega 150 persone per svolgere un servizio che può essere fatto da 35-40 non può funzionare ! Non è dunque questo il problema ma quello della *mala gestio* che è stata fatta di questa vicenda dal 1996 in poi.

Nel 1997, sempre il ministro Burlando ha ricevuto il sottoscritto, il sindaco di Civitavecchia e quello di Golfo Aranci promettendo l'apertura di un tavolo intorno al quale si sarebbe esaminata la fattibilità di una scelta decisa inerente il servizio per garantire la continuità territoriale con la Sardegna, partendo da un presupposto da me condiviso, ossia che due aziende pubbliche non possono svolgere lo stesso servizio, cosa facevano la Tirrenia e le Ferrovie dello Stato.

Ma questo è rimasto — vorrei dire — un tavolo con sopra frittelle fatte di acqua e di chiacchiere, tipiche di Burlando e del Governo di centrosinistra ! Nel 1997 Burlando è andato anche a Civitavecchia, partecipando ad un consiglio comunale aperto. Si è trattato di una farsa, di una carnevalata, la solita carnevalata dei consigli comunali aperti nei quali si fanno dei *roadshow* per le televisioni locali e dei *political roadshow* per le esigenze di partito, io direi per ingannare la gente. Così ha fatto Burlando, il quale ad una mia precisa, espressa ed inequivoca domanda rispose che se, da un lato, è difficile ipotizzare che due soggetti pubblici (FS e

Tirrenia) svolgano lo stesso servizio di traghettamento — ero e sono d'accordo — non avverrà peraltro — disse allora — che l'una avrebbe mangiato l'altra, ossia che le Ferrovie avrebbero assorbito la Tirrenia, come a quell'epoca avrebbe voluto Necci, o il contrario. Disse inoltre che queste due aziende avrebbero svolto servizi complementari e coordinati secondo un piano che non si è mai visto. Ha promesso ma non ha mai aperto un tavolo di trattativa per definire lo *status* del personale di camere e mense, i rapporti con l'appaltante cooperativa Garibaldi. Del resto lei stesso, signor sottosegretario, lo ha riconosciuto. Ebbene, questa storia va avanti da moltissimi anni.

Nel frattempo viene varato il piano per il cabotaggio marittimo in cui si dice in maniera ambigua e sibillina, ma viene capito esplicitamente dalle forze del Polo, che le ferrovie dello Stato devono abbandonare il servizio di cabotaggio per la Sardegna. È infatti — pare — un servizio improduttivo, che deve andare a regime in situazioni diverse, anche in previsione della liberalizzazione del cabotaggio per le direttive europee. Dopo di che, questo Governo di centrosinistra manda ancora un altro ministro a Civitavecchia, il ministro Micheli, che a quell'epoca si occupava di lavori pubblici. Forse era cominciata la campagna elettorale per l'attuale designato all'autorità portuale di Napoli, con uno dei trucchi tipici di questo Governo. C'è infatti una norma che vieta ai presidenti delle autorità portuali di ricoprire tale carica per più di due quadrienni, per consentire un ricambio generazionale, una spinta motivazionale più forte; ebbene, quest'altra casta di bramini viene premiata dal centrosinistra con un aggiramento della legge, perché il soggetto è per sette anni e 364 giorni presidente dell'autorità portuale di una città e il divieto non scatta più per altre città. È cominciato, allora, il giro di valzer, per cui adesso Nerli va da Civitavecchia a Napoli, nel frattempo qualcuno andrà da un'altra parte, e così via, con un accordo che

presenta elementi di trasversalismo che la mia parte politica svelerà e combatterà con forza.

Poi viene varato il piano d'impresa delle Ferrovie dello Stato, in cui si riferisce ciò che Cimoli e il servizio navigazione devono dire, cioè che non vogliono più fare i traghetti. Ma all'interno di quali binari si muovono Cimoli e le Ferrovie dello Stato? All'interno delle direttive Prodi e D'Alema, cioè le direttive del *dominus*, del padrone, dell'ente gestore. Chi dice cosa deve fare un'azienda? L'azionista, è normale che sia così.

Ora, questa operazione camaleonica attraverso la quale spesso il Governo cerca di scaricare sull'azienda ferroviaria cattive scelte riproduce esattamente le scelte che l'azienda ha compiuto perché il suo *dominus* gliele ha imposte. Ma nel frattempo la flotta viene dismessa sulla tratta per la Sardegna...

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, deve concludere.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, ho finito, non si spaventi per queste cose, sono *flash*...

PRESIDENTE. Sì, ma io devo far rispettare il regolamento e lei ha superato il tempo a sua disposizione da almeno due minuti.

PAOLO BECCHETTI. La prego di concedermi ancora mezzo minuto.

La flotta è stata dismessa nella tratta per la Sardegna, come ha detto il sottosegretario, ed è stata potenziata a Messina. Sono state dismesse le officine che avevano sede a Civitavecchia, mettendo in mezzo alla strada o costringendo ad andar via gente che lì si era radicata. Il cabotaggio marittimo europeo è entrato in funzione con le direttive comunitarie, ma il nostro Governo è stato debolissimo nel lasciare una posizione di privilegio ai greci.

Questo Governo ha il dovere di attuare la riforma, che noi condividiamo, con la gradualità che è necessaria, non con i

tempi adesso indotti dallo strangolamento della minaccia di scioperi. La gente si metterà in mezzo alla strada e manderà le cartelle dei mutui da pagare a voi del Governo. Dovrete adottare lo stesso meccanismo di salvaguardia che avete adottato dal 1994 ad oggi per i lavoratori portuali. Quelli sì che sono il popolo lavoratore, forse noi, tutti gli altri, che facciamo un altro mestiere, non siamo il popolo lavoratore, siamo il popolo dei fannulloni che non meritano attenzione da parte di questo Governo, così come sembra non la meritino i marittimi del servizio navi traghetto delle Ferrovie dello Stato ed anche tutti gli altri lavoratori di quel settore e di tutto l'enorme indotto sul quale si sono fondate le economie della Sardegna e di Civitavecchia, quelle economie che voi così mettete in ginocchio.

Signor sottosegretario, lei è persona di garbo: la prego, tolga la bacinella a Ponzio Pilato — Bersani —, si sciacqui il viso, lei che è una persona pulita, e prenda in mano la situazione, perché i marittimi ed io personalmente, la mia parte politica, il centrodestra, le città di Civitavecchia e di Golfo Aranci, la Sardegna ed il Lazio non si fidano né di Bersani né di Salvi. Faccia quello che lei può e sa fare, perché è l'unico che conosce veramente i problemi dall'interno: non voglio metterla contro il suo Governo, perché lei già si trova contro quel Governo.

#### (*Interessi sui mutui bancari*)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Borghezio n. 2-02771 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 5*).

L'onorevole Borghezio ha facoltà di illustrarla.

MARIO BORGHEZIO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, la nostra interpellanza intende mettere sul tappeto una questione che in queste settimane toglie il sonno ad almeno due milioni di famiglie italiane e di titolari di imprese, assoggettati ad un trattamento

non di favore da parte del sistema bancario italiano, che ha omesso di adeguarsi ai rigori della legge.

Questo Parlamento ha finalmente approvato una legge rigorosa in tema di usura, la n. 108 del 1996, e, di recente, un'importante sentenza della prima sezione civile della Suprema Corte di cassazione (la n. 14889 del 2000) ha fissato paletti precisi sull'interpretazione degli effetti che queste norme di legge debbono avere in riferimento all'applicazione dei tassi di interesse sui mutui fondiari.

Il vasto dibattito è sorto a causa del muro che il sistema bancario italiano, più impegnato a difendere interessi e privilegi di casta che non alla modernizzazione del sistema medesimo, ha immediatamente eretto svolgendo un'intensa e non legittima azione di *lobbying* negli edifici parlamentari per ottenere un intervento del Governo. Finora, nonostante voci piuttosto insistenti — si è parlato di un provvedimento legislativo e dell'inserimento di una norma in finanziaria —, non sembra che il Governo abbia ritenuto di muoversi in alcuna direzione. Il silenzio del Governo su questa materia così delicata pesa sulle preoccupazioni delle famiglie, delle aziende interessate e sulla valutazione che il composito mondo della associazioni dei consumatori e di tutela degli ambienti bancari ha rappresentato in Commissione finanze in occasione di una recente audizione. In quella sede, è emersa la preoccupazione del grande popolo degli utenti bancari, dei titolari di partite IVA e delle famiglie che hanno contratto mutui e che attualmente corrono il rischio di non usufruire dei benefici effetti di una sentenza che ha finalmente fatto luce sull'interpretazione della legge antiusura in tema di interessi sui mutui bancari, per interventi a favore delle banche.

Ritengo che il Governo avrebbe dovuto manifestare con chiarezza la sua posizione; finora, non abbiamo avuto occasione di ascoltare una voce chiara e ci siamo dovuti accontentare del *tourbillon* di voci di corridoio, senza riuscire a capire la vera strategia che il Governo intende seguire in questa situazione. Ne

abbiamo sentite di tutti i colori, comprese le cifre che non esito a definire balzane e che potrei definire di natura terroristica, ma voglio usare qui il linguaggio moderato di chi ha la piena coscienza della ragione dei suoi rappresentati, il popolo degli utenti bancari, che per anni e anni sono stati vessati.

A tale proposito, ricordiamo un'altra importante e recente sentenza della Suprema Corte relativa a quel fenomeno tutto italiano noto con il termine tecnico di anatocismo, la contabilizzazione trimestrale degli interessi sugli interessi; si tratta di un *monstrum* di carattere tecnico-giuridico con il quale sono state drenate dal sistema bancario italiano, in assenza di effettivi ed efficaci controlli da parte delle autorità a ciò preposte, enormi risorse. Anche su questo punto il sistema bancario fa quadrato e a rinforzo delle banche italiane si è aggiunta l'associazione delle banche europee operanti in Italia. Tuttavia, di ciò occorrerà parlare in sede di replica perché abbiamo l'impressione che il Governo si voglia celare dietro alle iniziative promosse in sede europea dall'ABI. Di questo, però, forse occorrerà parlare in sede di replica, perché abbiamo l'impressione che il Governo si voglia celare dietro le iniziative promosse in sede europea dall'ABI e dall'associazione delle banche estere operanti in Italia.

Voglio ribadire un concetto importante. In occasione dell'approvazione della legge antiusura, vi fu una presa di posizione chiara da parte di tutte le forze politiche, comprese quelle che sostengono l'attuale Governo, nell'affermare la necessità dell'approvazione di una legge che arricchisse il nostro sistema giuridico di una previsione moderna, con effetti sull'attività bancaria e parabancaria, che costituisse un argine al dilagare dell'usura; spesso, sono proprio le difficoltà, i balzelli, le arretratezze e le lentezze del sistema bancario a consegnare direttamente il popolo dei risparmiatori e dei produttori ai veri e propri usurai non istituzionalizzati.

Per questo motivo, ritengo che una parola chiara, un intervento chiaro da

parte del Governo sia ormai ineluttabile. Per tale ragione, abbiamo presentato questa interpellanza urgente e la serie di quesiti in essa contenuti (oltre ad essa ve ne sono altre che attendono risposta), anche perché abbiamo notizia di una serie di attività come quella svolta da una nota finanziaria, espressione diretta di un grande gruppo bancario italiano, che sta « azionando » crediti su interessi di mutui scaduti, promuovendo a tappeto sull'intero territorio nazionale istanze di fallimento.

Tali iniziative, tale aggressività del sistema bancario nei confronti della parte debole dei contratti di mutuo e di finanziamento è un altro aspetto negativo della prassi del sistema bancario italiano che, lo ripeto, tende a fare pagare a chi lavora e produce ed alle famiglie titolari di mutui le proprie inefficienze, arretratezze ed intrinseche difficoltà.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica ha facoltà di rispondere.

GIANFRANCO MORGANDO, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica.* Signor Presidente, il collega Borghezio, sia nella sua illustrazione sia nel testo dell'interpellanza della quale è primo firmatario, fa riferimento alle voci riportate dai quotidiani sugli orientamenti del Governo, sulla sua volontà di intervento, sulle modalità attraverso le quali si potrebbe realizzare tale volontà.

Come qualche volta accade, le voci riportate dai quotidiani sono semplici voci e non necessariamente corrispondono alla realtà; in questo caso, il Governo non ha assunto alcuna decisione in proposito e, qualora ciò fosse accaduto, com'è ovvio, il Parlamento ed il paese ne sarebbero stati tempestivamente informati. Tuttavia, è evidente che la risposta all'interpellanza presentata dai colleghi non può esaurirsi in questa affermazione, che corrisponde alla realtà, perché tale interpellanza affronta una questione di grande delicatezza

nei cui confronti, come è stato ricordato, la sensibilità del paese è molto alta in tutte le sue componenti.

Non c'è dubbio che la sentenza della Cassazione ha aperto un problema serio, poiché l'interpretazione che veniva data in precedenza alle norme antiusura, varate nel 1996, risulta messa in discussione. La stessa Cassazione, per bocca del suo segretario generale, ha in verità posto alcuni limiti al significato da attribuire a quella sentenza, precisando che la Corte non ha inteso dettare comportamenti, bensì soltanto ricordare il campo di applicazione di quelle norme. Da tale precisazione sembra doversi dedurre che la Cassazione nulla abbia voluto dire sul modo in cui quelle norme debbono essere interpretate, bensì soltanto ricordare che esse devono essere applicate anche ai contratti di mutuo stipulati prima della loro entrata in vigore.

Come si vede, gli aspetti giuridici della questione non sembrano del tutto chiariti. Abbastanza chiari sembrano invece gli aspetti economici e finanziari, nonché sociali, della questione. Gli aspetti economici e finanziari sono quelli descritti nel documento inviato dal governatore della Banca d'Italia in risposta alla richiesta di una valutazione sull'argomento rivolta all'istituto dal ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

Com'è noto, poiché quel documento è stato reso pubblico, la Banca d'Italia compie un'analisi estremamente allarmata che prefigura danni economici molto rilevanti per l'intero sistema bancario italiano, la cui ricaduta si avrebbe su tutto il sistema del credito e coinvolgerebbe gli stessi risparmiatori, alla cui tutela invece la sentenza della Corte di cassazione vuole essere rivolta.

Rischi si manifesterebbero, inoltre, nelle relazioni finanziarie internazionali poiché alcune ipotesi di applicazione della sentenza della Corte di cassazione, che sono state prospettate, darebbero luogo in Italia ad una situazione che non ha corrispondenza negli altri paesi europei.

Per quanto riguarda gli aspetti sociali – accanto a quelli economici che ho ricordato – e che gli interpellanti sottolineano facendo riferimento ai titolari dei mutui e al vasto popolo dei mutui e delle partite IVA, posso assicurare che la sensibilità del Governo alle loro ragioni è ben avvertita. Quelle ragioni, tuttavia, non possono che essere fondate su chiari e precisi riferimenti di diritto che, come ho appena detto, non appaiono allo stato attuale sufficientemente vagliati. Anche per queste ragioni, il Governo ha chiesto alla Banca d'Italia un ulteriore approfondimento e il Ministero di grazia e giustizia si è attivato per valutare appieno ed esaurientemente le implicazioni giuridiche.

È opportuno sottolineare che il protrarsi di questa fase, in cui il Governo non assume sulla vicenda alcuna decisione, non deriva da una volontà di guadagnar tempo, ma l'obiettivo è quello di vagliare, con la necessaria attenzione e con l'assunzione piena e consapevole delle proprie responsabilità, tutte le implicazioni del caso per individuare una decisione che sia di effettivo chiarimento e tale da non lasciare adito ad ulteriori incertezze.

Allo stato attuale della riflessione in corso nelle diverse sedi del Governo, vi sono opinioni diversificate in ordine alla necessità di un intervento normativo. È probabile che sia così, ma non se ne ha ancora la certezza! In ogni caso, come ho avuto modo di ricordare in qualche occasione, un intervento normativo non potrebbe che richiedere un ampio consenso sia a livello parlamentare sia a livello sociale con le organizzazioni dei consumatori. Né peraltro avrebbe senso un'affermazione astratta di un principio secondo cui il rispetto formale di una norma comporti un danno economico per il paese. In questo senso, è bene sottolineare che non è compito del Governo tutelare gli interessi delle singole banche, ma è compito del Governo perseguire gli interessi di tutti i cittadini, dell'intera collettività e del cosiddetto «sistema paese».

Le decisioni che il Governo prenderà su questo argomento, quali che siano, saranno indirizzate agli obiettivi della salvaguardia del diritto di ciascuno, alla tutela della stabilità economica del paese e all'osservanza delle leggi dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Borghezio ha facoltà di replicare.

MARIO BORGHEZIO. Ringrazio il rappresentante del Governo, il sottosegretario Morgando. Devo dire che, conoscendolo, non avevo dubbi sulla posizione che personalmente avrebbe assunto sulla questione. Tuttavia, devo mantenere le riserve che in cuor mio già mi attendevo di dover esprimere, perché tutto l'atteggiamento del Governo e il testo letterale della risposta letta dall'illustre rappresentante del Governo lo confermano è di estrema prudenza, di una prudenza che a mio avviso non è giustificata dalla situazione, che sembra sposare interamente la tesi allarmistica che l'ABI ha diffuso con grande utilizzazione dei *mass media*, che sono sempre molto disponibili nei confronti del sistema delle banche italiane, le quali sono anche notoriamente grandi inserzionisti per le obbligazioni eccetera e spesso anche grandi creditrici delle società editrici dei nostri mezzi di informazione. Non solo, ma esse sono anche grandi creditrici del nostro sistema politico, dal momento che tutti sappiamo molto bene che la maggioranza dei partiti politici – forse, la quasi totalità – direttamente o indirettamente ha – per così dire: scusatemi l'espressione un po' pesante – la «testa nel cappio» dei prestiti bancari. Ricordiamo il caso di un quotidiano di partito che proprio nelle settimane precedenti allo scoppio di questa polemica sui mutui si è visto generosamente congelare l'intero *corpus* delle proprie esposizioni bancarie con un trattamento – diciamo – di favore.

Indubbiamente, vi è stato un *pressing* nei confronti del Governo da parte dell'associazione bancaria italiana che ha preannunciato un ricorso alla Corte di giustizia europea contro la sentenza della

Cassazione. Tra l'altro — detto per inciso — si minaccia un altro ricorso contro lo Stato italiano per la mancata liquidazione dei crediti d'imposta per una cifra rilevante (nell'ordine di 600 o 700 miliardi). Ora è chiaro il motivo per cui il Governo non ha potuto intervenire. Intanto, è evidente, vi sono ragioni politiche. Siamo a breve distanza da una consultazione elettorale molto delicata e quindi comprendo perfettamente che i partiti di Governo abbiano un certo timore a scontrarsi con l'interesse diffuso del popolo dei mutui e delle partite IVA, quale che sia l'orientamento personale dei membri del Governo. Intanto, va detto che per il Governo intervenire significherebbe legiferare in ordine ad una interpretazione legislativa della Suprema Corte, ed implicherebbe di fatto uno scontro istituzionale con la Corte costituzionale che ha respinto la questione di legittimità per il contrasto fra la legge n. 154 del 1992 e la precedente legislazione di merito.

Infatti, nella sentenza citata, che ha suscitato questo mare di polemiche, questo punto viene analiticamente esaminato ed esaurito. Infatti, si legge testualmente nella citata sentenza n. 5286 del 2000: « precisato altresì che: a) la tesi ha trovato l'autorevole avallo della Corte costituzionale nella sentenza n. 204 del 1997 che ha dichiarato non fondata la questione di legittimità costituzionale (articolo 1938 del codice civile) proprio sulla base della considerazione che, pur avendo carattere innovativo la legge n. 154 del 1992 e non applicandosi retroattivamente, tuttavia ciò non implica che la disciplina precedente acquisti carattere ultrattivo ».

Come si può osservare, in questa sentenza non è questione di stabilire la retroattività della legge antiusura sui mutui, ma vi si stabilisce un'altra cosa, vale a dire la cessazione degli effetti delle norme pattizie con cui sono stati fissati gli interessi sui mutui in quanto contrastanti con le nuove norme imperative contenute nella legge antiusura, n. 108 del 1996, che sono intervenute successivamente a regolare i contratti di mutuo non ancora estinti alla data di entrata in vigore della

legge, è ben comprensibile che il Governo finora si sia guardato dall'intervenire nel senso auspicato dalle banche, in maniera palese, perché temeva che gli utenti bancari avrebbero fatto immediatamente ricorso attraverso le loro associazioni.

Voglio altresì qui ricordare l'enorme impegno delle associazioni di consumatori che nel nostro paese cominciano finalmente a rappresentare un pilastro della democrazia economica. Esse avrebbero fatto ricorso alla Corte costituzionale trascinando il Governo e l'ABI in una probabile, facilmente profetizzabile, sconfitta. Forse si ha l'impressione che il Governo preferisca nascondersi dietro agli effetti del ricorso alla Corte di giustizia europea, la cui decisione non può essere impugnata davanti alla Corte costituzionale. Essa darà modo al Governo di presentarsi un domani come un mero esecutore delle decisioni dell'Unione europea.

Vi è dunque un aspetto che va sottolineato: quello dell'attesa e della speranza che tutte queste persone, che hanno contratto i mutui e che oggi debbono pagare interessi di gran lunga superiore al tasso usuraio che, lo ricordo, è attualmente intorno al 9,9 per cento, dopo aver toccato anche livelli più bassi nel recente passato, nutrono rispetto ad una voce che circola ampiamente in questi giorni.

In questo paese vi è una legge contro l'usura. Signor rappresentante del Governo, credo che si debba assumere una posizione sulla vicenda con molta chiazzera, con tutta la prudenza necessaria, con tutta la delicatezza e il rispetto per quelle che possono essere le conseguenze per la stabilità economica del paese; quest'ultimo certamente non sarebbe minato da una restituzione del maltolto — che ad occhio e croce sarà di circa 5-10 mila miliardi — a fronte della notevole « pascolatura » che in questi decenni, attraverso l'anatocismo e attraverso la tosatura dei risparmiatori con i mutui, si è potuto ampiamente « rimpannucciare ». Credo quindi che da parte del Governo bisognerebbe dire con molta delicatezza e

con molto rispetto per le ragioni di tutti che la legge antiusura vale per tutti, banche comprese.

**(Attività dell'organizzazione criminale  
dei « Casalesi »)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Mussi n. 2-02776 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 6*).

L'onorevole Siniscalchi, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà d'illustrarla.

VINCENZO SINISCALCHI. Signor Presidente, signor sottosegretario, l'interpellanza urgente presentata dal mio gruppo parlamentare deriva da una situazione di forte preoccupazione che ha indotto anche 130 senatori a presentare un'analogia interpellanza in Senato. La forte preoccupazione riguarda la posizione del senatore Lorenzo Diana, appartenente al gruppo dei Democratici di sinistra e segretario della Commissione parlamentare antimafia, il quale da cinque anni è sottoposto ad una protezione particolare, ma evidentemente non sufficiente, in relazione alla delicata funzione che svolge ed al suo impegno in una zona particolarmente insicura del nostro territorio, come la provincia di Caserta, in particolare la zona tra Aversa e Santa Maria Capua Vetere.

Il senatore Diana è un esponente politico importante di quella zona, che da anni ha condotto in prima persona iniziative politiche ed anche di denuncia forte, che sono servite alla magistratura e agli organi di polizia per sviluppare determinate indagini che hanno portato allo smantellamento, in parte, di alcune organizzazioni camorristiche. Ebbene, nei giorni scorsi, nell'aula-bunker di Santa Maria Capua Vetere, nel corso della celebrazione di un maxi-processo, appunto derivato in parte anche dalle denunce del senatore Diana, un imputato ha rivelato che vi era stato un progetto di uccisione del parlamentare. L'imputato ha dato indicazioni abbastanza precise e ha fatto riferimento ad una serie di tentativi ef-

fettuati dalla sua associazione di appartenenza (ritengo che egli abbia avviato una collaborazione con la giustizia), fortunatamente falliti, nei confronti sia del senatore Diana nel corso di un comizio (la collocazione di un ordigno esplosivo sotto l'auto) sia dei suoi familiari.

L'imputato ha fatto riferimento al fallimento di questi tentativi per ragioni contingenti, ma ha spiegato tutta la consistenza di queste attività e la precisione dell'obiettivo da colpire, con l'eliminazione fisica. Preoccupa non soltanto la gravità del fatto, che per fortuna non si è realizzato per circostanze evidentemente indipendenti dalla volontà di coloro che persegono tale finalità criminale, ma anche la constatazione che notizie di questo tipo possano essere attinte solamente in forma, vorrei dire, finale e residuale nel corso di un'udienza e non siano invece il prodotto di un'attenta attività d'indagine diretta a dare un senso alla protezione che pure è stata accordata al parlamentare.

Ancora una volta, quindi, si pone la questione delle notizie da assumere dall'interno delle organizzazioni di delinquenza associata che, evidentemente, non possono essere rimesse solo alle rivelazioni sporadiche di imputati che decidano tipi di collaborazione, che possono sempre essere parziali, ma dovrebbero anche essere collegate ad una attività di prevenzione.

Come viene fatto nell'interpellanza presentata al Senato e in quella che stiamo esaminando oggi presentata dal mio gruppo, ci sembra necessario sottolineare un aspetto che oggi viene evidenziato anche in un'intervista, peraltro molto composta e sufficientemente serena, rilasciata dallo stesso senatore Diana al quotidiano *Il Mattino*. Essa si accompagna alle preoccupazioni e ai rilievi concernenti la richiesta di una più intensa attività di *intelligence*, diretta a tutelare tutti, ma evidentemente, in modo particolare, chi è sovraesposto per una serie di motivi, che non occorre sottolineare in questa sede. Si tratta di richieste motivate dall'apprendimento di questa gravissima notizia, che

evidentemente rappresenta ancora un motivo di preoccupazione circa l'attività delle organizzazioni portatrici di questa violenta ostilità nei confronti dell'attività del senatore Diana.

La richiesta è nel senso di tenere maggiormente in considerazione — ed è il punto che riguarda in modo particolare il suo dicastero, signor sottosegretario — l'entroterra di Santa Maria Capua Vetere e di Aversa, territori nei quali si sono sviluppate le organizzazioni mafiose che, per la dilatazione dei tempi del processo penale, hanno finito con il registrare soprattutto gabbie vuote nel corso della celebrazione dei maxiprocessi derivati dalle indagini svolte dalla direzione distrettuale antimafia.

Ancora una volta abbiamo la sensazione che in alcune zone della Campania forse non sono sufficientemente accesi i riflettori destinati a rivelare la mancanza di intervento specifico, mirato, di supporto alle indagini che possano tendere effettivamente ad una attività di prevenzione.

Abbiamo la sensazione che, per quanto attiene alla dislocazione delle forze dell'ordine nella provincia di Caserta, degli stessi uomini della direzione distrettuale antimafia di Napoli e degli uffici giudiziari di Santa Maria Capua Vetere, non si sia ancora raggiunto un livello efficace di intervento, che possa consentire di assicurare una possibilità di intervento — certamente non di risolvere queste situazioni — che non sia, lo ripeto ancora una volta, affidato alle rivelazioni dei pentiti; un intervento che sia in grado di approfondire meglio i sistemi organizzativi, in particolare quelli relativi alle infrastrutture economiche delle suddette organizzazioni, soprattutto quelli relativi alle attività di occupazione del territorio che le stesse mettono in campo. Auspiciamo che questa sinistra occasione rappresentata dall'apprendimento del progetto di eliminazione del senatore Lorenzo Diana possa essere uno spunto definitivo.

È necessaria anche una penetrazione maggiore all'interno di questi santuari e di queste strutture. Nella nostra interpellanza si auspica anche una possibile

estensione dell'operazione Golfo all'agro aversano ed alla provincia di Caserta, sempre per poter assicurare quella presenza dello Stato che, secondo le notizie fornite dall'imputato di cui parlavo prima, è stata avvertita nel momento in cui si è deciso di non passare all'azione quando si era quasi arrivati all'esecuzione dell'azione concordata nei confronti del senatore Diana.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
CARLO GIOVANARDI (*ore 16,50*)

VINCENZO SINISCALCHI. In questo senso insistiamo perché questi provvedimenti vengano adottati nel modo più urgente ed organico possibile.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

MASSIMO BRUTTI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Signor Presidente, onorevoli deputati, con questa interpellanza urgente l'onorevole Mussi, l'onorevole Siniscalchi ed altri ripropongono all'attenzione dell'Assemblea il tema della lotta alla camorra nella provincia di Caserta.

L'interpellanza muove da alcune dichiarazioni rese il 4 dicembre scorso dal collaboratore di giustizia Domenico Frascogna nel corso del processo « Spartacus 2 ». Secondo queste dichiarazioni l'organizzazione criminale dei Casalesi aveva predisposto un piano per assassinare il senatore Lorenzo Diana, segretario della Commissione parlamentare antimafia. È noto che il clan dei Casalesi è un gruppo criminale molto pericoloso.

A questo proposito gli interpellanti propongono un rafforzamento del numero dei magistrati della procura distrettuale e del tribunale di Santa Maria Capua Vetere, nonché un potenziamento delle forze di polizia, anche con l'estensione dell'operazione Golfo al litorale domizio e all'agro aversano, perché il problema è appunto quello di rafforzare l'azione di contrasto

contro un'organizzazione camorristica così forte e tenace come quella dei Casalesi.

Gli interpellanti chiedono di conoscere le iniziative che si intendono adottare a tutela dell'incolumità personale e dei familiari del senatore Lorenzo Diana.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
LORENZO ACQUARONE (*ore 16,55*)

MASSIMO BRUTTI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Inizio da quest'ultima questione. Innanzitutto, rinnovo la stima e la solidarietà mia e del Governo al collega Diana. Siamo ben consapevoli dei rischi ai quali egli è esposto da tempo a causa del suo forte impegno contro la camorra.

Mi sia consentito ricordare che Lorenzo Diana è un militante della sinistra e che la sua vita e la sua storia personale si collocano all'interno di una tradizione di lotta alle organizzazioni criminali nella Campania e nel Mezzogiorno, una tradizione di opposizione al potere mafioso e di rivolta contro ogni intimidazione.

Naturalmente chi è eletto dal popolo, chi riveste una carica politica ha maggiori responsabilità ed è tenuto ad un impegno conseguente. Questo è stato l'impegno del senatore Diana in questi anni, anche con un'attività costante di stimolo nei confronti delle autorità giudiziarie perché assumessero iniziative nei confronti delle forze di polizia affinché rafforzassero l'azione di contrasto.

Diana è uno di quegli uomini politici che hanno contribuito negli anni passati a tenere alta la coscienza dei rischi e dei pericoli rappresentati dalla criminalità organizzata e a rendere chiara la necessità di un impegno rigoroso ad una lotta senza quartiere contro la camorra.

Egli è sottoposto a misure di protezione dal gennaio del 1995. A partire dal dicembre di quell'anno le misure vennero rafforzate con l'attivazione di un servizio di scorta che fu mantenuto fino al mese di marzo del 1996. Successivamente il servizio fu modificato e divenne servizio di tutela, sempre caratterizzato dalla pre-

senza di uomini in grado di proteggere e di difendere il senatore Diana. Per l'effettuazione di questo servizio di tutela venne assegnata al commissariato di polizia di Aversa un'autovettura blindata. Questo servizio con l'autovettura viene effettuato tuttora; ad esso si aggiunge una vigilanza più ampia che è radiocollegata presso l'abitazione e che è effettuata con frequenti passaggi e soste prolungate da parte di autovetture delle forze dell'ordine.

In questi anni il senatore Diana ha subito ripetute intimidazioni direttamente provenienti da famiglie camorristiche del casertano. Tra queste ricordo alcune telefonate ricevute l'8 settembre 1996 e una lettera a firma di Francesco Schiavone, detto Sandokan, capo storico del clan dei Casalesi, detenuto, lettera pubblicata il 20 agosto 1998 dal quotidiano *La Gazzetta di Caserta*.

Per quanto riguarda il progetto di uccisione del collega Diana, debbo dire che l'esistenza del piano era nota già dal 1997. Infatti, nel novembre di quell'anno, grazie alle dichiarazioni del collaboratore di giustizia Domenico Frascogna, dichiarazioni che sono state rese pubbliche nella recente circostanza riferita dall'onorevole Siniscalchi, fu possibile rinvenire a Casal di Principe, allora, dinamite e placche magnetiche approntate per un attentato ai danni di Diana.

Proprio per questi precedenti del 1997, da allora la situazione è costantemente seguita dalle autorità di polizia ed ancora oggi è così; anzi, ulteriori misure, tenendo conto delle segnalazioni contenute nell'interpellanza illustrata dal collega Siniscalchi, verranno adottate anche a favore di familiari e a difesa dell'abitazione.

Per quanto riguarda la situazione dell'ordine e della sicurezza pubblica nella provincia di Caserta, essa è molto preoccupante. L'andamento della delittuosità aveva evidenziato nel 1999 una significativa diminuzione del totale generale dei delitti rispetto all'anno precedente. Avevamo una diminuzione del 28,77 per cento del complesso dei delitti; invece nel primo semestre dell'anno in corso, rispetto al