

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

## 15<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 14 LUGLIO 1992

Presidenza del vice presidente GRANELLI

#### INDICE

<b>CONGEDI E MISSIONI</b> .....	Pag. 3	<b>Per lo svolgimento di un'interpellanza:</b>	
		PRESIDENTE .....	Pag. 37
		GAROFALO (PDS) .....	37
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>		<b>SUI LAVORI DEL SENATO</b>	
Annunzio di presentazione .....	3	PRESIDENTE .....	37
<b>INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI</b>		<b>ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 LUGLIO 1992</b> .....	38
<b>Svolgimento:</b>		<b>ALLEGATO</b>	
* LIBERTINI (Rifond. Com.) .....	4	<b>DISEGNI DI LEGGE</b>	
* TESINI, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile .....	5, 17	Annunzio di presentazione .....	40
* MANNA (Rifond. Com.) .....	7	Apposizione di nuove firme .....	41
FAGNI (Rifond. Com.) .....	15	Richiesta di dichiarazione d'urgenza .....	41
ORSINI (DC) .....	24	Assegnazione .....	41
BOFFARDI (Rifond. Com.) .....	25	Richieste di parere .....	43
ROGNONI (PDS) .....	27		
COVI (Repubb.) .....	32		
PONTONE (MSI-DN) .....	34		

**DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO**

Deferimento .....	Pag. 44
Presentazione di relazioni .....	44

**GOVERNO**

Trasmissioni di documenti .....	44
---------------------------------	----

**CORTE DEI CONTI**

Trasmissione di relazioni sul rendiconto generale dello Stato .....	45
---	----

**PETIZIONI**

Annunzio .....	Pag. 45
----------------	---------

**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Annunzio .....	46, 49
Interrogazioni da svolgere in Commissione	66

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore*

### **Presidenza del vice presidente GRANELLI**

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 17*).  
Si dia lettura del processo verbale.

PROCACCI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 9 luglio.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### **Congedi e missioni**

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Bo, Genovese, Leone, Manieri, Merolli, Molinari, Napoli, Santalco.

### **Disegni di legge, annuncio di presentazione**

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro di grazia e giustizia:

«Conversione in legge del decreto-legge 13 luglio 1992, n. 335, recante disposizioni urgenti concernenti l'incremento dell'organico del Corpo di polizia penitenziaria ed il trattamento di persone detenute affette da infezione da HIV» (465).

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

### **Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

La prima interpellanza è del senatore Libertini e di altri senatori:

LIBERTINI, FAGNI, MANNA. - *Al Ministro della marina mercantile.*  
- Si chiede di interpellare il Ministro della marina mercantile sulla situazione difficile che si è determinata nei Cantieri navali partenopei.

Questa azienda, di recente rilevata da una nuova proprietà, e specializzata nelle riparazioni, ha avuto nel corso dell'ultimo anno una esistenza positiva, grazie all'impegno profuso dalle maestranze, reduci

da un lungo periodo di cassa integrazione e di sostanziale disoccupazione, ma in questa fase è stretta da molte difficoltà che ne minacciano attività e occupazione.

In particolare gli scali dei Cantieri partenopei sono in larga parte occupati da tempo da tre unità navali in costruzione di pertinenza della curatela del fallimento Termonavale Ferbe, ovvero della società assegnataria delle unità stesse.

Gli interpellanti chiedono di sapere:

1) quali misure si possano adottare con urgenza per liberare gli scali delle tre unità navali in costruzione sopra indicate;

2) se, in ragione delle difficoltà che si sono prodotte, sia possibile che il Ministro accolga la richiesta di proroga avanzata dalla società Cantieri navali partenopei per l'inizio della costruzione dell'unità preesistente denominata C 113, ai termini della legge n. 234 del 14 giugno 1989, articolo 4, comma 1. Risulta agli interpellanti che il committente è d'accordo sulla proroga.

Gli interpellanti fanno presente che il mancato accoglimento delle richieste indicate condurrebbe a sicura crisi i Cantieri navali partenopei, posti in una città che è attanagliata da una terribile crisi occupazionale. È questa eventualità che il Ministro ha il dovere di contribuire ad evitare.

(2-00018)

Ha facoltà di parlare il senatore Libertini per svolgere questa interpellanza.

\* LIBERTINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, il testo della interpellanza è molto chiaro. Spero quindi che gli uffici e lei stesso lo abbiate potuto opportunamente esaminare, raccogliendo gli elementi necessari.

L'interpellanza si riferisce alla vicenda di un piccolo cantiere con poco più di cento addetti, collocato nell'area napoletana, che per fortuna si era sollevato da una crisi pesante, ma che purtroppo si trova impacciato nella sua attività dal permanere di navi in costruzione non proprie al suo interno.

Questo crea gravi difficoltà e la soluzione del problema della rimozione di questi scafi è fondamentale affinché il cantiere possa continuare a vivere.

Tale situazione ha prodotto un grave ritardo nell'adempimento di un contratto di costruzione, che verrebbe prorogato da parte del committente che si rende conto delle ragioni obiettive; vi è però un problema di assenso del Ministero, poichè la questione è connessa ai contributi che vengono accordati per questo tipo di attività. Posso immaginare, senza attardarmi ulteriormente sui fatti, che risultano dall'interpellanza, un certo tipo di risposte da parte del Governo. Posso capire, ad esempio, che si dica che la questione delle tre unità navali in costruzione dipende da un fallimento, che il Ministero non ha alcuna possibilità di intervenire; come vede, signor Ministro, la prevengo. Posso prevedere che si dica che vi sono direttive comunitarie riguardanti le sovvenzioni ai cantieri, che vi sono termini che scadono, e così via.

Signor Ministro, le vorrei però rappresentare il seguente problema. L'area napoletana è segnata da situazioni che lei probabilmente conosce: disoccupazione intensissima e crisi delle poche attività industriali superstiti. Accanto ai Cantieri navali partenopei c'è la SEPNA, un cantiere più grande, a partecipazione statale, ormai ridotto ai minimi termini. Fra l'altro, è di ieri la notizia di una rottura delle trattative, di un tentativo di salvataggio, di blocchi stradali, e così via. Vi è quindi un grande stato di tensione.

Da lei, signor Ministro, vorrei una risposta. Vorrei che lei ci dicesse se il Governo è interessato a fare qualcosa perchè non si spenga questa fiammella produttiva. È questo il problema. Io non sono mai stato Ministro, ma sono stato amministratore e so che il Ministro, come l'amministratore, possiede due strumenti: il primo è rappresentato dalle leggi e dai codici, in base ai quali si può anche negare tutto, mentre il secondo è la fantasia nella capacità di governo, la capacità cioè di inventare soluzioni concrete.

Qui non si chiede niente di più a nessuno. Il Governo può convocare gli interessati per affrontare la questione dei tre scafi in costruzione? Può agire in modo che qualcuno possa accollarsi l'onere della loro rimozione? Può verificare se vi è la possibilità di una proroga che consenta a questi cantieri di vivere? Signor Ministro, dalla sua risposta di oggi non dipende la soddisfazione o l'insoddisfazione mia personale o degli altri interpellanti, ma il fatto che 110 persone, in un'area condannata alla disoccupazione e all'emarginazione sociale, possano o meno trovarsi tra qualche settimana ad imboccare la via del licenziamento o della disoccupazione. Lei oggi ha nelle mani questa sentenza, che si riferisce ad un'area drammaticamente attanagliata da problemi economici. Un'area, signor Ministro, lo ricordo (lei potrà dire: «Cosa c'entro?»); le responsabilità però sono collettive), in cui lo Stato ha erogato migliaia di miliardi, che sono finiti nelle tasche della camorra e degli amici politici della camorra.

Si può fare qualcosa per questi 110 lavoratori? È questo il problema che pongo alla sua coscienza di cittadino e di Ministro. (*Applausi dal Gruppo di Rifondazione comunista*).

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta.

\* TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Signor Presidente, desidero dire subito al senatore Libertini (non come manifestazione di volontà politica, ma perchè lo ritengo mio dovere) che cercherò non soltanto di mantenere viva la fiammella a cui si è riferito nel suo intervento, ma anche di ravvivarla. So bene, anche perchè ho alle spalle una lunga esperienza parlamentare, che quando vengono svolte delle interpellanze e delle interrogazioni viene data sempre una risposta che presenta necessariamente un carattere burocratico. Quindi, ciò che conta di più, al di là di una risposta burocratica, è certamente l'espressione di una volontà politica.

Questa è la premessa che ho voluto fare; per quanto riguarda i problemi della cantieristica, è stata presentata una interrogazione da

parte del senatore Pontone, che si collega alla situazione dei porti e quindi avrò modo di tornarvi successivamente.

Per quanto concerne l'interpellanza presentata dal senatore Libertini e da altri senatori, come risulta agli stessi onorevoli interpellanti, il cantiere navale Tecnaval Ferbex, situato all'interno dell'area portuale di Napoli, è stato acquistato dalla società Cantieri navali partenopei dalla curatela del fallimento, mentre i tre scafi in costruzione presso lo stesso cantiere sono stati acquistati dalla società Gumar. Affronterò adesso il tema che il senatore Libertini ha già anticipato nel suo intervento.

Per quanto concerne la prima questione posta nell'interpellanza cui si risponde, circa le possibili misure da adottare con urgenza per liberare gli scali del cantiere dagli scafi in costruzione da parte dell'ex cantiere Ferbex, si fa presente che la questione esula dalle competenze del Ministero della marina mercantile per rientrare nei rapporti tra curatela e soggetti che con essa hanno assunto i relativi obblighi.

Peraltro, dalla documentazione in atti presso l'Amministrazione della marina mercantile risulta che in data 18 maggio ultimo scorso è stato sottoscritto apposito contratto di appalto tra la Cantieri navali partenopei e la società GUMAR per l'ultimazione dei lavori di due delle tre unità, con il conseguente successivo varo delle stesse e la liberazione degli scali occupati.

Per quanto riguarda il secondo quesito, occorre premettere che la nuova società Cantieri navali partenopei ha presentato istanza per la concessione dei contributi, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 234 del 1989, per le seguenti commesse da essa stessa acquisite nel periodo di vigenza della menzionata legge n. 234 (e cioè 1° gennaio 1987-31 dicembre 1990):

commessa 111/90 (ora SAP V) Motocisterna T.S.L. 380 - Società Acquedotti Portuali;

commessa 113/90 M/c petrolchimica T.S.L. 2.500 - Marnavi;

commessa 114/90 M/c petrolchimica T.S.L. 2.500 - Marnavi.

L'Amministrazione della marina mercantile sta procedendo all'istruttoria delle relative pratiche, approfondendo in particolare la questione concernente la sussistenza della continuità di attività aziendale fra la vecchia impresa fallita e la nuova o se la nuova società, proprio perchè nuova, per fruire dei benefici previsti dalla citata legge n. 234 del 1989 debba attendere di essere iscritta nell'albo dei costruttori e riparatori navali, ai sensi dell'articolo 19 della stessa legge. La normativa di attuazione per questi ultimi è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 107 del 9 maggio ultimo scorso ed è, pertanto, pienamente in vigore ed operativa.

In merito alla richiesta di proroga per il ritardato inizio della costruzione n. 113, si fa presente che l'articolo 4 della legge n. 234 del 1989 prevede, a pena di decadenza del contributo già accordato o di irricevibilità della domanda nel caso di contributo ancora da accordare, che le costruzioni navali debbano essere iniziate nel termine perentorio di 18 mesi dalla data di stipula del relativo contratto di commessa ed ultimate nei successivi 30 mesi.

Lo stesso articolo 4 dà al Ministro della marina mercantile la facoltà di prorogare tali termini per eccezionali motivi; resta comunque fermo il principio stabilito dalla Commissione CEE, secondo il quale per la quota di costruzione realizzata dopo quattro anni dal contratto, l'aliquota di contribuzione non potrà essere quella vigente alla data del contratto stesso, ma quella in vigore quattro anni prima dell'ultimazione dei lavori.

Il contratto di commessa per la costruzione di cui alla commessa 113 della Cantieri navali partenopei è stato stipulato il 31 dicembre 1990; l'inizio della costruzione doveva dunque avvenire entro il 1° luglio 1992.

La società ha inoltrato nei termini di legge, in data 23 aprile 1992, istanza per l'ottenimento di una proroga del termine di inizio lavori rappresentando la non imputabilità a sé delle cause del ritardo.

Poichè, però, non era stata indicata nell'istanza la durata della proroga necessaria in relazione anche alla non ancora definita procedura per la liberazione degli scali, il Ministero della marina mercantile ha provveduto a richiedere alla società stessa ulteriori documenti e precisazioni.

In risposta alla nota del Ministero, in data 9 giugno 1992 sono stati forniti i richiesti elementi e tra essi anche il menzionato contratto per l'ultimazione degli scafi ex Ferbex e la liberazione degli scali.

Sono in corso accertamenti tecnici per la verifica di quanto affermato dalla società, anche ai fini della determinazione della durata della proroga necessaria alla società stessa per l'inizio della costruzione di cui alla commessa 113. Soltanto a seguito di tali accertamenti potranno essere assunte le conseguenti determinazioni.

A tale riguardo, si deve segnalare che l'esercizio della facoltà discrezionale di proroga dei termini di cui al menzionato articolo 4 della legge n. 234 del 1989 va effettuato tenendo presenti le delicate realtà locali, ma anche con estremo rigore in considerazione del fatto che, prevedendo la legge n. 234 del 1989, in attuazione della VI direttiva CEE sull'industria navalmeccanica, il principio della degressività del limite annuale di contribuzione massima volta ad assistere i contratti per nuove costruzioni, una eccessiva e non giustificata dilatazione dei tempi di realizzazione delle navi potrebbe rappresentare una indebita elusione del principio stesso di degressività, nonchè alterazione della concorrenza sul mercato interno e su quello comunitario.

MANNA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* MANNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo la risposta del Ministro insufficiente, anzi del tutto insoddisfacente. All'inizio del suo intervento sembrava che quella fiammella fosse stata alimentata in modo adeguato, in quanto - come già illustrato dal senatore Libertini - la situazione del porto di Napoli e la realtà occupazionale della città sono drammatiche. Ritengo pertanto che ulteriori accertamenti e verifiche prendano in un certo senso altro tempo. Inoltre il cantiere, che si è ora ripreso dopo tre anni di chiusura e che potrebbe quindi

essere avviato, in considerazione di una certa ripresa del mercato, per l'andamento delle ulteriori verifiche da parte dei Ministeri competenti rischia di subire un nuovo blocco delle proprie attività. Si tratta di questioni strettamente intrecciate tra loro. Infatti, o si liberano gli scali dalle draghe e quindi si aprono degli spazi affinché l'altra commessa (relativa alle due «chimichiere») possa procedere in modo più rapido e rispettare i tempi richiesti dalla legge n. 234 del 1989, oppure si rischia un nuovo blocco effettivo dell'attività, dal quale risulterebbe impossibile uscire. Pertanto, dai rispettivi Ministeri dovrebbero essere accelerate le già citate verifiche, rendendo così possibile il completamento dei lavori nei tempi previsti; in caso contrario, sarebbe reale il rischio di un nuovo blocco delle attività di quei 110 lavoratori, che potrebbero rimanere disoccupati definitivamente. Con i tempi attuali di consegna e di ultimazione delle produzioni, o si cerca di essere all'altezza dei tempi e in condizione di intervenire nel merito delle questioni poste, oppure si corrono, al di là della sua volontà, signor Ministro, i rischi da me già prospettati. Pertanto, le chiediamo di verificare ulteriormente e concretamente, con tutti gli strumenti possibili, la situazione della Cantieri navali partenopei per metterla in condizione di operare adeguatamente nel proprio settore di attività.

PRESIDENTE. Passiamo ora allo svolgimento di un'interpellanza e di interrogazioni sull'organizzazione del lavoro nei porti italiani, con particolare riferimento a quello di Genova:

FAGNI, MARCHETTI, LIBERTINI, SARTORI, GALDELLI, BOFARDI, SALVATO, CONDARCURI, MANNA. - *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Premesso:

che la situazione della portualità italiana sta diventando sempre più critica perchè poco o niente è stato fatto per dotare nei modi e nei tempi utili i singoli porti - e segnatamente i porti nei quali si svolge il maggior volume di traffico - di infrastrutture adeguate;

che nella passata legislatura, attraverso lo strumento della decretazione, il Ministero della marina mercantile ha di fatto smantellato il modello di organizzazione del lavoro dei porti rispondendo solo alle esigenze di una parte interessata, l'utenza portuale;

che il Ministero della marina mercantile e l'utenza portuale si sono riferiti ad una sentenza della Corte di giustizia della CEE di Lussemburgo che si era pronunciata su un caso specifico non solo per dichiarare abolita la riserva del lavoro portuale prevista dall'articolo 110 del codice della navigazione ma, addirittura, per abolire le compagnie portuali;

che, interpretando la sentenza della Corte di giustizia della CEE, l'armatore Musso riteneva di poter svolgere le operazioni portuali in autoproduzione causando con ciò obiezioni e opposizioni da parte dei lavoratori stessi;

che l'armatore Musso aveva presentato un ricorso-denuncia al pretore di La Spezia che si era espresso con decisione favorevole nei confronti della quale l'Avvocatura dello Stato ha richiesto una sospensione ottenendo il riesame della questione per il 16 novembre 1992;



che è prevista una circolare esplicativa e interpretativa della sentenza della Corte di Lussemburgo che il Ministero della marina mercantile ha predisposto e intende diramare a tutti i porti;

che nei porti di Livorno, di Marina di Carrara, di Civitavecchia oltre che in quelli di Genova, Napoli, La Spezia, Trieste, sono stati compiuti reiterati tentativi per sottrarre ai lavoratori delle compagnie portuali non solo e non tanto la riserva del lavoro, in gran parte soppressa da circolari e decreti precedenti, ma per decretare di fatto la loro scomparsa,

gli interpellanti chiedono di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover approfondire queste problematiche prima di emanare nuove circolari;

se non ritenga che il rinvio ottenuto dall'Avvocatura dello Stato per il riesame della questione innanzi al pretore di La Spezia nell'udienza del 16 novembre 1992 dia la possibilità di attendere almeno quella data prima di predisporre nuovi atti;

se non ritenga utile riesaminare la situazione alla luce delle modificazioni che sono già intervenute nell'organizzazione del lavoro nei porti e in considerazione dell'inadeguatezza delle infrastrutture portuali e discutere in Parlamento interventi urgenti che possano davvero rendere competitivi i porti italiani.

(2-00059)

ORSINI. - *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Premesso:

che con la sentenza del 12 dicembre 1991 la Corte di giustizia della CEE di Lussemburgo, intervenendo nel merito della causa tra Siderurgica Gabrielli e Società merci convenzionali del porto di Genova, ha stabilito che le compagnie non possono esercitare «abuso di posizione dominante» nei porti attraverso il monopolio della mano d'opera portuale;

che la Corte costituzionale aveva in precedenza stabilito la prevalenza delle disposizioni comunitarie nei confronti degli ordinamenti giuridici dei paesi membri della CEE e l'immediata esecutività delle sentenze comunitarie;

che successive decisioni delle preture di Massa e di La Spezia, riferite anch'esse specificamente al lavoro portuale, hanno confermato il diritto degli armatori e degli operatori terminalisti all'autoproduzione con personale proprio ed hanno rilevato l'incompatibilità dell'articolo 110, comma 5, del codice della navigazione con il Trattato istitutivo della CEE; tale articolo, infatti, che sancisce il monopolio delle operazioni portuali alle compagnie, risulta immediatamente soggetto a «necessaria disapplicazione»;

che in precedenza l'Autorità garante della concorrenza e del mercato aveva espresso, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287 del 1990, un autorevole parere, anch'esso nel senso di sancire il diritto all'autoproduzione;

che il Consorzio autonomo del porto di Genova, il 27 febbraio 1992, previa approfondita istruttoria e in assenza di domande concorrenti, ha affidato in concessione alla società Genoa-terminal, costituita

da Tarros, Attiva ed Eridania del gruppo Ferruzzi, un'area portuale inclusa nel porto commerciale di Genova-Sampierdarena;

che il 17 giugno 1992 le operazioni di imbarco-sbarco sono state impedita con la forza ad una nave della Tarros;

che le forze dell'ordine hanno constatato tale situazione ed hanno registrato episodi di violenza privata ed atti di scollegamento dei cavi di ormeggio della nave, durante la manovra, con serio rischio per la sicurezza;

che il 29 giugno 1992 la prima nave della società Viamare, del gruppo pubblico Finmare, avrebbe dovuto inaugurare una linea di cabotaggio tra il nuovo porto di Genova-Voltri e la Sicilia di fondamentale importanza per l'economia del paese e, in particolare, per l'alleggerimento del traffico sulla dorsale autostradale italiana, ma anche a questa nave è stato negato, con violenza, l'attracco al porto;

che quest'ultimo evento rischia di vanificare i massicci investimenti pubblici compiuti dallo Stato per la costruzione del porto di Genova-Voltri,

l'interrogante chiede di sapere:

a) se si intenda ulteriormente tollerare che nel porto di Genova la violenza di pochi prevalga sul generale interesse la cui legittimità è già stata autorevolmente sancita;

b) se e quando si intenda introdurre nell'ordinamento norme inequivoche, conformi a generali indirizzi già sanciti a livello comunitario e nazionale, tali da eliminare il ricorso ad equilibrismi giuridici a copertura di inerzie e di violenze;

c) se si ritenga compatibile con gli impegni internazionali e con gli interessi complessivi del paese la pretesa delle compagnie portuali non solo di perpetuare la loro logica monopolistica, ma anche di stabilirla nei porti di nuova costruzione, in cui mai hanno operato, riproponendo così le gravi diseconomie che hanno determinato la crisi in atto, vanificando ogni prospettiva di modernizzazione della portualità italiana.

(3-00072)

BOFFARDI, LIBERTINI, FAGNI, SARTORI, CONDARCURI, MERRIGGI. - *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.*

- Premesso:

che è in atto un processo di profonda trasformazione del porto di Genova che comporta, tra l'altro, l'alienazione di gran parte del patrimonio pubblico che esso rappresenta, anche attraverso l'assegnazione a privati delle concessioni per spazi e strutture funzionali alla gestione dei diversi terminal;

che le procedure per tali concessioni, da quanto si desume anche dalle molteplici notizie apparse sui quotidiani locali, paiono avanzare in un quadro di confusione, di poca chiarezza, di scarsa omogeneità e di disinformazione rispetto all'opinione pubblica, alle istituzioni locali ed alle forze sociali;

considerato:

che il porto di Genova rappresenta un fattore centrale per l'economia ed i livelli occupazionali della città, oltre che un nodo strategico nazionale nel ciclo dei trasporti, e quindi permane un ambito

di grande interesse pubblico e sociale, ciò in ordine sia all'enorme valore delle aree pubbliche che alle forze del lavoro impegnate in esso; che i processi di privatizzazione pongono, da quest'ultimo punto di vista, evidenti problemi, in un quadro di possibile frammentazione, di qualità del lavoro, di tutela dei diritti sindacali e della salute, nonché di osservanza della vigente legislazione sul lavoro,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali criteri di selezione dei soggetti, di determinazione del valore delle aree e dei mezzi siano stati sino ad oggi osservati;

quale sia stato il percorso e quali i risultati delle procedure sin qui avanzate di valutazione delle disponibilità manifestate da gruppi e società, di contrattazione e di assegnazione;

quale ruolo si intenda svolgere per garantire che tale complessa operazione sia informata ad un processo di trasformazione che risponda agli interessi generali e alle esigenze di rilancio del porto e che, quindi, vengano osservati con chiarezza criteri omogenei e verificabili, in un percorso di piena trasparenza che non lasci il minimo spazio all'affermazione di interessi speculativi o comunque contrastanti con gli interessi generali e sociali.

(3-00083)

BOFFARDI, FAGNI. - *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Premesso:

che nel porto di Genova, nelle prossime settimane, saranno operative alcune delle concessioni rilasciate dal Consorzio autonomo del porto di Genova a gruppi privati;

che, in particolare, l'armatore Bruno Musso, presidente della Tarros, ha annunciato di voler effettuare le operazioni di imbarco e sbarco con proprio personale, rifiutando *a priori* di utilizzare, per dette attività, la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie;

che tale intenzione è manifestata utilizzando due recenti sentenze delle preture di La Spezia e di Massa che riconoscono tale possibilità, mentre va rilevato che a Genova il Consorzio autonomo del porto di Genova impedisce alla Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie, facendo riferimento alle norme sugli esodi, di ottemperare ad una sentenza pretorile del 21 febbraio 1992 che impone alla Compagnia unica, peraltro disponibile, l'assunzione degli ex lavoratori della ditta Gavoglio;

che nel quadro della profonda trasformazione del porto, la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie ha proposto l'unificazione delle forze del lavoro operanti nell'ambito portuale, oggi divise tra la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie, il Consorzio autonomo del porto di Genova e le compagnie Pietro Chiesa e dei lavoratori del ramo industriale, in un unico soggetto imprenditoriale in grado di garantire a costi certi e competitivi una gamma completa di servizi alle navi ed alle merci che transitano nello scalo genovese;

che rispetto a questa proposta il Consorzio autonomo del porto di Genova tiene un atteggiamento di chiusura e, più in generale, nei confronti della Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie vengono ostentate posizioni di ostilità che appaiono pregiudiziali e di

carattere politico, quando non sconfinano nell'aperta provocazione, come risulta anche dalle recenti dichiarazioni rilasciate alla stampa locale dall'armatore Musso, che accusa i portuali di atteggiamenti mafiosi e fascisti;

che al contrario la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie ha recentemente e pubblicamente confermato la volontà di addivenire ad accordi, attraverso una trattativa, che evitino l'acuirsi di una conflittualità e soddisfino gli interessi e le esigenze di tutte le parti coinvolte nella trasformazione dello scalo, che avviene in mancanza di un quadro legislativo preciso e adeguato e sta prefigurando, attraverso una pluralità di concessioni di *terminal* in esclusiva a gruppi privati, la formazione di un sistema di monopoli;

considerato:

che la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie è garante di un patrimonio di professionalità da più parti riconosciuto e di una funzione sociale del lavoro, di garanzia di tutela dei diritti e della salute dei lavoratori, proveniente dalla lunga esperienza di autogestione del lavoro;

che il porto commerciale rischia oggettivamente di conoscere, attraverso la frammentazione delle forme imprenditoriali dotate di proprie maestranze, il fenomeno del lavoro nero e della violazione delle norme di sicurezza e tutela degli ambienti di lavoro che già caratterizza il comparto portuale delle riparazioni navali,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali iniziative si intenda assumere per evitare nuovi conflitti nel porto di Genova;

in particolare, se non si ritenga di adoperarsi per valorizzare al meglio il patrimonio di competenze e di garanzie per il lavoro rappresentato dalla Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie, contrastando la volontà discriminatoria e di attacco ai lavoratori manifestata da settori armatoriali, richiamando nel contempo il Consorzio autonomo del porto di Genova a svolgere un ruolo più confacente alle esigenze di tutela degli interessi pubblici e sociali rappresentati dal porto di Genova.

(3-00084)

ROGNONI, DANIELE GALDI, NERLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Premesso:

che la situazione del porto di Genova si sta avvitando su se stessa, apparentemente perchè la compagnia portuale non accetta di essere esclusa dalle nuove banchine, su cui pure ha precisi diritti sanciti da una legge vigente, ma in realtà, e soprattutto, perchè è in corso una guerra di appropriazione delle banchine stesse da parte degli armatori e dei «terminalisti»;

che, pur vedendo le responsabilità della compagnia portuale, più volte dichiaratasi impegnata a diventare impresa e di conseguenza non più «esclusivista» in merito alle prestazioni lavorative, sarebbe erroneo pensare ad un mercato paragonabile a quello delle merci industriali, essendo del tutto evidente che i sistemi portuali sono sistemi oligopolistici;

che presupposto che i diversi soggetti raggiungano un accordo è che si riprendano le attività del porto, altrimenti merci e traffici andranno altrove e Genova si configurerà nel sistema portuale come punto residuale;

che, in questo ambito, assume ruolo fondamentale il sindacato come rappresentante generale e organo di tutela dei lavoratori,

gli interroganti chiedono di conoscere gli intendimenti del Governo atti a garantire il concreto funzionamento del porto e quali misure, legislative e amministrative, il Governo intenda prendere per favorire un accordo fra le parti.

(3-00092)

STAGLIENO. - *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Premesso che nel porto di Genova si contrappongono due posizioni: quella della Corte costituzionale, la quale stabilisce l'immediata operatività delle sentenze comunitarie, in particolare di quella del 12 dicembre 1991 della Corte di giustizia della CEE di Lussemburgo, contro il monopolio della mano d'opera portuale; quella della Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie che si appella all'articolo 110, comma 5, del codice della navigazione, dove si sancisce invece il monopolio delle compagnie (posizione che però viene a sua volta contraddetta da due recenti decisioni delle preture di Massa e di La Spezia a favore del diritto degli armatori all'autoproduzione);

considerato:

che tale contraddittorietà di norme acuisce il disagio già gravissimo nel porto di Genova;

che esiste una totale chiusura da parte del Consorzio autonomo del porto nei confronti della Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie relativamente alla loro proposta di giungere a un raggruppamento univoco delle forze portuali (ovvero assieme alla Compagnia Pietro Chiesa e ai lavoratori del ramo portuale) per garantire a costi davvero competitivi tutti i servizi nello scalo genovese,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno:

che vengano introdotte norme inequivocabili nell'ordinamento;

che si eviti, affinché più non si manifestino tensioni e forme di violenza, il formarsi di un sistema di monopoli, specie con l'esclusiva concessione di *terminal* a gruppi privati;

che, pur prefigurando la necessità di porre la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie «sul mercato», non si adottino nei suoi confronti i suddetti atteggiamenti di chiusura;

che, infine, per evitare il protrarsi di una gestione spartitoria e partitocratica delle massime cariche portuali, il Governo favorisca - magari facendosene arbitro - la formazione di un «consiglio del porto». I suoi membri dovrebbero essere estratti a sorte da una rosa di nomi espressa a scrutinio segreto sia dai lavoratori, sia dagli imprenditori, sia dalla regione Liguria. Tra i membri di tale «consiglio del porto», sempre per sorteggio, verrebbero scelti un presidente, due vicepresidenti, un segretario, un tesoriere. A loro spetterebbe il potere di

gestione per un periodo di 3 anni con mandato non rinnovabile oltre i 9 anni. Al potere esecutivo del «consiglio del porto» si affiancherebbero commissioni tecniche.

(3-00095)

GUALTIERI, COVI, FERRARA SALUTE, GIUNTA, MACCANICO. – *Al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* – Premesso:

che la situazione del porto di Genova vede il perdurare di una situazione conflittuale tra la Compagnia portuale e il Consorzio autonomo del porto e che questo stato produce pesanti effetti sulla funzionalità complessiva della struttura portuale fino a determinare momenti di tensione tali da richiedere, com'è accaduto recentemente, l'intervento delle Forze dell'ordine;

che tale situazione, oltre a suscitare perplessità di ordine generale sotto il profilo della tutela dei principi della concorrenza e della libertà imprenditoriale, rischia di compromettere le potenzialità economiche del porto che vede diminuire per effetto di questo stato di cose la sua concorrenzialità rispetto ai porti del Nord-Europa;

che la conflittualità deriva dal contrasto tra la normativa comunitaria e le norme attualmente vigenti e che per questo il Governo è già stato sollecitato in passato, anche dal partito repubblicano, ad assumere iniziative per rendere immediatamente e pienamente applicabile la norma comunitaria, consentendo così una reale modernizzazione della portualità italiana,

gli interroganti chiedono di sapere quali iniziative intenda assumere il Governo per giungere a una soluzione della vertenza e al fine di ripristinare pienamente le condizioni di legalità e funzionalità all'interno del porto di Genova.

(3-00096)

PONTONE, VISIBELLI, MEDURI, TURINI, MAGLIOCCHETTI. – *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* – Per conoscere:

quale urgente linea di intervento intenda adottare il Governo per risolvere la difficile situazione che da tempo coinvolge il settore cantieristico italiano e che penalizza – così come evidenziato dalle parti interessate – soprattutto l'attività dei cantieri di Genova e di Napoli;

quali provvedimenti voglia attuare il Governo dato che la conflittualità tra le parti (utenza portuale e lavoratori del porto) – giunta ormai ad un punto estremo – riguarda, da un lato, il grave problema della disoccupazione e dei lavoratori in cassa integrazione e, dall'altro, la funzionalità dei porti italiani.

(3-00097)

La senatrice Fagni ha facoltà di parlare per svolgere l'interpellanza 2-00059.

FAGNI. Signor Presidente, credo che il contenuto di questa interpellanza sia stato in parte discusso nell'audizione del Ministro, che si è appena conclusa in 8<sup>a</sup> Commissione permanente, ed in parte - ma solo in parte - superato. Mi riferisco alla parte in cui si chiede al Ministro, se lo ritenga, prima di emanare circolari, di approfondire la tematica: la circolare è stata emanata e su di essa il Ministro ha già tenuto una conferenza stampa. Tuttavia, il motivo per cui abbiamo rivolto questa interpellanza al Ministro a mio avviso ha ancora la sua piena validità e il suo pieno interesse.

Il documento riguarda certamente il porto di Genova, balzato all'attenzione di tutto il paese per il contenzioso che è sorto e che non ha trovato ancora, salvo sviluppi dell'ultimo minuto, una soluzione; riguarda però anche gli altri porti italiani e credo che su questo tutti i colleghi abbiano un certo interesse ad ascoltare le valutazioni del Governo.

La discussione e la necessità di approfondire questo tema sono nate dalla nota sentenza della Corte di giustizia della Comunità economica europea, che ha espresso un deliberato in ordine alla vertenza sorta nel porto di Genova che ha dato luogo, per estensione, ad atteggiamenti analoghi da parte di alcuni armatori in altri porti, quali quelli di Livorno, di Marina di Carrara, di Civitavecchia, di Savona, di La Spezia, di Trieste, di Venezia, e così via. In sostanza, la sentenza della Corte di Lussemburgo - che nei tre punti di deliberazione è anche molto stringata - afferma che, visto anche l'articolo 48 del Trattato, relativo alla libera circolazione dei lavoratori nella Comunità economica europea, le compagnie dei lavoratori portuali o i gruppi portuali non possono avvalersi di dipendenti o di addetti di esclusiva nazionalità italiana. Sin qui, *nulla quaestio*. La sentenza afferma altresì che le norme di un paese membro della Comunità non devono essere in contrasto con gli articoli 30, 48, 86 e 90 del Trattato. Credo che chi ha una conoscenza approfondita in materia giurisprudenziale sappia benissimo che le sentenze, le ordinanze e le circolari, persino le leggi e i decreti, hanno varie modalità di interpretazione (restrittiva, estensiva, letterale, evolutiva). A mio avviso, si è voluta interpretare la sentenza della Corte di Lussemburgo dalla parte di chi potesse trarne qualche beneficio; in questo caso (lo dico con molta serenità), dalla parte di alcuni utenti portuali: nella fattispecie (lo citiamo nella nostra interpellanza), da parte dell'armatore Musso. Egli, a mio modestissimo parere, non ha tenuto conto dell'articolo 110 del codice della navigazione, in base al quale viene normato il lavoro nei porti (dalla formazione delle compagnie al riconoscimento delle autorità portuali, e così via). Specificatamente, tale articolo - che è stato tanto discusso e che è stato oggetto di decreti e circolari nelle passate legislature - prevede sostanzialmente che, in base al riconoscimento delle compagnie portuali come soggetto specializzato a svolgere il lavoro di movimentazione delle merci nei porti, si riserva a tali compagnie proprio il lavoro di movimentazione delle merci.

Vi è una massa di sentenze e di pareri anche da parte del Consiglio di Stato, che a partire addirittura dagli anni '60, si è espresso più volte, evidentemente interpellato, sulla valenza dell'articolo 110, in cui si dice che la riserva del lavoro portuale, così come viene definita, può anche

essere sospesa, nel senso che si può derogare all'ultimo comma dello stesso articolo 110 del codice della navigazione qualora il Ministro riconosca ad altri soggetti la possibilità di operare in autoproduzione. Quello che ha cercato reiteratamente di fare l'armatore Musso è stato di attraccare sulla banchina dei porti e svolgere il lavoro di autoproduzione, vale a dire con propri lavoratori alle proprie dipendenze o addirittura con i marittimi imbarcati sulle navi.

La ragione per cui rivolgevamo questa richiesta al Ministro era che, intanto, per svolgere il lavoro di movimentazione delle merci o (come si dice in un linguaggio tecnico che ho fatto fatica ad imparare, ma di cui conosciamo il significato) di rizzaggio e derizzaggio delle merci occorre una specializzazione. Come lei sa, signor Presidente, sono accaduti incidenti anche gravi a bordo dei traghetti, perchè si sono sganciati degli automezzi bloccati male proprio per un cattivo lavoro di rizzaggio, per cui se non si è specializzati nello svolgere questo lavoro il rischio di incidenti è grave.

Non solo. I lavoratori delle compagnie portuali (che hanno - come stabilisce l'articolo 110 del codice di navigazione - personalità giuridica) fanno un concorso, vengono iscritti ad un albo, affisso nelle capitanerie di porto (che sono le autorità marittime) e sono sottoposti alla vigilanza degli uffici del lavoro portuale, che fissano anche le tariffe. Pertanto, per svolgere il lavoro nei porti esistono dei lavoratori specializzati, per cui non li si può assumere attingendo occasionalmente al mercato del lavoro, come qualcuno vorrebbe fare. In secondo luogo, ritengo che per svolgere un lavoro di autoproduzione si debbano avere dei dipendenti capaci di svolgerlo e che non si debba quindi tornare a quell'«occasionalato» che determinava l'organizzazione del lavoro nei porti venti, trenta, quaranta o cinquanta anni fa. Ritengo inoltre che non si possa, per così dire, tirare la sentenza della Corte da tutte le parti, visto che gli articoli del Trattato cui si fa riferimento (che sono, oltre all'articolo 48, gli articoli 86 e 90) prevedono la possibilità di adozione, da parte degli Stati membri, di normative in contrasto con il Trattato stesso, ma stabiliscono anche che non si può interferire nelle normative degli Stati membri qualora esse non contrastino non siano pregiudizievoli per il commercio tra gli Stati membri medesimi. Non credo che i lavoratori portuali di Genova (come quelli di Trieste, di Livorno, di Civitavecchia e di Marina di Carrara) svolgano un lavoro pregiudizievole per il commercio fra gli Stati membri, tanto più che gli operatori portuali, quando parlano della portualità italiana la criticano, dicono che la maggior parte del lavoro si sta spostando verso il Nord Europa perchè i porti di Amburgo e di Rotterdam sono in grado di assorbire gran parte del traffico via mare. Pertanto, esiste una contraddizione. Si teme, forse, che questi lavoratori portuali (e perchè solo loro e non anche gli imprenditori? E perchè solo alcuni imprenditori e non, ad esempio, la FIAT, che è praticamente l'imprenditore unico del nuovo porto di Voltri?) possano farci entrare in concorrenza con i porti del Nord Europa? Se così è, ciò vuol dire che i porti del Nord Europa non sono poi così importanti e di grande peso, nè hanno un'organizzazione del lavoro così eccezionalmente efficiente come qualcuno vorrebbe far credere.



Sono quindi convinta dell'efficienza dei porti del Nord Europa, ma anche del riconoscimento del nostro lavoro portuale, che deve essere mantenuto ai sensi di una legge che non contrasta (anche in questo caso la giurisprudenza non è uniforme ed univoca come alcuni dicono) con le norme del Trattato CEE e segnatamente con gli articoli cui fa riferimento la sentenza della Corte di giustizia della Comunità europea e cui si ispirano sia il Consiglio di Stato, sia alcune sentenze ed ordinanze emesse da giudici di La Spezia e di Genova. La richiesta rivolta al Ministro andava in questa direzione.

In parte, immagino già la sua risposta. Noi chiediamo e speriamo però, che ci vengano forniti ulteriori approfondimenti. (*Applausi dal Gruppo di Rifondazione comunista*).

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testè svolta ed alle interrogazioni presentate.

\* TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Prima di rispondere all'interpellanza e alle interrogazioni, devo darvi una comunicazione, che certamente bisognerà verificare. La nave dell'armatore Musso, dopo un accordo raggiunto anche con la compagnia portuale, sta ormeggiando e quindi tra poco inizieranno le operazioni di imbarco.

FAGNI. Si può dire quindi che la nave va.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sì, la nave va. Credo quindi (non voglio indulgere ad alcun compiacimento di parte) che ciò sia motivo di soddisfazione e conforto per tutti, compreso il Ministro, che, dopo aver appreso la notizia, ha firmato la circolare poche ore fa e lo ha fatto con trepidazione, dal momento che vi erano già stati quattro tentativi di effettuare le operazioni di imbarco. Si tratta sicuramente di un fatto importante, che ascrivo a merito della buona volontà di tutti, sperando di proseguire su questa via per uno sviluppo del rapporto collaborativo nella gestione del servizio portuale di Genova.

Risponderò ora sia all'interpellanza che alle altre interrogazioni, compresa quella del senatore Pontone, relativa a taluni aspetti della cantieristica, richiamati precedentemente in maniera specifica nell'interpellanza presentata dal senatore Libertini e da altri senatori.

Come è noto, in data 10 dicembre 1991 la Corte di giustizia della Comunità europea, pronunciandosi sulla questione pregiudiziale di interpretazione della normativa comunitaria sottoposta dal tribunale di Genova in materia di imprese portuali, monopolio e libera circolazione delle merci, ha dichiarato, da un lato, che la normativa di uno Stato membro che conferisse ad un'impresa il diritto esclusivo delle operazioni portuali osta con gli articoli 90, n. 1, 30, 48 e 86 del Trattato CEE e, dall'altro, che le norme citate attribuiscono ai singoli dei diritti che i giudici nazionali devono tutelare. In proposito, va ricordato che la giurisprudenza della Corte costituzionale in materia di contrasto tra normativa comunitaria e diritto interno si è sempre orientata nel senso della prevalenza delle norme dell'ordinamento comunitario su quello

interno confliggente e sulla conseguente disapplicazione delle norme interne in contrasto con il diritto comunitario.

In tale contesto, la conflittualità presente da anni nel porto di Genova (e non solo di Genova), che si pone tra l'altro in una posizione di isolamento rispetto alle altre compagnie portuali e agli stessi rappresentanti sindacali della categoria, si è particolarmente acuita a seguito della citata sentenza della Comunità che, dando il via alla liberalizzazione del settore, ha creato nuove aspettative e ha dato maggiore forza agli utenti portuali. La situazione è diventata, come ricordava in precedenza anche l'interpellante senatrice Fagni, ancora più tesa per la posizione assunta dall'armatore Musso della società Tarros e dalla società Viamare del gruppo Finmare, che hanno manifestato l'intendimento di operare con il proprio personale in regime di autoproduzione. Ciò anche in considerazione delle ordinanze dei pretori di La Spezia e di Marina di Carrara, i quali hanno riconosciuto alle società Tarros e Sardegna Navigazione, a seguito di ricorso *ex* articolo 700 del codice di procedura civile, il diritto a svolgere con il proprio personale tutte le operazioni portuali, comprese quelle di rizzaggio e derizzaggio.

Pertanto, in considerazione degli interessi contrapposti operanti in materia, l'amministrazione della Marina mercantile ha inizialmente cercato di raggiungere un'intesa con le parti sociali e, successivamente, stanti le difficoltà fraposte dalle singole parti, ha ritenuto opportuno acquisire sulla delicata questione il parere del massimo organo consultivo dello Stato, per evitare di ledere eventuali diritti nell'impartire le necessarie direttive in sede periferica.

Sulla base delle valutazioni emerse negli incontri con le parti sociali, tenute presenti le considerazioni svolte dal Consiglio di Stato con il parere del 13 maggio ultimo scorso e dall'Autorità garante con gli appositi interventi, è stata emanata, il 9 luglio del corrente anno, la circolare n. 4152511 per adeguare in via amministrativa, come suggerito dal Consiglio di Stato, nelle more delle necessarie modifiche legislative, la normativa interna alle linee indicate dalla sentenza CEE.

Vorrei a questo proposito ricordare, sembrando il passaggio decisivo per la scelta compiuta sul piano politico con l'emanazione della circolare, che il Consiglio di Stato nel suo parere ha stabilito che: «In attesa dell'auspicata riforma legislativa della materia, è legittima un'attuazione amministrativa della sentenza che consenta di eliminare le situazioni di grave ed accertato contrasto con il diritto comunitario». Questa considerazione non ritengo si ponga in rotta di collisione con le argomentazioni svolte dall'interpellante circa il non venir meno, secondo il principio della caducità della norma, delle disposizioni contenute nel codice della navigazione. Il fatto però che quelle norme siano state dichiarate inapplicabili dalla Corte di giustizia della Comunità impone a chi ha la responsabilità politica di cercare, sulla base della nuova realtà normativa, di risolvere i problemi che sono stati posti.

Ho ricordato le diverse fasi del lungo confronto tra le parti per dimostrare che se si è pervenuti a questa decisione è perchè da parte dell'autorità politica si è ritenuto che l'emanazione della circolare avrebbe consentito di riportare su un binario più costruttivo la soluzione della vertenza.

Devo anche ricordare il parere - sicuramente importante - espresso dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, la quale ha comunicato al Governo che: «In considerazione della gravità del danno che continua ad essere arrecato dalla situazione attuale alla portualità italiana in termini di perdita di competitività, questa Autorità auspica l'intervento tempestivo da parte di codesto Ministero al fine di assicurare il pieno rispetto della normativa nazionale e comunitaria a tutela della concorrenza, riservandosi, in alternativa, di impiegare a questo scopo tutti gli strumenti di intervento attribuiti dalla legge».

Si è pervenuti perciò all'emanazione di una circolare solo al termine di una serie di tentativi, soltanto quando è parso giusto imboccare una strada che cercasse di recepire - lo si può ravvisare nel merito dell'atto - tutte le preoccupazioni che da parte delle organizzazioni sindacali e degli imprenditori erano state rappresentate al Ministro.

Proprio in base al parere del Consiglio di Stato e con le argomentazioni già ricordate, la giurisprudenza costituzionale ha considerato legittima l'attuazione amministrativa disposta dall'amministrazione pubblica titolare delle attribuzioni esecutive delle leggi.

L'attuazione amministrativa della sentenza della Corte di giustizia in esame comporta la non applicazione della norma interna in contrasto con il diritto comunitario.

Sotto il profilo generale, la Sezione condivide la scelta operata dall'Amministrazione, che ha predisposto appunto una circolare interpretativa. Nelle more di un intervento legislativo, la circolare opera una immediata esecuzione della sentenza comunitaria, determinando una armonizzazione delle norme di diritto interno con il Trattato CEE oggetto di interpretazione *ex* articolo 177. La sezione, tuttavia, in ordine alla valenza dell'attuazione amministrativa, come ho già richiamato, osserva che: «La giurisprudenza della Corte di giustizia considera insufficiente esecuzione del diritto comunitario l'adozione di atti amministrativi, circolari e prassi amministrative. Sul punto si sottolinea la natura giuridica modificabile e revocabile *ad nutum* di tali atti privi di adeguata pubblicità in guisa da non realizzare un puntuale adempimento dell'obbligo di esecuzione. Talchè si riafferma la necessità di adottare disposizioni interne vincolanti aventi lo stesso valore giuridico di quelle che dovrebbero essere modificate».

Chiedo scusa al Senato, ma credo di aver compiuto un errore continuando un discorso che riguardava la Corte: mi sono inoltrato nella lettura del parere e non del ragionamento in risposta all'interpellanza.

Pertanto, considerata la valenza della sentenza della CEE nell'ordinamento interno, ogni decisione giudiziaria non in linea con i principi stabiliti dalla sentenza e con il conseguente provvedimento amministrativo non può che avere una valenza giuridica limitata. Ho letto prima questi ragionamenti, ma non credo di aver perso tempo perchè si tratta delle motivazioni contenute nel parere del Consiglio di Stato.

In tale contesto quindi, dovrà trovare una adeguata definizione entro tempi brevi, la riforma dell'ordinamento portuale nell'ambito della nuova legislatura. Le compagnie portuali, quindi anche la compagnia di Genova, potranno continuare ad operare come imprese, in una

nuova veste giuridica, utilizzando comunque il patrimonio professionale dei propri soci a garanzia del lavoro e della sicurezza nei porti. I lavoratori portuali, pur facendo parte del nuovo organismo societario, continueranno a rimanere iscritti nei registri di cui all'articolo 150 del regolamento marittimo, mantenendo quello *status* giuridico tutelato con apposite norme del Codice della navigazione e del Regolamento marittimo.

Le disposizioni emanate con la circolare richiamata, dettando regole precise ed univoche circa il rilascio della licenza di impresa e la concessione ai privati, come anche alla compagnia portuale-impresa, di aree e strutture determinerà una effettiva e profonda trasformazione del porto.

La richiesta di licenza di impresa e le conseguenti istruttorie saranno oggetto di esame e di attenta valutazione non soltanto da parte dell'autorità marittima competente, ma anche di una apposita Commissione paritetica, costituita da rappresentanti delle parti sociali con funzioni consultive di programmazione e di indirizzo sulle scelte operative.

Le determinazioni, assunte sulla base di criteri individuati già nella circolare, dovranno essere debitamente motivate onde consentire agli interessati di conoscere le ragioni in forza delle quali gli atti concessori o di diniego saranno emanati. Si ritiene che la possibilità di operare in un regime di concorrenza, in determinate realtà portuali, come quella genovese, potrà agevolare la produttività dei porti stimolando gli interessi dei singoli e quindi anche della compagnia-impresa a muoversi con maggiore incisività, per acquisire sempre più consistenti correnti di traffico.

In base alle nuove direttive non ci sarà quindi più lavoro in riserva; l'espletamento delle operazioni portuali potrà essere effettuato dai lavoratori facenti parte della compagnia-impresa, come anche da dipendenti di altre imprese operanti in porto che, se in possesso di adeguate capacità organizzative e tecniche, e di personale idoneo, potranno esercitare il diritto di autoproduzione di cui all'articolo 9 della legge n. 287 del 1990.

La circolare ministeriale prevede anche il possibile avvio in mobilità o distacco dei lavoratori portuali presso altre imprese in relazione alle esigenze organizzative ed operative delle stesse, a tutela del livello occupazionale della categoria e del patrimonio professionale dei lavoratori.

Debbo dire che questa norma di maggiore elasticità nell'individuare i possibili rapporti di lavoro è stata una delle proposte avanzate dalle organizzazioni dei lavoratori che hanno trovato recepimento nella circolare.

È, inoltre, ribadito il principio che il personale da avviare nell'espletamento delle operazioni portuali dovrà dare idonea garanzia e possedere una adeguata capacità professionale per la sicurezza del lavoro in porto e nella navigazione.

Pertanto, con l'intervento amministrativo posto in essere in attuazione della sentenza CEE, è stata avviata una ristrutturazione del settore che ha cercato di contemperare le esigenze delle parti interessate

nell'ambito di un regime di mercato concorrenziale e, nel contempo, dei principi pubblicistici su cui è imperniato il diritto della navigazione.

In tempi brevi, come ho già avuto modo di dire prima in Commissione, dovrà comunque essere predisposto un testo di riforma dell'ordinamento portuale che, tenendo conto dei nuovi indirizzi emersi in materia, allinei l'ordinamento nazionale alle norme comunitarie, definendo, in via legislativa, la riorganizzazione dell'intero settore portuale. A questo proposito, lo ripeto, è intenzione del Governo predisporre in tempi brevi, nel giro di un mese, un disegno di legge nel quale troverà regolamentazione anche la privatizzazione degli enti portuali, attualmente enti pubblici economici, tenendo anche conto dei contenuti del lavoro precedente, come risulta dal disegno di legge presentato dal Governo nella passata legislatura alla Camera e di tutte le altre iniziative che sul piano parlamentare potranno esprimersi.

Per quanto riguarda gli specifici quesiti rivolti dal senatore Boffardi relativamente al Consorzio autonomo del porto di Genova, occorre evidenziare che con due delibere dell'assemblea generale, il Consorzio ha approvato nel 1990 un progetto di ristrutturazione dei servizi portuali, attualmente in fase di avanzata realizzazione.

I cardini fondamentali di tale ristrutturazione, che hanno inteso anticipare nel concreto della realtà genovese gli orientamenti della riforma organica della portualità italiana, possono così sintetizzarsi: in una progettualità orientata a dar vita ad imprese portuali responsabili dell'intera gestione affidata, fondate sulla capacità imprenditoriale dei terminalisti; nella conseguente individuazione di idonei strumenti societari, maggioritariamente partecipati da soggetti privati con quote di minoranza del Consorzio delle attività portuali; nella regolazione incentrata sul mandato individuale dal CAP per ciascuna impresa in coerenza con le linee di pianificazione generale; nella specializzazione, quale elemento di valorizzazione per il raggiungimento dei risultati economici e commerciali fissati per i vari segmenti del traffico portuale.

Il nuovo assetto del sistema portuale è caratterizzato da quattro soggetti, ognuno dei quali orientato a ben precise finalità:

**PORT AUTHORITY** (Ente pubblico), con funzioni di regia, pianificazione, controllo autorità regolatrice e concedente;

**NUOVA PORTO DI GENOVA** (Società per azioni), con funzioni di stimolazione, assistenza ed orientamento del decollo delle nuove iniziative imprenditoriali, gestione e coordinamento delle partecipazioni nelle società terminalistiche e nelle società di servizio;

**TERMINAL OPERATORS** (Società di capitali maggioritariamente partecipate da soggetti privati), soggetti imprenditoriali cui è affidata la gestione autonoma dei traffici e che perseguono la realizzazione dei piani di impresa posti a base della concessione in un'ottica di qualità del servizio di *customer satisfaction*, sulla base della ricerca del miglioramento continuo dei sistemi e dei processi;

**SOCIETÀ DI SERVIZIO** (Società per azioni), con compiti di fornire supporti operativi in specifici settori specializzati e con deciso orientamento all'efficacia degli interventi.

Il CAP si è quindi dato un codice di autoregolamentazione al fine di dare organicità e trasparenza alle scelte operate nella individuazione

dei nuovi soggetti imprenditoriali, garantendo condizioni di partenza equivalenti per tutte le imprese che intendono candidarsi ad operare in porto (è di queste ultime ore la prima ordinanza in questa direzione emessa dal CAP di Genova).

L'immissione nel sistema imprenditoriale portuale di qualificate iniziative private corrisponde ad evidenti obiettivi di miglioramento nelle prospettive di reddito nel medio periodo e di aumento della produttività portuale in un contesto di competitività.

Allo stato attuale sono state realizzate le seguenti iniziative:

a) le concessioni di servizi e beni affidate alla Terminal Frutta SpA, alla Terminal Rinfuse SpA, alla Stazione Marittima SpA, alla Genova Terminal SpA, alla Genova Gold Terminal SpA, alla CSCM SpA (Centro smistamento e consolidamento merci);

b) la concessione di servizi e beni alla Voltri Terminal Europa SpA, per la gestione complessiva del nuovo terminale di Genova Voltri.

Sono, invece, in corso di completamento:

a) le procedure di assegnazione del Terminal *Multipurpose* (presenza di tre offerte che vengono esaminate alla luce dei criteri di selezione già stabiliti);

b) la procedura internazionale per l'individuazione del soggetto privato cui vendere l'80 per cento della Terminal Contenitori SpA destinata a gestire il terminal di Calata Sanità. La procedura è stata avviata ed è stata condotta da apposita Commissione che ha già proceduto alla prequalifica delle offerte individuando sei soggetti idonei.

La progettualità attivata concretamente dal CAP è stata imposta, oltrechè dall'esigenza di perseguire obiettivi di sviluppo e di competitività, anche dalla critica situazione finanziaria dell'Ente portuale che negli anni ha dovuto sostenere enormi pesi finanziari conseguenti ai problemi sociali del porto ed alla esigenza di far fronte direttamente alla gestione operativa che non era in grado di realizzare margini economici.

Pertanto, parallelamente al progetto di ristrutturazione dei servizi portuali, il CAP ha anche elaborato «un programma di risanamento economico e produttivo» approvato da questo Ministero d'intesa con quello del tesoro.

Corre obbligo sottolineare che il complesso delle iniziative intraprese dal Consorzio del porto di Genova, come quelle analoghe di altri enti portuali, ha fino ad oggi trovato obiettive difficoltà di piena realizzazione in un quadro normativo (ed è questo l'ulteriore motivo per cui invito il Governo, non soltanto me stesso ma anche il Parlamento, a provvedere il più rapidamente possibile) non più adeguato alle esigenze di un moderno sistema portuale cui si lega lo sviluppo dei traffici marittimi.

Ciò induce a riaffermare la necessità di pervenire in tempi ravvicinati a una riforma complessiva dell'ordinamento portuale, anche sulla base della considerazione che il vecchio ed il nuovo ormai non possono coesistere se non a costo di continuare a produrre risultati gestionali insoddisfacenti, con il rischio che gli scali non riescano ad assumere

una appropriata posizione nel nuovo assetto internazionale cui il Mercato unico europeo darà luogo.

Signor Presidente, svolgerò adesso alcune considerazioni che riguardano più specificatamente il settore cantieristico, in relazione alla interrogazione presentata dal senatore Pontone e da altri senatori.

In merito alla «difficile situazione che da tempo coinvolge il settore cantieristico» va evidenziato che, in realtà, il settore non versa in una crisi del tipo di quella verificatasi negli anni '80, quando la mancanza di commesse ha messo gravemente in difficoltà l'apparato produttivo del comparto.

Quest'ultimo oggi, anche a seguito di incisivi processi di ristrutturazione, vanta invece un carico di lavoro, nell'ultimo quinquennio, pari in media ad oltre 400.000 tonnellate di stazza lorda compensata annue, e l'attività relativa al 1991 indica un impegno dei cantieri nella realizzazione di una produzione di 435.000 TSLC, il che costituisce un dato di tutto riguardo.

Vero è che il settore soffre di un notevole disagio, derivante dalle incertezze del quadro normativo e finanziario concernente il sostegno pubblico alla produzione e ciò proprio nel delicato momento in cui, dopo la ristrutturazione degli anni '80 ci si appresta ad affrontare i problemi derivanti dalla conclusione della politica comunitaria degli aiuti e le sfide dell'economia di mercato.

Nell'ambito dell'industria navalmecanica, diversa (e peculiare) è la situazione dell'attività di riparazione navale, che sembrerebbe destare le particolari preoccupazioni degli onorevoli interroganti, a giudicare dai riferimenti geografici citati ed in particolare Genova e Napoli.

Al riguardo va ricordato che, considerate le mutate caratteristiche dei lavori richiesti allo specifico comparto e le sostanziali modifiche della domanda intervenute negli ultimi anni, l'attività di riparazione navale va sempre più assumendo le caratteristiche di un'industria «di servizi» piuttosto che «manifatturiera» e, a fronte di prospettive estremamente esigue di un incremento delle capacità competitive delle imprese «tradizionali» della Comunità, la CEE ha introdotto il totale divieto di aiuti alla produzione a favore di dette imprese.

Questa situazione - come si sa - permane anche per effetto di una precedente legge, approvata da questo Parlamento.

A queste irreversibili scelte comunitarie devono necessariamente adeguarsi le imprese del comparto, non potendo più esse fare affidamento sull'intervento pubblico a sostegno dei relativi lavori.

Peraltro, l'attività di riparazione navale, proprio per le caratteristiche che è andata assumendo, non è più consona alla struttura dei grandi gruppi industriali, che non hanno l'indispensabile flessibilità per operare nello specifico settore.

È stato comunicato negli scorsi anni alla Commissione CEE il piano di dismissioni del comparto delle riparazioni navali della società Fincantieri, che si inserisce nel più ampio processo di privatizzazione e riorganizzazione aziendale in atto nel nostro paese.

La privatizzazione dei cantieri di riparazione navale (questo è un processo accelerato dalle decisioni delle ultime ore del Governo) è un elemento notevole nel programma di riorganizzazione aziendale della Fincantieri ed è volto alla ricerca di una economicità di gestione di cui

si è già data ripetutamente assicurazione alla Comunità stessa in sede di esame annuale delle risultanze di gestione del gruppo pubblico.

Le trattative per l'attuazione di tale piano, che negli ultimi tempi hanno avuto alti e bassi per una positiva conclusione, e che attengono essenzialmente alla proprietà e non alla produzione, esulano dalla competenza di questa Amministrazione, che, comunque, segue la problematica con la massima attenzione.

ORSINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORSINI. Credo che raramente iniziative parlamentari ispettive, come quelle poste in atto da me e dai miei colleghi, abbiano avuto un riscontro così rapido e così incisivo come quello che sono oggi lieto di constatare. L'onorevole Ministro ha avuto la lodevole iniziativa di recarsi nel porto di Genova, sede della maggiore conflittualità, sin dai primi giorni di luglio, di incontrare i soggetti istituzionali e le parti sociali coinvolte e soprattutto ha avuto la sensibilità di emanare, il 9 luglio 1992, una circolare di estrema chiarezza. Questa circolare interpreta correttamente la sentenza della Corte di giustizia della Comunità europea che, al di là delle acrobazie giuridiche, dichiara incompatibili con il trattato gli ordinamenti degli Stati nazionali che, specificatamente nei porti, determinano situazioni di monopolio o posizioni dominanti.

Si tratta, del resto, di una interpretazione suggerita dal Consiglio di Stato, che non è una *lobby*, e corrisponde all'interpretazione prevalente di gran parte della magistratura, oltre che a quella manifestata dalla Autorità antitrust che tutti quanti abbiamo voluto, pochi mesi fa, in questo Parlamento al fine di costituire una magistratura autorevole ed autonoma che determinasse quali sono le situazioni di arbitraria dominanza, tali da dar vita a situazioni di monopolio. Tali situazioni, del resto, sono ormai incompatibili con l'ordinamento complessivo del nostro paese e, mi si consenta di dire, con le linee generali che prevalgono in tutto il pianeta anche laddove le situazioni di monopolio venivano giustificate istituzionalmente, in passato, da visioni ideologiche che hanno conosciuto, proprio per questo, il loro tramonto e la loro sconfitta. Se in questo Parlamento ci divideremo tra i fautori delle posizioni di monopolio e tra coloro che invece le contestano, avremo un'interessante dibattito un po' *retro* rispetto a quello che si è svolto nel mondo in questi anni.

Per tornare alle più specifiche situazioni locali, oggetto del nostro dibattito, osservo che la circolare del Ministro era assolutamente non facoltativa ma dovuta. Nelle more tra la cassazione di norme vigenti da parte della Comunità e l'inesistenza di norme positive, il governo della materia non poteva che essere affidato ad atti amministrativi. Tale circolare affronta correttamente il tema, indicando, nel riconoscimento del diritto alla autoproduzione per le imprese autorizzate, una delle strutture portanti dell'ordinamento che si configura nella garanzia del lavoro dei soci delle compagnie attraverso la priorità nel loro avviamento al lavoro, che viene puntualmente definita, e nella determina-



zione delle misure idonee a favorire la trasformazione delle compagnie in imprese. Nessuno ha mai pensato di abolire le compagnie, come ho letto in qualche interrogazione presentata, bensì di trasformarle in imprese...

FAGNI. Non solo lo hanno pensato!

ORSINI... Cioè, di far sì che esse forniscano la loro professionalità, che nessuno contesta, misurandosi con le altrui professionalità e con gli altrui costi, come deve fare chiunque operi in un'economia di mercato e non in un'economia socialista, con la regolamentazione del rilascio di nuove licenze per l'esercizio di impresa, necessarie per garantire la competitività e la concorrenza. Aspetti questi importantissimi, trattandosi certamente di un settore in cui come dice un'interpellanza, è possibile l'oligopolio. Tutto questo è vero, signor Ministro - ed io le do atto con vivo compiacimento di ciò che ha fatto - ma occorrono due condizioni: la prima è l'effettiva applicazione di quanto stabilito. Le posizioni monopolistiche determinano un potere discrezionale ed incontrollato, quindi, abusi e privilegi e tutto questo è duro a morire. Leggevo sulla stampa della mia città che la compagnia potrebbe pensare di fare talune concessioni alla generalità degli armatori, ma non ad un certo armatore perchè questi si è comportato da provocatore. Ebbene, dove trovare un esempio più calzante di abuso di posizione dominante? Apprendo, sempre dalla stampa, che qualcuno definisce carta straccia le decisioni comunitarie, quelle nazionali e dunque le sue circolari, onorevole Ministro; la storia dei *chiffon de papier* è tristemente ripetitiva...

PRESIDENTE. Senatore Orsini, devo farle presente che il suo tempo sta per scadere.

ORSINI. Concludo, signor Presidente. È necessario quindi applicare quanto sancito ed occorre abrogare le norme incompatibili con il nuovo corso, sostituendole con altre più efficaci e chiare, così come del resto mi pare che il Senato, nel suo insieme, richieda.

BOFFARDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOFFARDI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, abbiamo chiesto al Governo di rispondere alle nostre due interrogazioni per garantire che ci fosse un ruolo di mediazione, per evitare conflitti nel porto, per essere sicuri che le procedure seguite dal Consorzio nell'affidare i ruoli a privati fossero dettate da trasparenza. Ebbene quando abbiamo rivolta questa richiesta al Governo, a differenza di altri, avevamo ben presente che la questione non è riconducibile ad una contrapposizione tra privati imprenditori illuminati, che hanno scoperto l'Europa e che vogliono lavorare in clima di concorrenza, ed una compagnia di lavoratori portuali che si arrocca, come diceva prima il collega Orsini, su posizioni di privilegio e di rendita o su

ideologie sorpassate. Onorevole Ministro, non sono un buon lettore della novellistica poliziesca, però, so che quei gialli per i quali sin dalle prime righe si comprende chi è l'assassino - in genere il cuoco cinese - sono libri dozzinali. E dozzinale è tutta la campagna, orchestrata in tanti anni, a suon di centinaia di milioni e in modo clamoroso, per denigrare in ogni modo i lavoratori portuali.

Ci rendiamo conto che diverse sono le considerazioni che si possono fare su tale questione. Sul piano giuridico, occorrerebbe discutere molto tempo. C'è chi preferisce le sentenze pretorili a quelle del tribunale di Genova; c'è chi dice che la sentenza della Corte di Lussemburgo crea una situazione di vuoto legislativo, dimenticando l'esistenza di una legge quale il Codice della navigazione; c'è chi vuole riconoscere alle circolari un valore maggiore rispetto alle leggi. Del resto, lei stesso, onorevole Ministro, ha detto giustamente in Commissione che non condivide questa opinione e che la circolare ha solo un carattere molto provvisorio, poichè si rende conto che per sostituire il codice della navigazione occorre un'altra legge. Noi ci auguriamo che lei voglia proporre al Parlamento questa nuova legge, nel confronto con tutte le forze politiche, parlamentari e sociali, che operano nelle città portuali.

Sul piano economico, le considerazioni sarebbero altrettanto numerose. Voglio ricordare ai colleghi che il lavoro portuale incide solo per il 2 per cento sui costi per ogni tonnellata di merce scaricata: non è certo, quindi, quella cifra che fa diventare un porto costoso e non competitivo. La competitività di un porto risiede negli altri fattori del costo, nell'assenza di una intermodalità, nella mancanza di infrastrutture, a cominciare dalle ferrovie. Ricordo che vent'anni fa l'Olanda, in un anno solo, stanziò per il porto di Rotterdam quanto in Italia si era stanziato in trent'anni per tutti i porti italiani; occorre, quindi, anche una selezione dei porti, occorre evitare una distribuzione a pioggia dei fondi pubblici.

Sul piano politico, le considerazioni che si potrebbero fare sono tante perchè questo contenzioso ha più ragioni politiche che non economiche e giuridiche. Probabilmente, si vuole anche per i porti seguire quella logica che fa sì che si privatizzino, in ogni modo, i beni pubblici. Voglio ricordare che i porti (quello di Genova ma, più in generale, i porti italiani) sono costati anni ed anni di sacrifici, di denaro pubblico, di risorse, spesso di vite umane ed oggi è ingiusto che per l'incapacità o la mancanza di coraggio di sciogliere i nodi veri della questione che risiedono anche nella burocratizzazione di certi enti come il Consorzio del porto, si rinunci a questo patrimonio per svenderlo ai privati, che da armatori si sono trasformati in terminalisti.

Signor Ministro, lei parlava della sentenza di Lussemburgo, nella quale il contenzioso era il lavoro dei portuali: ebbene se un domani un imprenditore tedesco ponesse il problema su come mai, con procedure molte rapide e discutibili, il Consorzio del porto ha affidato le banchine del porto di Genova a dei privati italiani e non attraverso una gara internazionale che consentisse la stessa possibilità anche ad imprenditori stranieri, non ci si troverebbe forse nella stessa situazione? Forse, questa procedura è stata seguita proprio per garantire imprenditori deboli, che hanno sempre avuto bisogno del denaro pubblico, sia come

armatori che come terminalisti, per poter esercitare la loro attività di fronte alla possibilità di una competitività europea che li metterebbe a confronto con imprenditori realmente forti ed organizzati per cui hanno avuto bisogno di posizioni di rendita, hanno avuto bisogno della garanzia di moli d'attracco concessi per quattro soldi sui quali, addirittura, operare la speculazione dell'uso. Infatti, questi terminalisti guadagneranno soldi, per il solo fatto di concedere ad altri armatori di poter attraccare con le loro navi sulle loro banchine e non mi sembra che questo rappresenti un grande valore imprenditoriale.

Signor Ministro, quando parliamo in termini economici, ricordiamoci - lei non lo ha fatto, ma probabilmente non era neanche suo compito - che addirittura il Presidente della Confitarma, D'Amico, un armatore, ha accusato il Consorzio del porto, per la gestione che questi ha fatto delle banchine, di creare dei nuovi monopoli e lui stesso ha minacciato, se non lo ha già fatto, di portare le sue navi in un altro porto proprio perchè ormai si è trovato di fronte ad una situazione che ha giudicato illegittima. Sarebbe stato giusto ricordare anche questo, rammentare cioè che il discorso su come si sta gestendo questo enorme patrimonio collettivo non si può ricondurre ad un abuso dei lavoratori portuali che, peraltro, possiedono solo la loro forza lavoro, perchè - come lei sa - la cooperativa, in caso di scioglimento, vedrebbe tutte le sue proprietà accollate allo Stato.

Le nostre critiche, signor Ministro, erano nel passato e sono tuttora rivolte al Governo perchè quest'ultimo - a nostro avviso - deve mantenere un ruolo realmente ed indipendente nei confronti di questi soggetti, ma questa indipendenza non potrà e non dovrà mai prescindere dalla difesa della portualità come bene collettivo. Questa è un'attribuzione che noi riteniamo non debba mai essere dimenticata. *(Applausi dal Gruppo di Rifondazione comunista).*

ROGNONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROGNONI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli senatori, le vicende della portualità italiana ed in particolare del porto di Genova, che strutturalmente è il più grande con i suoi sette chilometri di fronte sul mare ed il più importante per la sua disposizione geografica, costituiscono, prima di tutto, la testimonianza dell'insipienza, della pavidità e della irresponsabilità dei Governi che finora hanno retto il nostro Paese.

Ho detto «prima di tutto» perchè non intendo negare altre responsabilità, sia dei soggetti privati, sia delle compagnie dei portuali che, in fondo, sono anch'esse dei soggetti privati; responsabilità che pure considero pesanti, ma in ogni caso, secondarie rispetto a quelle di chi ha il dovere di ben amministrare nell'interesse generale.

Insipienza. Perchè i Governi che si sono succeduti in questi anni hanno lasciato che sopravvivessero vecchie regole, adatte forse all'epoca in cui i *containers* non avevano ancora fatto la loro comparsa ed i porti, movimentando merci varie, rinfuse, materie prime, alimentari e non, assomigliavano più a grandi empori che non a strutture industriali

tecnologicamente avanzate. Ma l'insipienza anche perchè questi Governi non hanno mai dimostrato di avere una visione di insieme, organica, del sistema nazionale dei trasporti. È mancata una cultura che facesse prendere loro atto di come i porti costituiscano un tutt'uno con le ferrovie, con le autostrade e con i trasporti aerei; è mancata, cioè, una visione intermodale del sistema dei trasporti del nostro paese.

**Pavidità.** Perchè mancando di una capacità di programmazione o, se preferite un termine più *soft*, di una visione di prospettiva, si sono arresi sempre agli interessi dei singoli, non avendo mai il coraggio di legiferare e lasciando spesso gli enti portuali a decidere autonomamente e ad assumersi responsabilità per provvedimenti che hanno finito con il creare una giungla di regole, differenti per ciascun porto.

**Irresponsabilità.** Perchè, applicando ai porti ed al sistema dei trasporti la conclamata politica del «tirare a campare», hanno sprecato denaro pubblico senza riuscire a dare efficienza e competitività a realtà economiche e sociali importantissime, lasciando, di fatto, senza certezze il domani.

Alla fine degli anni '80, poi, con la gestione del ministro Prandini, si è dato il via ad un processo di privatizzazione, che se, di per sè, può essere guardato con positività, non sempre ha seguito logiche chiare e di assoluta trasparenza. D'altro canto, non bisogna dimenticare che i privati sono stati messi loro stessi nella condizione di non avere certezze sulla operatività consentita.

A proposito della privatizzazione dei porti, vale la pena, signor Ministro, ricordare quanto diceva il professor Guarino, oggi Ministro dell'attuale Governo, non più tardi di tre anni fa: «Avvalersi dell'istituto dell'autonomia funzionale in favore di singoli armatori non serve ad attuare la concorrenza nel porto, ma, spezzettandolo, si distrugge il porto come impresa». Dal momento che il professor Guarino è un suo collega di Governo dovrebbe probabilmente chiedersi questo studio, preparato tre anni fa, dal quale risultava che ve n'era per tutti: per gli utenti, siano essi spedizionieri, agenti marittimi o armatori (Guarino parlava di stratificazione di interessi, di come siano sorte e si siano consolidate nicchie di privilegio che diventano ostacoli a qualsiasi spinta di rinnovamento); per il consorzio del porto che è il risultato, diceva il professor Guarino, di una legge fascista del 1924 che ne ha fatto un ibrido dove si giustappongono modelli organizzativi tipici di una pubblica amministrazione ad altri tipici dell'impresa. Ricordo in proposito che nella visione del professor Guarino, il CAP doveva scomparire.

Signor Ministro, mi sembra che a questo punto l'aspetti un compito assai difficile, non fosse altro che quello di farci dimenticare la totale latitanza del Ministro della marina mercantile che l'ha preceduta, l'onorevole Facchiano, che lei oggi ritrova come collega di Governo al Dicastero della protezione civile (che Dio ci scampi da cataclismi e terremoti!).

Ma dovrà porre rimedio anche alle decisioni a metà di un altro Ministro, l'onorevole Prandini, che verrà ricordato soprattutto per il contributo che ha dato ad aumentare la confusione e la conflittualità

senza dare sbocchi concreti, per tacere delle scelte dal sapore clientelare e dei favoritismi che con l'interesse generale hanno poco da spartire.

Lei è da poche settimane Ministro e mi fa piacere che, approfittando di un viaggio privato a Genova per assistere al matrimonio di un suo nipote, abbia trovato anche il tempo di occuparsi subito del caso più controverso ed emblematico della portualità italiana.

È encomiabile il suo tentativo di colmare velocemente il vuoto politico per cui la portualità italiana paga un prezzo altissimo. Sappiamo bene - l'esperienza ce lo ha insegnato - che quando c'è un vuoto qualcun altro corre a riempirlo o è costretto a riempirlo. Per esempio la magistratura. Come nel caso delle ultimissime vicende che hanno visto armatori, compagnie portuali, capitanerie di porto rivolgersi ai giudici per aver lumi e chiarimenti.

Ma se certamente non è criticabile la sua volontà, signor Ministro, di correre ai ripari (anzi ho detto che è encomiabile), è assolutamente mistificatorio - mi consenta - il modo con cui lei è intervenuto proprio alla luce di quanto è emerso dai tribunali.

**PRESIDENTE.** Le ricordo il tempo, senatore Rognoni: sta per scadere.

**ROGNONI.** La sua circolare, più figlia del direttore generale della Marina mercantile, quel Giuseppe Giurgola, genovese, presidente della Porto Petroli di Miltedo (quindi per certi versi parte in causa), più figlia - ripeto - del suo direttore che figlia sua (almeno me lo auguro), porta in sé il marchio dell'ambiguità al limite della scorrettezza o se preferisce della superficialità. Non nego che contenga buoni propositi, che alcune indicazioni sembrino frutto di un confronto con i sindacati, serio e costruttivo, ma, ahimè!, si regge su un pasticcio giuridico. Insomma, assomiglia a una costruzione - più o meno ambiziosa - che si poggia su palafitte di carta pesta. È in verità intellettualmente scorretta nella sua impostazione preliminare.

La Grande Bugia - così come si è anche voluto che la stampa la riprendesse, dando all'opinione pubblica un'informazione errata - è che ci sarebbe una sentenza della Corte di giustizia del Lussemburgo che decreta la fine del monopolio sulle banchine. Ora nella sentenza CEE non è affatto detto questo. E lei lo sa. O mi auguro che lo sappia. Quella sentenza nasce da un ricorso di due società alla Corte del Lussemburgo. Le due società sono la Merci convenzionali Porto di Genova SpA e la Siderurgica Gabrielli. Ma le due società sono in causa per colpa di un terzo soggetto, la Culmv, la compagnia unica dei portuali di Genova. Ora è come se Tizio facesse causa a Caio per colpire Sempronio. E il Tribunale dà ragione a Caio contro Tizio, ma l'obiettivo è censurare il comportamento del terzo soggetto, la Culmv appunto, che a Lussemburgo non viene neppure ascoltata, non può esporre le sue ragioni.

Chi si intende di diritto mi ha fatto osservare che questa circostanza da sola potrebbe ridurre la portata dell'efficacia e della sentenza.

Ora, tutto ciò è solo un inciso. Non è quello che più ci interessa dire. Quello che ci interessa davvero è far rilevare il merito della

sentenza. Ebbene nel dispositivo della sentenza della Corte non c'è alcuna affermazione esplicitamente o anche solo implicitamente abrogativa dell'articolo 110 del codice della navigazione e del relativo sistema della riserva quanto al lavoro portuale, così come esso è venuto configurandosi nel nostro ordinamento.

Leggo dalla ordinanza del tribunale di Genova della settimana scorsa (giudice Michele Marchesiello):

«La Corte ha affermato che un'impresa o compagnia portuale la quale fruisca dell'esclusiva di esercizio delle operazioni portuali va considerata impresa cui lo Stato riconosce diritti esclusivi ai sensi dell'articolo 90, n. 1, del Trattato... La stessa Corte di Giustizia del resto, ha sempre riconosciuto che gli Stati membri hanno il potere, "mediante provvedimenti che sottraggono determinate imprese al gioco della concorrenza, di creare situazioni monopolistiche, e che queste non sono illecite in quanto tali", a patto che l'impresa monopolistica svolga la propria attività senza incorrere nella violazione di specifici divieti posti dal Trattato».

«In sostanza non solo la sentenza della Corte non si è pronunciata per l'abrogazione dell'articolo 110 del C. Nav. ma addirittura ne ha riconosciuto la non incompatibilità col Trattato. Naturalmente questa compatibilità non è incondizionata. Ricondere la "riserva" del lavoro portuale sotto la previsione dell'articolo 90, n. 1, significa affermare e riconoscere al tempo stesso che in tanto la "riserva" può mantenere questa sua compatibilità col sistema comunitario solo in quanto, e solo sino a che essa non si ponga in contrasto con le altre norme del Trattato, in particolare con le norme di cui agli articoli 59 e 86».

Ora, cosa dice l'articolo 59? Che una violazione si manifesta quando la Compagnia impedisce alle navi degli altri Stati membri di compiere le operazioni di carico e scarico con i mezzi e il personale di bordo. Eventualità, questa, rarissima.

E l'articolo 86? Che il giudice nazionale può accertare una violazione del Trattato nella forma dell'«abuso di una posizione dominante», per ottenere vantaggi diversi da quelli connessi alla pura e semplice esistenza di un sistema di monopolio.

E il giudice genovese cita:

- il pagamento di prestazioni non richieste o addirittura non utilizzate;

- l'imposizione di tariffe «non eque». E ciò si configura quando la misura base delle tariffe portuali tiene conto anche delle attività prestate dalle maestranze portuali fuori dell'ambito delle operazioni portuali oggetto di «riserva»;

- quando le tariffe includono oneri di personale non connessi alle effettive necessità dei lavoratori addetti alle operazioni portuali, ma motivati da fini «sociali» e di tutela del posto di lavoro delle maestranze;

- quando le tariffe contemplano oneri per l'utente non in funzione del costo effettivo, ma giustificati dal fine di evitare diminuzioni di entrate alla compagnia dei lavoratori portuali in dipendenza del progresso tecnologico;

- quando le tariffe includono una addizionale locale per la copertura del fondo per i disavanzi accumulati negli anni pregressi (era il caso esaminato dalla Corte del Lussemburgo);

- quando la tariffa è articolata in modo tale da rendere totalmente imprevedibile e non previamente calcolabile per l'utente il costo delle prestazioni che egli si accinge a chiedere alla Compagnia portuale.

Insomma che il ministro Tesini lasci intendere che con la sua circolare avrebbe sciolto il nodo che finora ha paralizzato i suoi predecessori temo sia una scorrettezza. Quello che il Trattato vieta - e l'abbiamo visto ben sviluppato dal giudice Marchesiello - è un uso improprio del monopolio. Ma chi stabilisce se si è in presenza o meno di un uso distorto? La magistratura, naturalmente. E non una volta per tutte, ma di caso in caso. In altre parole non c'è circolare ministeriale che possa modificare una legge dello Stato. Ma le conseguenze - se non viene approvato al più presto una nuova legge - saranno disastrose: una montagna di nuove cause rischia di ingolfare ancora di più i nostri tribunali, che già non brillano per la loro efficienza.

Ora, apro una parentesi per ricordare che a questa ordinanza del tribunale di Genova si è arrivati dopo che il pretore di La Spezia su sollecitazione dell'armatore Bruno Musso della Tarros aveva autorizzato con procedura d'urgenza - contro la compagnia dei portuali di La Spezia e contro gli ordini della capitaneria di La Spezia - proprio Bruno Musso a scaricare con propri dipendenti una nave in arrivo da Marsiglia. E vorrei ricordare che contro la delibera del pretore si erano mossi sia la compagnia dei portuali di La Spezia sia la capitaneria tramite l'Avvocatura dello Stato. Ebbene, il Ministero è intervenuto per cercare di bloccare l'Avvocatura, con la scusa (che non regge) di «timori per l'ordine pubblico». In altre parole, lo Stato ha rinunciato a difendere se stesso. Quando poi si è anche dimostrato che aveva ragione.

Ma torniamo alla circolare del Ministro e alla sentenza CEE. Ci sembra di ravvisare un altro comportamento scorretto del Ministero, al limite dell'autolesionismo, nel fatto che ci si nasconda dietro un altro giudizio, chiesto al Consiglio di Stato. Il Consiglio di Stato - alla domanda del Ministero se le sentenze interpretative della Corte di giustizia erano o no soggette alla diretta applicazione - ha risposto - positivamente. Ma questo che vuole dire? Poco o nulla, nel caso specifico. La Corte, infatti, come abbiamo visto non ha mai detto che l'articolo 110 è abrogato.

Ora, le cronache del porto di Genova ci hanno abituato a risvolti patetici quanto inqualificabili di furbizia levantina. Sono cronache costellate di cavilli, di scorrettezze, di piccoli e grandi imbrogli. Ci meraviglia che anche il Ministro sia entrato in questa logica. Qui, ormai il problema non è di fare i furbi, che troppi ce n'è.

E penso ai privati (armatori, agenti, spedizionieri) e quando parlo di singoli privati, sia chiaro che mi riferisco in qualche modo anche alla compagnia di Paride Batini. È senza dubbio un soggetto privato partecipe di un sistema oligopolistico.

Se le merci e i traffici vanno altrove, non c'è nessuno - autorità pubbliche e privati - che possa autoassolversi e dichiarare che le responsabilità sono sempre, e tutte, di qualcun altro.

Ciò che ci meravaglia è che lei, signor Ministro, pensi davvero di risolvere una *impasse* legislativa con una circolare.

I fatti dimostrano che c'è bisogno urgente proprio di una nuova legge che regolamenti un concreto funzionamento del porto, senza arbitrii e senza soprusi. Ci vogliono nuove regole, legislative e amministrative, che non colpiscano unilateralmente nessuno, ma assicurino il perseguimento di una sintesi fra l'interesse dei singoli privati e l'interesse generale.

Che fare nel frattempo, in attesa di una nuova legge? Dato per scontato - come mi sembra saggio - che l'articolo 110 non è affatto decaduto; dato per scontato che la sentenza CEE comunque fissa limiti precisi al monopolio, alla riserva di manodopera, non vedo altra strada temporanea - per evitare la paralisi e la conflittualità esasperata o peggio ancora il ricorso continuo ai tribunali - che confrontarsi con le organizzazioni sindacali, come rappresentanti generali dei lavoratori, per puntare a un accordo fra produttori e Compagnia e partendo dalle disposizioni contenute nei decreti, dagli accordi con il sindacato già recepiti nei decreti. Nel frattempo bisognerà in tutti i modi favorire la trasformazione delle compagnie in imprese (a cui potranno far capo anche i *pool* di manodopera per i picchi di lavoro), pena la loro autoconsunzione. Non possiamo dimenticare che erano più di cinque mila i portuali a Genova qualche anno fa e che oggi sono meno di mille. Senza che per questo sia migliorato alcunchè. Per finire, signor Ministro, si faccia subito una legge, il Governo chieda una corsia preferenziale.

E della sua circolare salvi il salvabile ma con l'accordo delle parti sociali, delle compagnie e degli enti o consorzi portuali.

Una ultimissima parola sulle concessioni ai privati. Con quali criteri vengono dati ai privati pezzi di porto (anche nuovi, costruiti interamente con soldi pubblici, e penso a Voltri e a Vado)? Insomma, più trasparenza sul piano del lavoro ma, per favore, più trasparenza anche sul piano delle concessioni. (*Applausi dal Gruppo del PDS. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che il senatore Staglieno ha rinunciato al suo intervento in sede di replica.

COVI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COVI. Signor Presidente, onorevole Ministro, non si può negare che appena assunto l'incarico di Governo lei è intervenuto con la circolare che ha poc'anzi illustrato nella sua risposta. E non possiamo non essere soddisfatti di questo elemento nuovo che si è verificato all'indomani della presentazione delle interrogazioni; soddisfatti anche per il contenuto della circolare, perchè si affermano alcuni principi rispetto ai quali lei ha il nostro consenso: il definitivo superamento delle forme di monopolio da parte delle compagnie portuali; la previsione della loro trasformazione in imprese secondo



i tipi di società previsti dal codice civile, la qual cosa vuole segnare in modo incisivo che le compagnie portuali agendo in veste di impresa devono operare in situazione di concorrenzialità, che si vuole sostituire alla situazione di monopolio attualmente esistente. Inoltre, la circolare tutela il principio della pluralità delle imprese; definisce i requisiti che le imprese debbono possedere per accedere alle concessioni e, infine, tutela gli aspetti occupazionali che hanno un grande rilievo.

Tuttavia, detto questo, rispetto alla sua particolare posizione, onorevole Ministro, non possiamo non rilevare che, da parte del Governo, considerato nell'astrattezza della sua attività istituzionale, vi è stata una gravissima carenza rispetto a questo problema. La sentenza della Corte costituzionale, richiamata nella circolare, risale al 10 dicembre 1991, per cui sono decorsi quasi otto mesi prima che intervenisse la circolare da lei illustrata, onorevole Ministro, con un ritardo che è sicuramente colpevole e che ha generato la situazione che tutti conosciamo - in particolare nel porto di Genova - di grande conflittualità, il che ha determinato anche situazioni di pericolo per cui si è reso necessario l'intervento delle forze dell'ordine.

Ed a questo proposito non posso non ricordare che da parte della nostra forza politica, nella persona del suo vice segretario nazionale, onorevole Bogi, era stata inviata in marzo una lettera all'onorevole Facchiano, allora Ministro della marina mercantile, perchè, proprio in relazione alla sentenza della Corte del Lussemburgo, emanata ai sensi dell'articolo 177 del Trattato, il Governo provvedesse ad intervenire. Invece ci si è limitati a seguire da lontano, senza una effettiva presenza da parte del Governo, se non in rare occasioni, riunioni abbastanza inconcludenti e che si sono stancamente trascinate tra sindacati ed imprenditori senza portare alcun risultato.

Pertanto, questo è un motivo di profonda insoddisfazione; al quale si aggiunge, onorevole Ministro, il fatto che si sia provveduto solo con una circolare, senza seguire finora la strada dell'intervento legislativo, che invece era ed è assolutamente necessario.

Lo stesso parere del Consiglio di Stato, dopo aver affermato che le sentenze emesse dalla Corte di Lussemburgo ai sensi dell'articolo 177 del Trattato possono avere diretta applicazione nell'ordinamento interno, soggiunge poi che la diretta efficacia giuridica della sentenza richiede tuttavia una sostituzione delle norme interne caducate dalla decisione giurisdizionale comunitaria attraverso un rispondente ed adeguato intervento legislativo. È il Consiglio di Stato stesso che lo raccomanda. Tale provvedimento, a nostro avviso, avrebbe dovuto essere adottato più tempestivamente. Abbiamo sentito oggi, dalle parole dell'onorevole Ministro, che il Governo si riserva di presentarlo ma condivido quanto testè detto dal senatore Rognoni, cioè l'intervento è urgente, ed invito il Governo ad attivarsi nel modo più sollecito: l'intervento è urgente perchè resta sicuramente nel nostro ordinamento una situazione di ambiguità che non può certo essere superata dalla sentenza della Corte del Lussemburgo, vigendo una norma di legge che non è stata abrogata. *(Applausi del Gruppo repubblicano)*.

PONTONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PONTONE. Signor Ministro, nella sua risposta ella ha detto che purtroppo è costretto a dare risposte burocratiche; ha fornito un elenco della situazione cantieristica, che è quella che è. Ma se quella nazionale rientra nei dati che lei ha elencato, quella napoletana è gravissima, come sicuramente saprà; anche se da poco tempo ricopre questo delicato incarico, i suoi collaboratori l'avranno certamente informata della situazione cantieristica napoletana.

La sua prima risposta riguardava i Cantieri navali partenopei, ma ella sa che esiste una situazione particolare, quella della SEBM, che fa parte della Fincantieri. Ma fino a questo momento nulla è stato fatto? Centinaia di operai sono in cassa integrazione da molto tempo e pertanto sono quasi al limite del licenziamento perchè non potranno restare sempre in cassa integrazione. Di sicuro i suoi collaboratori le avranno evidenziato - e se non lo avessero fatto, mi corre l'obbligo di farlo - la indisponibilità di banchine attrezzate per la cantieristica napoletana nel porto di Napoli, che pure ha sempre vissuto di cantieristica. Il porto di Napoli e i suoi cantieri erano famosi nel mondo mentre oggi sono completamente dimenticati.

Bisogna segnalare - e lo sottolineo - la enorme difficoltà per l'ottenimento di un punto di attracco da attrezzare nel porto di Napoli; sembra assurdo non poterlo ottenere, e dobbiamo denunciare anche la impossibilità di conservare quello ottenuto e all'uopo attrezzato fino al termine della riparazione. È assurdo che non si possa terminare una riparazione al punto di attracco che si è ottenuto. È una precarietà fisiologica - e sottolineo questo aggettivo - della cantieristica del porto di Napoli, a cui si aggiunge, come ricordavo prima, quella della SEBM.

Le norme CEE sono quelle che sono, ma non ci si può sempre nascondere dietro di esse; adesso non ci si può nascondere dietro la privatizzazione e bisogna quindi intervenire e presto. I napoletani e i cantieri napoletani in particolare non vogliono, non devono e non possono vivere di assistenzialismo; ma, vivaddio, bisogna agire in modo da difendere la cantieristica napoletana. È necessario che il Governo assuma una posizione chiara e precisa in questo campo.

La cassa integrazione pone l'uomo-lavoratore in una situazione di disagio; i lavoratori napoletani, quelli del porto in particolare, lottano da tempo perchè ci possa essere un trasparente recupero al mercato dei bacini pubblici di carenaggio del porto di Napoli.

Ella, signor Ministro, ha detto che la sua risposta è burocratica, ma ha anche aggiunto che esiste la volontà politica. Allo stato devo dichiararmi insoddisfatto della sua risposta però mi appello alla volontà politica non solo sua ma di tutto il Governo di cui lei fa parte. Ma la volontà politica per il domani - e la risposta sicuramente non me la potrà dare adesso - sarà quella di dare lavoro alla cantieristica napoletana? È un interrogativo che debbo porre e che si pongono tutti i napoletani e tutti i lavoratori che sono addetti alla cantieristica nel porto di Napoli.

La sua volontà politica, spero, onorevole Ministro, che la potrà dimostrare nel tempo. Mi auguro che ciò si verifichi perchè la volontà politica di un Governo si manifesta attraverso le realizzazioni. Quindi, mi auguro e desidero che tali realizzazioni si possano verificare definitivamente per la cantieristica del porto di Napoli. (*Applausi del Gruppo del MSI-DN*).

FAGNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAGNI. Signor Presidente, devo innanzitutto dare atto al ministro Tesini, come del resto giustamente hanno fatto altri colleghi, di aver risposto immediatamente alle nostre interrogazioni, non tanto perchè c'è un problema sul tappeto che interessa tutti quanti, ma (credo e spero) perchè inaugura un nuovo modo di rapportarsi con il Parlamento: non bisogna lasciare che interpellanze e interrogazioni giacciono per mesi, se non per anni, senza ottenere una risposta.

Il senatore Orsini ha detto che qualcuno considera la sentenza della Corte di Lussemburgo come carta straccia. Onorevole senatore, è vero anche il contrario (ammesso che lo sia quello che lei ha sostenuto): c'è chi intende come carta straccia le leggi italiane, soprattutto quelle che per il tempo o per situazioni contingenti sono diventate scomode e ingombranti. È il caso, nella fattispecie, del codice della navigazione, che sta diventando ingombrante e scomodo per qualcuno, così come le leggi precedenti emesse dallo Stato italiano.

Onorevole ministro, pur dandole atto dello sforzo di mediazione compiuto nella circolare del 10 luglio, la nostra insoddisfazione deriva dal fatto che c'è una evidente propensione ad interpretare la sentenza della Corte di Lussemburgo come se essa di fatto sancisca la fine del monopolio delle compagnie e quindi renda inevitabile l'abrogazione dell'articolo 110 del codice della navigazione. Da ciò deriverebbe la necessità di mettere mano a tutta la legislazione che riguarda la portualità.

Onorevole Ministro, mi permetto di replicarle forse anche con un po' di testardaggine, ma soprattutto perchè desidero che in questa interpretazione nessuno venga condizionato da interessi di parte (cioè dare ragione agli altri oppure dare torto soltanto a qualcuno). La sentenza della Corte di Lussemburgo (mi permetto di leggerne due punti), a proposito di diritti esclusivi nella giurisprudenza costante, recita: «l'impresa che fruisce di un monopolio legale su una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata una impresa che occupa una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del Trattato». Il comma 1 dell'articolo 86 individua l'incompatibilità del monopolio con il mercato comune e quindi pone il seguente divieto: «nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio tra Stati membri, lo sfruttamento abusivo da parte di una o più imprese di una posizione dominante sul mercato europeo».

Inoltre, la sentenza della Corte di Lussemburgo nei punti 16 e 17 prosegue: «Va poi precisato che, sebbene il semplice fatto di creare una posizione dominante mediante la concessione di diritti esclusivi, ai

sensi dell'articolo 90, non è di per sé incompatibile con l'articolo 86, uno Stato membro contravviene ai divieti posti da queste due posizioni quando l'impresa di cui trattasi è indotta, con il mero esercizio di diritti esclusivi che le sono attribuiti, a sfruttare abusivamente la sua posizione dominante».

Allora, o noi riteniamo che il Governo italiano abbia consentito che si svolgesse abusivamente un'attività nei porti e che quindi le compagnie portuali esercitassero tale attività, che pure è dominante, anche se non in condizioni di monopolio esclusivo (infatti la compagnia di Genova è diversa da quella di La Spezia, a sua volta diversa da quella di Trieste, in quanto nei vari porti italiani operano soggetti differenti, consorzi autonomi, consorzi tra comuni, enti portuali, aziende mezzi meccanici, e quindi vi è una diversità nell'organizzazione e nell'autorità che esercita il proprio potere gestionale salvo le capitanerie che sono l'autorità marittima), cioè sarebbe stato consentito un abuso dentro i porti, oppure - se così non è stato - non consideriamo carta straccia la legislazione italiana. Pertanto, considerando che in questi anni si sono verificati cambiamenti nella gestione della portualità, è pertanto necessario ed urgente porre mano ad una legge che dia pace e competitività ai porti. Certo nel passato - me lo lasci dire signor Ministro - c'è stato un vero e proprio braccio di ferro, sia fra le varie forze del Governo che all'interno delle stesse forze di maggioranza, per cercare di piegare la normativa verso l'una o l'altra parte.

Sono convinta che ciò non dovrebbe accadere. Tuttavia affinché ciò non accada, è necessario approvare una legge che dia davvero la possibilità a ciascuno di esercitare in piena libertà il proprio lavoro.

Ho ascoltato l'intervento del collega repubblicano Covi, ma so anche cosa pensano gli amici repubblicani di Carrara, oltre a tutti coloro che hanno lottato e stanno lottando duramente in quel porto, dove sono intervenute perfino le forze di polizia a seguito del verificarsi di una situazione analoga a quella del porto di Genova: sono stati chiamati infatti a presidiare il porto 300 poliziotti, così come accadde qualche anno fa per il porto di Livorno. I casi da citare sarebbero tantissimi e non mi sembra che quanto dichiarato dal senatore Covi, sia in sintonia con i portuali carrarini anche se questo aspetto dovrà poi essere verificato.

**PRESIDENTE.** Senatrice Fagni, le comunico che sta per scadere il tempo a sua disposizione.

**FAGNI.** Sì, Signor Presidente, mi avvio alla conclusione.

Se la lettura delle normative vigenti è serena e non vuole andare oltre per cercare di piegare il contenuto a fini particolari, dovremo e potremo produrre una normativa che vada in una certa direzione, ad uso e consumo non di una parte, ma dello sviluppo della portualità, in conformità a quello che noi riteniamo sia giusto, ovvero lo sviluppo dell'economia marittima che si è avvalsa nel passato e che si avvarrà anche per il futuro di una particolare attenzione ai porti e alla cantieristica.

Avremo comunque modo di approfondire successivamente questo discorso. Tuttavia, seppur ringraziandola, signor Ministro, come ho già

detto all'inizio del mio intervento, non mi ritengo pienamente soddisfatta della sua risposta proprio per questa propensione ad andare verso una sola direzione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni è così esaurito.

### Per lo svolgimento di una interpellanza

GAROFALO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatore Garofalo, a che titolo domanda di parlare?

GAROFALO. Signor Presidente, chiedo la parola per sollecitare una risposta, che, oserei definire immediata, all'interpellanza n. 2-00065 presentata poco fa dal senatore Chiarante e da altri senatori. Faccio presente che stamattina, nel corso di un incontro del nostro Gruppo con le organizzazioni sindacali (come credo sia anche avvenuto anche con altri Gruppi), ci siamo trovati di fronte ad un fatto singolarissimo: 1600 lavoratori, tutti dipendenti da una serie di ditte di proprietà del signor Vincenzo Alvaro e che operano nel settore della telefonia, hanno svolto una lunga lotta per estromettere dal settore il loro datore di lavoro, sospettato di essere contiguo alle organizzazioni mafiose ed anche citato negli atti della Commissione antimafia. Dopo una lunga battaglia, è stato raggiunto l'obiettivo che la SIP, che è la società che affida le commesse, ha deciso di rescindere il contratto con il signor Alvaro. A questo punto però si viene a determinare una situazione che rischia di essere assurda, in quanto la SIP propone di far subentrare al signor Alvaro una serie di aziende che non sono tutte di primissimo piano. Inoltre, la SIP propone di affidare a queste aziende un pacchetto di commesse tali per cui una parte consistente di questi lavoratori dovrebbe essere licenziata. Pertanto l'effetto della battaglia condotta da questi lavoratori contro la mafia e contro la presenza di organizzazioni mafiose nel settore avrebbe come risultato la perdita del posto di lavoro. A nostro avviso questo è un fatto assolutamente singolare. Considerato che domani avrà luogo una trattativa presso il Ministero del lavoro fra la SIP e le organizzazioni sindacali con all'ordine del giorno questo problema, la sollecitazione dell'intervento del Governo è tesa ad evitare l'effetto paradossale, per cui l'impegno nella battaglia civile e democratica contro la mafia produce il risultato di far perdere il posto di lavoro.

PRESIDENTE. Senatore Garofalo, la Presidenza si farà tramite della sua richiesta al Governo.

### Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poichè la Commissione giustizia ha fatto sapere di non essere in grado di concludere l'esame del

decreto-legge sulle misure antimafia in tempo utile, il decreto stesso non sarà inserito all'ordine del giorno dell'Assemblea di domani.

Avverto inoltre che, per consentire la partecipazione alle Commissioni congiunte affari esteri della Camera e del Senato, la seduta di domani, mercoledì 15 luglio 1992, avrà inizio alle ore 17.

### **Interpellanze ed interrogazioni, annunzio**

**PRESIDENTE.** Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

*PROCACCI, segretario, dà annunzio delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza, che saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

### **Ordine del giorno per la seduta di mercoledì 15 luglio 1992**

**PRESIDENTE.** Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 15 luglio 1992, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

#### **I. Seguito della discussione del disegno di legge:**

Conversione in legge del decreto-legge 26 maggio 1992, n. 298, recante disposizioni concernenti l'estinzione dei crediti di imposta e la soppressione della ritenuta sugli interessi, premi ed altri frutti derivanti da depositi e conti correnti interbancari, agevolazioni tributarie per incentivare l'abbattimento delle emissioni inquinanti l'atmosfera, la gestione del gioco del lotto, nonché altre disposizioni tributarie e finanziarie (278) *(Relazione orale)*.

#### **II. Discussione dei disegni di legge:**

1. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 maggio 1992, n. 295, recante spese per il funzionamento del Ministero di grazia e giustizia (383) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

2. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 maggio 1992, n. 297, recante norme in materia di trattamento economico e di potenziamento dei mezzi delle Forze armate, nonché di spese connesse alla crisi del Golfo Persico (434) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

III. Deliberazioni sulle richieste di adozione della procedura abbreviata prevista dall'articolo 81 del Regolamento per i disegni di legge:

1. PROCACCI ed altri. - DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - Modifica degli articoli 9, 24 e 32 della Costituzione (163).

- MANCINO. - DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - Modifica degli articoli 9, 24 e 32 della Costituzione (291).

2. SMURAGLIA e CUTRERA. - Modifiche al decreto legislativo 15 agosto 1991, n. 277, in materia di sicurezza sul lavoro (210).

3. MURMURA ed altri. - Inquadramento nel Ministero dell'agricoltura e delle foreste del personale degli enti di sviluppo agricolo di cui all'articolo 8 della legge 30 aprile 1976, n. 386 (256).

4. COLOMBO SVEVO ed altri. - Autorizzazione di spesa per il funzionamento del Comitato nazionale interdisciplinare di bioetica (292).

5. CARPENEDO e DI BENEDETTO. - Trattamento tributario delle somme erogate dalle Regioni per la costituzione dei fondi di dotazione (332).

6. GUALTIERI ed altri. - Riversamento delle scommesse raccolte dalle agenzie ippiche sui totalizzatori (403).

7. COVI ed altri. - Norme in materia di abusiva riproduzione di opere librerie e abrogazione del contributo sulle opere di pubblico dominio di cui agli articoli 177, 178 e 179 e ultimo comma dell'articolo 172 della legge 22 aprile 1941, n. 633 (429).

8. PECCHIOLI ed altri. - Legge-quadro in materia di tutela dell'ambiente dall'inquinamento acustico (433).

La seduta è tolta (ore 18,45).

Allegato alla seduta n. 15**Disegni di legge, annuncio di presentazione**

È stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Presidente del Consiglio dei ministri:*

«Delega al Governo per la razionalizzazione e la revisione delle discipline in materia di sanità, di pubblico impiego, di previdenza e di finanza territoriale» (463).

In data 9 luglio 1992, sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

GAVA, COLOMBO, MAZZOLA, AZZARÀ, BALLESI, CONTI, CREUSO, DI BENEDETTO, GIACOVAZZO, LAURIA, MANZINI, MINUCCI Daria, RICCI, RUSSO Vincenzo, TANI, BERNASSOLA, ACQUARONE, GUZZETTI, ZECCHINO, COVIELLO, RUFFINO, SAPORITO, CABRAS, POSTAL, GIOVANNIELLO e COVELLO. - DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - «Incompatibilità tra cariche elettive e appartenenza al Governo e agli organi esecutivi delle regioni e degli enti locali» (459);

CAPPUZZO, GIOVANNIELLO, GRASSI BERTAZZI, CARRARA, PERINA e RUFFINO. - «Norme sul servizio civile e sull'obiezione di coscienza» (460).

In data 13 luglio 1992, è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa del senatore:

CONDORELLI. - «Nuove norme sulla organizzazione dei prelievi e dei trapianti di organi di cadavere» (461).

Sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

DIONISI, GRASSANI, LIBERTINI, COSSUTTA, LOPEZ, SALVATO, MERIGGI, CROCETTA e VINCI. - «Modifiche alle norme in materia di assistenza sanitaria recate dall'articolo 4 della legge 30 dicembre 1991, n. 412» (462);

COVI, FERRARA SALUTE, RIZ, SPERONI, LIBERTINI, RASTRELLI, MAZZOLA, PROCACCI, COVATTA, CHIARANTE, BARBIERI, GRANELLI, COMPAGNA, DUJANY, MARTINAZZOLI, MAISANO GRASSI e FRANZA. - «Ricostituzione e proroga dell'attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo in Italia e sulle cause della mancata individuazione dei responsabili delle stragi, di cui alla legge 17 maggio 1988, n. 172 e successive modificazioni» (464);

MINUCCI Daria, COLOMBO SVEVO, MAZZOLA, COVIELLO, DOPPIO, PARISI Francesco, DE GIUSEPPE, RUFFINO, IANNI, GUZZETTI, COLOMBO, FONTANA Elio, PINTO, COCO, BUTINI, PERINA, ZANGARA, GRASSI BERTAZZI, SAPORITO, DI



LEMBO, MEO, INNOCENTI, DI BENEDETTO, GIOVANNIELLO, INZERILLO, CARPENEDO, COVELLO, D'AMELIO, DI NUBILA, BERNASSOLA e TANI. - «Nuove norme a tutela della dignità della persona contro la violenza sessuale» (466).

### **Disegni di legge, apposizione di nuove firme**

Il senatore Tedesco Tatò ha dichiarato di apporre la propria firma al disegno di legge n. 121.

I senatori Scevarolli, Covatta, Calvi, Cocciu e Zappasodi hanno dichiarato di apporre la propria firma al disegno di legge n. 441.

### **Disegni di legge, richieste di dichiarazione d'urgenza**

In data 10 luglio 1992, i senatori Gualtieri, Covi, Visentini, Maccanico, Chiarante, Pecchioli, Riz, Libertini, Granelli, Martinazzoli, Cavazzuti, Forte, Compagna, Visco, Rastrelli, Giunta, Stefanelli, Minucci Adalberto, Pagano e Luongo hanno richiesto che sia deliberata l'urgenza ed adottata la procedura abbreviata di cui all'articolo 81 del Regolamento del Senato sul disegno di legge: Gualtieri ed altri. - «Riversamento delle scommesse raccolte dalle agenzie ippiche sui totalizzatori» (403).

### **Disegni di legge, assegnazione**

Il seguente disegno di legge è stato deferito

- in sede deliberante:

*alla 7ª Commissione permanente* (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

Bo ed altri. - «Ulteriori provvedimenti per la tutela del carattere artistico e storico della città di Urbino e per le opere di risanamento igienico e di interesse turistico, in particolare per la cinta muraria della stessa città» (377), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 8ª, della 10ª, della 13ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

In data 13 luglio 1992, il seguente disegno di legge è stato deferito

- in sede referente:

*alla 11ª Commissione permanente* (Lavoro, previdenza sociale):

MINUCCI Daria ed altri. - «Norme in materia di congedi parentali» (418), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª e della 12ª Commissione.

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

- in sede referente:

*alla 1ª Commissione permanente* (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

COLOMBO SVEVO ed altri. - «Riconoscimento alle donne candidate in elezioni del diritto di presentarsi con il solo cognome da nubili o da coniugate» (231), previo parere della 2ª Commissione;

COLOMBO SVEVO ed altri. - «Norme relative alle campagne informative per la promozione dell'affidamento dei minori» (237), previ pareri della 2ª, della 5ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

COLOMBO SVEVO ed altri. - «Autorizzazione di spesa per il funzionamento del Comitato nazionale interdisciplinare di bioetica» (292), previo parere della 5ª Commissione;

FILETTI ed altri. - «Riordinamento dell'Istituto nazionale di statistica e delle attività statistiche nazionali» (304), previ pareri della 2ª e della 5ª Commissione;

ZAPPASODI ed altri. - «Modifica agli articoli 16 e 63 della legge 8 giugno 1990, n. 142, recante ordinamento delle autonomie locali» (362), previo parere della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - CARPENEDO ed altri. - «Modifiche e integrazioni allo Statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia» (406), previo parere della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

MOLINARI ed altri. - «Istituzione di una Commissione bicamerale d'inchiesta per accertare in che modo i rapporti tra potere politico, amministrazioni pubbliche, imprenditori pubblici e privati diano occasione al compimento di illeciti penali e amministrativi; e per individuare le proposte più urgenti di riforma legislativa ed amministrativa atte a prevenire e reprimere tali illeciti» (398), previ pareri della 2ª, della 5ª e della 8ª Commissione;

GUALTIERI ed altri. - «Ripristino della festività del 2 giugno» (430), previ pareri della 5ª, della 10ª e della 11ª Commissione;

*alla 2ª Commissione permanente* (Giustizia):

«Conversione in legge del decreto-legge 13 luglio 1992, n. 335, recante disposizioni urgenti concernenti l'incremento dell'organico del Corpo di polizia penitenziaria ed il trattamento di persone detenute affette da infezione da HIV» (465), previ pareri della 1ª, della 4ª, della 5ª e della 12ª Commissione.

È stato inoltre deferito alla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento;

*alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agro-alimentare):*

CARLOTTO e RABINO. - «Modifiche alla legge 3 maggio 1989, n. 169, concernente disciplina del trattamento e della commercializzazione del latte alimentare vaccino» (109), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 10ª, della 12ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee;

LOBIANCO ed altri. - «Norme quadro in materia di raccolta e di commercializzazione dei funghi epigei freschi, secchi e conservati» (226), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 10ª, della 12ª, della 13ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

*alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):*

LOBIANCO ed altri. - «Norme sulla produzione e la commercializzazione delle paste alimentari» (221), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 9ª, della 12ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee;

*alla 11ª Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale):*

CARLOTTO. - «Modifica della legge 12 giugno 1984, n. 222, recante revisione della disciplina della invalidità pensionabile» (113), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

*alla 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali):*

PECCHIOLI ed altri. - «Legge-quadro in materia di tutela dell'ambiente dall'inquinamento acustico» (433), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 7ª, della 8ª, della 10ª, della 11ª, della 12ª Commissione, della Giunta per gli affari delle Comunità europee e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

### **Disegni di legge, richieste di parere**

In data 13 luglio 1992, la 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) è stata chiamata ad esprimere il proprio parere sul disegno di legge: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 maggio 1992, n. 297, recante norme in materia di trattamento economico e di potenziamento dei mezzi delle Forze armate, nonchè di spese connesse alla crisi del Golfo Persico» (434) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), già assegnato in sede referente alla 4ª Commissione permanente, previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

### **Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, deferimento**

Le seguenti domande di autorizzazione a procedere sono state deferite all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari:

nei confronti del senatore Pains, per il reato di cui all'articolo 594, primo, secondo e terzo comma, del codice penale (*Doc. IV*, n. 10);

nei confronti del senatore Merolli, per i reati di cui agli articoli 48, 323, primo comma, 61, nn. 2 e 9, del codice penale; nonchè agli articoli 378 e 61, n. 9, del codice penale (*Doc. IV*, n. 11);

nei confronti del senatore Pagano, per il reato di cui all'articolo 341 del codice penale (*Doc. IV*, n. 12);

nei confronti del senatore Citaristi, per i reati di cui agli articoli 81, 110, 319 e 319-bis del codice penale; nonchè agli articoli 81, capoverso, del codice penale, 7 della legge 2 maggio 1974, n. 195 e 4 della legge 18 novembre 1981, n. 659 (*Doc. IV*, n. 13);

nei confronti del senatore Gangi, per i reati di cui agli articoli 81, capoverso, 110, 112, n. 3, 640, secondo comma, n. 1, 61, n. 9 e 40 del codice penale; nonchè agli articoli 81, capoverso, 110, 112, n. 3, 61, n. 2, 48 e 479 del codice penale (*Doc. IV*, n. 14);

nei confronti del senatore Ballesi, per il reato di cui all'articolo 323 del codice penale (*Doc. IV*, n. 15);

nei confronti del senatore Ballesi, per il reato di cui all'articolo 323 del codice penale (*Doc. IV*, n. 16).

### **Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, presentazione di relazioni**

A nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, in data 10 luglio 1992 il senatore Franchi ha presentato la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere nei confronti del senatore Visibelli, per il reato di cui all'articolo 648 del codice penale (*Doc. IV*, n. 2).

### **Governo, trasmissione di documenti**

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha comunicato, ai sensi dell'articolo 18 della legge 23 agosto 1988, n. 400, nonchè ai sensi dell'articolo 3 della legge 29 ottobre 1991, n. 358, che con proprio decreto in data 28 giugno 1992 ha nominato l'avvocato Fernanda Contri Segretario generale della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Tale comunicazione è stata trasmessa alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione).

Il Ministro della difesa, con lettera in data 6 luglio 1992, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 10 maggio 1983, n. 212, copia del decreto interministeriale emanato in data 28 febbraio 1992, concernente le determinazioni per l'anno 1992 del contingente massimo dei vari gradi per il ruolo dei sottufficiali nocchieri di porto del servizio permanente effettivo del Corpo delle capitanerie di porto della Marina militare, istituito dall'articolo 2 della legge 6 agosto 1991, n. 255.

Detta documentazione sarà inviata alla 4ª Commissione permanente.

### **Corte dei conti, trasmissione di relazioni sul rendiconto generale dello Stato**

Il Presidente della Corte dei conti ha trasmesso la relazione sul rendiconto generale dello Stato e conti allegati, relativi all'esercizio finanziario 1991, ad integrazione della relativa decisione già annunciata all'Assemblea il 1º luglio 1992 (*Doc. XIV, n. 1*).

Detta relazione sarà inviata alla 5ª Commissione permanente.

### **Petizioni, annunzio**

Sono state presentate le seguenti petizioni:

il signor Matteo Oliva, di Salerno, chiede un provvedimento legislativo che sancisca il conferimento del titolo di cavaliere della patria ai combattenti del secondo conflitto mondiale (*Petizione n. 16*);

il signor Lorenzo Benedetti di Barga (Lucca), chiede che le quantificazioni relative a valori reddituali espresse nella normativa vigente siano adeguate annualmente secondo l'indice ISTAT (*Petizione n. 17*);

il signor Lorenzo Benedetti, di Barga (Lucca), chiede un provvedimento di revisione costituzionale per la soppressione della XIVª disposizione transitoria della Costituzione (*Petizione n. 18*);

il signor Lorenzo Benedetti, di Barga (Lucca), chiede un provvedimento legislativo per l'abrogazione dell'articolo 16 della legge 9 marzo 1989, n. 88, concernente la difesa legale degli amministratori e dei dipendenti dell'INPS e dell'INAIL (*Petizione n. 19*);

il signor Lorenzo Benedetti, di Barga (Lucca), chiede che sia modificato l'articolo 2, comma 9, del decreto legge 13 marzo 1988, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 1988, n. 153, nel senso di rivedere i criteri di determinazione del reddito familiare complessivo, assoggettabile all'IRPEF, ai fini della corresponsione dell'assegno per il nucleo familiare (*Petizione n. 20*).

Tali petizioni, a norma del Regolamento, sono state trasmesse alle Commissioni competenti.

**Interpellanze**

MANNA, GALDELLI, LIBERTINI. - *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e, ad interim, delle partecipazioni statali, del lavoro e della previdenza sociale e dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - (Già 4-00555).

(2-00060)

BOFFARDI, PARISI Vittorio, GIOLLO. - *Ai Ministri dell'ambiente e dei trasporti.* - Premesso che a seguito dell'affondamento della petroliera «Haven», di stazza lorda attorno alle 350.000 tonnellate, nel golfo di Genova dopo una esplosione e un successivo incendio si è determinata una situazione di gravissimo rischio ambientale con dimensioni che avrebbero interessato vastissime porzioni del Mediterraneo, gli interpellanti chiedono di conoscere lo stato del relitto adagiato sul fondale antistante Arenzano, le quantità di greggio liquido o, allo stato, di morchia o anche plastificato che fuoriesce dalle cisterne e i risultati dell'analisi dell'impatto sulla flora e la fauna marina.

(2-00061)

BOFFARDI, LIBERTINI. - *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* - Premesso:

che il sovraffollamento che caratterizza in maniera ormai cronica la casa circondariale di Marassi a Genova determina un profondo disagio tra le guardie penitenziarie che, ridotte di numero di oltre cinquanta unità rispetto a quanto previsto, devono far fronte ad un numero di detenuti di ottanta unità in più rispetto a quanti sono dignitosamente ospitabili;

che nel nuovo carcere di Pontedecimo, la cui utenza è stata di volta in volta cambiata (ospitando donne, ragazzi, e ora popolazione mista), gli organici sono ulteriormente ridotti e anche in questo complesso, come a Marassi, l'insufficienza numerica comporta incertezze e appesantimenti nei turni, nei diritti al riposo, e quindi, in ultima analisi, nelle condizioni stesse di sicurezza in cui gli addetti prestano lavoro,

gli interpellanti chiedono di conoscere quali provvedimenti si intenda adottare con urgenza per far fronte alla situazione descritta.

(2-00062)

DIONISI, GRASSANI, LIBERTINI, SALVATO, MANNA, MERIGGI, FAGNI, CONDARCURI. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che, come ogni anno, a causa della sottostima del Fondo sanitario nazionale, finalizzata a far tornare artificiosamente i conti dello Stato, e a causa dell'intempestivo trasferimento delle risorse alle regioni, queste sono costrette a sospendere servizi sanitari come l'erogazione ai malati di farmaci e di prestazioni specialistiche introducendo la pratica dell'assistenza indiretta con grave limitazione del diritto alla tutela della salute;

che in particolare la regione Campania ha annunciato recentemente la decisione di sospendere l'erogazione diretta dei servizi sanitari

per passare a quella indiretta, dopo aver finalmente preso atto della gravissima situazione della gestione della sanità in quella regione in cui più vistoso è stato l'intreccio immorale e malavitoso tra apparato pubblico ed operatori del settore sanitario, ispirato a logiche speculative che hanno moltiplicato in modo spaventoso i centri di riabilitazione, i laboratori di analisi, gli ambulatori specialistici convenzionati con il Servizio sanitario nazionale e hanno reso ingovernabile un servizio sociale fondamentale per i cittadini e incontrollabile la spesa;

considerato:

che ogni politica di risanamento, pur doverosa ed utile se modifica i nodi strutturali dello sperpero di risorse e servizi dove si annidano gli interessi speculativi e parassitari, non può passare attraverso una vera e propria sospensione di un diritto costituzionalmente garantito come quello della tutela del benessere psicofisico dei cittadini, ma invece attraverso comportamenti trasparenti e rigorosi degli operatori sanitari e della pubblica amministrazione;

che le decisioni che starebbero per essere assunte dalla giunta regionale hanno provocato non solo le vivaci proteste dei gestori delle strutture convenzionate in difesa dei loro consolidati privilegi e vantaggi cresciuti nell'ambito di una incapace gestione amministrativa e nella collusione di interessi con amministratori pubblici di pochi scrupoli, ma anche le giuste reazioni dei sindacati preoccupati per l'ulteriore colpo ai cittadini ed allo Stato sociale che i provvedimenti annunciati rappresenterebbero;

valutato inoltre:

che i cittadini campani hanno già subito in questi ultimi giorni una limitazione del loro diritto all'assistenza sanitaria a causa della chiusura di molti reparti dei policlinici napoletani;

che non possono essere pagati dai cittadini, soprattutto se malati, gli effetti perversi di anni di cattiva gestione della cosa pubblica e della sanità, in particolare e tantomeno le malefatte e i veri e propri illeciti perpetrati nel settore della sanità dalla regione Campania,

gli interpellanti chiedono di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per risparmiare ai cittadini campani questi ulteriori sacrifici e per garantire, in ogni modo e a tutti, nelle condizioni previste dalle leggi vigenti, l'esercizio del diritto alla salute.

(2-00063)

**BOFFARDI, LIBERTINI.** – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che il 10 luglio 1992 con uno sciopero generale di quattro ore i lavoratori dell'industria della Liguria hanno ricordato all'opinione pubblica, alle forze sociali e politiche, e soprattutto al Parlamento e al Governo, lo stato di grave crisi in cui versa l'industria in Liguria e a Genova in particolare;

considerato che tale crisi si esprime, in un contesto già caratterizzato da grande disoccupazione giovanile, con il susseguirsi di provvedimenti che colpiscono ora questa ora quella azienda senza, d'altro canto, mostrare alcuna logica nè pianificazione che si faccia carico delle fasi di transizione dalla dismissione di una azienda all'avvio di attività produttive alternative;

ricordato che questo processo ha già allontanato 44.000 lavoratori dall'occupazione e minaccia nei prossimi mesi di mettere sul lastrico altri 20.000 lavoratori;

ricordato altresì che la presenza del comparto industriale in Liguria costituisce una risorsa storica di altissimo valore professionale e che quindi il depauperamento di essa è un colpo non solo alla regione ma alla nazione intera,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

come intenda il Governo intervenire in merito garantendo quel coordinamento e quella pianificazione delle politiche dei vari Ministeri ed enti pubblici che fino ad ora non ci sono stati, verificando l'attuazione dei programmi come utopia che desta, per i suoi ritardi, serie preoccupazioni;

come si intenda predisporre un piano di provvedimenti che non si basino solo sui prepensionamenti e la messa in cassa integrazione o in stato di mobilità dei lavoratori ma puntino ad un recupero e ad un rilancio dell'attività produttiva industriale, valorizzando le grandi potenzialità professionali e tecnologiche presenti anche in funzione di attività ad alto contenuto tecnologico;

se non si ritenga utile un confronto ravvicinato con tutte le componenti istituzionali, sociali e sindacali rappresentative del territorio interessato.

(2-00064)

**CHIARANTE, TEDESCO TATÒ, SPOSETTI, GAROFALO, PINNA, SALVI, MESORACA.** - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, delle poste e delle telecomunicazioni e dell'interno.* - Premesso:

che nel corso di incontri svoltisi in Senato le organizzazioni sindacali della Calabria e del Lazio e le organizzazioni sindacali nazionali confederali e di categoria hanno segnalato, al Gruppo del Partito democratico della sinistra e agli altri Gruppi parlamentari, la singolare situazione nella quale si sono venuti a trovare i lavoratori della Euroicot, dell'Acet e dell'ex Comitel, società che operano in Calabria e nel Lazio nel settore degli impianti telefonici;

che questi lavoratori, tutti dipendenti delle ditte che fanno capo al signor Vincenzo Alvaro di Reggio Calabria, hanno condotto una lunga e difficile lotta per ottenere che la SIP rescindesse i contratti a suo tempo stipulati con il loro datore di lavoro, personaggio fortemente sospettato di collegamenti non casuali con le organizzazioni mafiose, come si evince anche dagli atti della Commissione antimafia;

che nel momento in cui l'obiettivo è stato finalmente raggiunto la SIP, che ha relevantissime responsabilità per avere consentito l'ingresso nel settore del signor Alvaro e l'espansione delle sue società, propone di far subentrare aziende non tutte di primissimo livello e, per di più, offre un pacchetto di commesse del tutto insufficiente a consentire l'assorbimento dei lavoratori già dipendenti del signor Alvaro;

che più precisamente le commesse garantite dalla SIP alle aziende subentranti comporterebbero il licenziamento di una parte rilevante di lavoratori nel Lazio e soprattutto in Calabria;



che, se questo orientamento della SIP dovesse essere confermato nella trattativa che si svolgerà presso il Ministero del lavoro, si determinerebbe una situazione paradossale, per cui una lotta mirata a contrastare ed eliminare presenze sospette e inaffidabili in un settore a diretta responsabilità della mano pubblica produrrebbe come risultato una perdita secca di posti di lavoro;

che il signor Alvaro si vanta di poter garantire tutta la forza-lavoro attualmente impegnata senza licenziamenti e riduzioni, ove fosse ripristinato il rapporto fra le sue aziende e la SIP;

che gli effetti di una chiusura negativa del confronto in corso fra le organizzazioni sindacali e la SIP sarebbero, dunque, tali da scoraggiare ogni ulteriore impegno del mondo del lavoro nella lotta contro la mafia e creerebbero un contraccolpo preoccupante in situazioni - quella calabrese in particolare - che richiedono una vasta e convinta partecipazione di massa alla battaglia contro le organizzazioni mafiose,

gli interpellanti chiedono di sapere se il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri in indirizzo non ritengano necessario e dovuto un intervento autorevole e immediato che, attraverso una soluzione positiva della vertenza, aiuti il mantenimento e la diffusione di un impegno popolare teso ad eliminare le presenze e i condizionamenti della criminalità organizzata nell'economia e nella società.

(2-00065)

### Interrogazioni

STAGLIENO. - *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Premesso che nel porto di Genova si contrappongono due posizioni: quella della Corte costituzionale, la quale stabilisce l'immediata operatività delle sentenze comunitarie, in particolare di quella del 12 dicembre 1991 della Corte di giustizia della CEE di Lussemburgo, contro il monopolio della mano d'opera portuale; quella della Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie che si appella all'articolo 110, comma 5, del codice della navigazione, dove si sancisce invece il monopolio delle compagnie (posizione che però viene a sua volta contraddetta da due recenti decisioni delle preture di Massa e di La Spezia a favore del diritto degli armatori all'autoproduzione);

considerato:

che tale contraddittorietà di norme acuisce il disagio già gravissimo nel porto di Genova;

che esiste una totale chiusura da parte del Consorzio autonomo del porto nei confronti della Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie relativamente alla loro proposta di giungere a un raggruppamento univoco delle forze portuali (ovvero assieme alla Compagnia Pietro Chiesa e ai lavoratori del ramo portuale) per garantire a costi davvero competitivi tutti i servizi nello scalo genovese,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno:

che vengano introdotte norme inequivocabili nell'ordinamento;

che si eviti, affinché più non si manifestino tensioni e forme di violenza, il formarsi di un sistema di monopoli, specie con l'esclusiva concessione di *terminal* a gruppi privati;

che, pur prefigurando la necessità di porre la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie «sul mercato», non si adottino nei suoi confronti i suddetti atteggiamenti di chiusura;

che, infine, per evitare il protrarsi di una gestione spartitoria e partitocratica delle massime cariche portuali, il Governo favorisca – magari facendosene arbitro – la formazione di un «consiglio del porto». I suoi membri dovrebbero essere estratti a sorte da una rosa di nomi espressa a scrutinio segreto sia dai lavoratori, sia dagli imprenditori, sia dalla regione Liguria. Tra i membri di tale «consiglio del porto», sempre per sorteggio, verrebbero scelti un presidente, due vicepresidenti, un segretario, un tesoriere. A loro spetterebbe il potere di gestione per un periodo di 3 anni con mandato non rinnovabile oltre i 9 anni. Al potere esecutivo del «consiglio del porto» si affiancherebbero commissioni tecniche. (*Svolta in corso di seduta*)

(3-00095)

GUALTIERI, COVI, FERRARA SALUTE, GIUNTA, MACCANICO. – *Al Presidente del Consiglio ed al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* – Premesso:

che la situazione del porto di Genova vede il perdurare di una situazione conflittuale tra la Compagnia portuale e il Consorzio autonomo del porto e che questo stato produce pesanti effetti sulla funzionalità complessiva della struttura portuale fino a determinare momenti di tensione tali da richiedere, com'è accaduto recentemente, l'intervento delle Forze dell'ordine;

che tale situazione, oltre a suscitare perplessità di ordine generale sotto il profilo della tutela dei principi della concorrenza e della libertà imprenditoriale, rischia di compromettere le potenzialità economiche del porto che vede diminuire per effetto di questo stato di cose la sua concorrenzialità rispetto ai porti del Nord-Europa;

che la conflittualità deriva dal contrasto tra la normativa comunitaria e le norme attualmente vigenti e che per questo il Governo è già stato sollecitato in passato, anche dal partito repubblicano, ad assumere iniziative per rendere immediatamente e pienamente applicabile la norma comunitaria, consentendo così una reale modernizzazione della portualità italiana,

gli interroganti chiedono di sapere quali iniziative intenda assumere il Governo per giungere a una soluzione della vertenza e al fine di ripristinare pienamente le condizioni di legalità e funzionalità all'interno del porto di Genova. (*Svolta in corso di seduta*)

(3-00096)

PONTONE, VISIBELLI, MEDURI, TURINI, MAGLIOCCHETTI. – *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* – Per conoscere:

quale urgente linea di intervento intenda adottare il Governo per risolvere la difficile situazione che da tempo coinvolge il settore cantieristico italiano e che penalizza – così come evidenziato dalle parti interessate – soprattutto l'attività dei cantieri di Genova e di Napoli;

quali provvedimenti voglia attuare il Governo dato che la conflittualità tra le parti (utenza portuale e lavoratori del porto) – giunta

ormai ad un punto estremo - riguarda, da un lato, il grave problema della disoccupazione e dei lavoratori in cassa integrazione e, dall'altro, la funzionalità dei porti italiani. *(Svolta in corso di seduta)*

(3-00097)

LOPEZ, LIBERTINI, COSSUTTA, CROSETTA, BOFFARDI, DIONISI, MARCHETTI, MERIGGI, SALVATO, VINCI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, della difesa, degli affari esteri e di grazia e giustizia.* - (Già 4-00492).

(3-00098)

MANCUSO, FERRARA Vito, CANNARIATO. - *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* - (Già 2-00016)

(3-00099)

MOLINARI, MANCUSO, VINCI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - (Già 4-00192)

(3-00100)

CHIARANTE, TEDESCO TATÒ, BRUTTI, CHIAROMONTE, FABJ RAMOUS, GRECO, MASIELLO, BARBIERI, GUERZONI, D'ALESSANDRO PRISCO, SALVI, TOSSI BRUTTI, TRONTI, RUSSO Michelangelo, SCIVOLETTO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - (Già 2-00024)

(3-00101)

PONTONE, DANIELI, FILETTI, FLORINO, MAGLIOCCHETTI, MEDURI, MININNI-JANNUZZI, MISSERVILLE, MOLTISANTI, POZZO, RASTRELLI, RESTA, SIGNORELLI, SPECCHIA, TURINI, VISIBELLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* - Premesso che le versioni fornite riguardo alla liberazione del piccolo Farouk Kassam e le modalità con cui tale liberazione è avvenuta hanno provocato diverse polemiche, causando incresciose perplessità sullo svolgimento delle operazioni conclusive, si chiede di conoscere:

quale sia stato il piano di intervento delle forze dell'ordine;

se si sia dovuto ricorrere alla collaborazione di Graziano Mesina e dei servizi segreti e quali ruoli abbiano eventualmente svolto questi ultimi, considerato che l'anticipazione della notizia da parte dell'emittente nazionale RAI Uno fa sorgere legittimi e preoccupanti dubbi sull'effettivo svolgimento dei fatti;

se sia stato necessario pagare un riscatto e chi abbia provveduto al pagamento dello stesso.

(3-00102)

GUALTIERI. - *Al Ministro degli affari esteri.* - Premesso:

che per l'attuazione delle iniziative di cooperazione, ad esclusione di quelle finanziate ai sensi degli articoli 11 - interventi straordinari - e 29 - contributi alle organizzazioni non governative - della legge 26 febbraio 1987, n. 49, è resa in tutti i casi obbligatoria l'effettuazione di

gare pubbliche di aggiudicazione secondo la vigente normativa comunitaria (legge 30 dicembre 1991, n. 412, articolo 3, comma 3);

che il ricorso alla procedura concorsuale era già stato confermato dagli articoli 9 e 10 del regolamento di esecuzione della legge 26 febbraio 1987, n. 49, contenuto nel decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1988, n. 177;

che ci si può avvalere della procedura della trattativa privata nei casi contemplati dagli articoli 7 e 8 del regolamento di cui sopra riguardante la disciplina di cooperazione dell'Italia con i paesi in via di sviluppo;

che comunque dalla legge in questione e dalle successive elaborazioni si evince che la procedura della trattativa privata è un'eccezione chiaramente regolamentata da alcuni articoli della legge stessa,

l'interrogante chiede di sapere:

quante iniziative e interventi di cooperazione, e per quale montante complessivo di spesa, siano stati aggiudicati ricorrendo a gare pubbliche dall'entrata in vigore della legge n. 49 del 1987;

quante iniziative e interventi di cooperazione, e per quale montante complessivo di spesa, siano stati aggiudicati ricorrendo alla procedura di trattativa privata dall'entrata in vigore della legge n. 49 del 1987;

quali provvedimenti siano stati presi al fine di dare attuazione all'articolo 9, comma 3, e all'articolo 10 del regolamento summenzionato, che prevede la costituzione di apposite commissioni per procedere alla scelta del progetto ritenuto preferibile nei casi in cui si ricorra all'appalto-concorso;

quali provvedimenti siano stati presi al fine di dare attuazione alla legge 30 dicembre 1991, n. 412, che prevede l'effettuazione di gare pubbliche di aggiudicazione, secondo la vigente normativa comunitaria.

(3-00103)

GUALTIERI. - *Ai Ministri degli affari esteri e della difesa.* - Premesso:

che le nostre Forze armate, smilitarizzate per l'occasione, sono efficacemente impegnate nella distribuzione di aiuti umanitari sul territorio albanese, come previsto dal *memorandum* dell'agosto 1991 concluso fra Italia e Albania;

che tali aiuti sono stati finanziati in varie fasi ricorrendo ai Fondi della cooperazione allo sviluppo, pertanto sotto la responsabilità del Ministero degli affari esteri;

che la legge n. 49 del 1987 prevede, all'articolo 11, comma 2, per gli interventi derivanti da calamità o eventi eccezionali, la possibilità di «essere effettuati d'intesa con il Ministro per il coordinamento della protezione civile, il quale... pone a disposizione personale specializzato e mezzi idonei per farvi fronte» e i cui «relativi oneri sono a carico del Fondo di cooperazione» di cui all'articolo 37 della stessa legge;

che attualmente l'«operazione Pellicano», così denominata dal Ministero della difesa, si occupa di distribuire gli aiuti alimentari provenienti dalla CEE;

che, sempre secondo la legge n. 49 del 1987, vanno a far parte del Fondo speciale per la cooperazione allo sviluppo le eventuali restituzioni comunitarie in conto aiuti nazionali (capitolo 14, comma 3);

che la prosecuzione dell'operazione è necessaria per evitare gravi carenze alimentari in Albania,

l'interrogante chiede di sapere:

su quali capitoli di bilancio gravino i costi dell'operazione stessa e se siano previsti stanziamenti straordinari a suo sostegno;

se vi siano e quali siano gli accordi con la Comunità al fine di stabilire la ripartizione degli oneri affrontati per la gestione logistica di tale operazione;

se non si ritenga opportuno stornare sul bilancio del Ministero della difesa gli eventuali contributi stanziati dalla CEE a copertura dei suddetti oneri.

(3-00104)

SCHEDE. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che con la legge n. 68 del 5 febbraio 1992 sono state aperte nuove e reali prospettive di sviluppo al settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi i cui appartenenti provvedono al 75-80 per cento del movimento delle merci viaggianti nel nostro paese o dirette negli altri paesi della CEE ed europei;

che la richiamata legge non è ancora stata applicata mancando i regolamenti d'attuazione previsti dall'articolo 11 e da emanare con decreto ministeriale;

che i previsti stanziamenti a copertura, da impegnare nel triennio 1992-1994, renderebbero possibile il collocamento in quiescenza di un numero consistente di autotrasportatori autonomi così come definiti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, consentendo inoltre la radiazione di veicoli al limite dell'obsolescenza, con la conseguenza dell'aumento dello *standard* di sicurezza sulle strade;

considerato:

che la crisi economica ha avuto un pesante riflesso sul settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi con la riduzione dei fatturati fino al 50 per cento e con il manifestarsi in termini rilevanti dell'abusi-

vismo;

che si rende indispensabile ed urgente la razionalizzazione del comparto, così come prevede la legge n. 68 del 5 febbraio 1992, attraverso l'aumento delle dimensioni delle imprese nonché la costituzione di consorzi e cooperative in modo da garantire stabilità di lavoro qualificato professionalmente alle generazioni più giovani;

che l'imminente entrata in vigore del mercato unico comporterà un confronto ancor più accentuato sulla base delle pari opportunità di concorrenza fra gli autotrasportatori italiani e degli altri undici *partner* della CEE;

che da parte dei grandi gruppi industriali si stanno compiendo scelte tali da vincolare le imprese di autotrasporti ad investimenti difficilmente affrontabili, mancando le provvidenze contemplate dalla richiamata legge n. 68 del 5 febbraio 1992, nonché tali, se attuate, da introdurre nel comparto ulteriori fattori di grave squilibrio,

l'interrogante chiede di conoscere:  
per quale ragione i decreti attuativi previsti dalla legge n. 68 del 5 febbraio 1992 non siano ancora stati promulgati;  
stante la già evidenziata urgenza, se e quando questi stessi decreti diventeranno operativi offrendo così all'autotrasporto di cose per conto terzi la concreta possibilità di avviare il suo rinnovamento.

(3-00105)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

ROGNONI, CAVAZZUTI, PINNA, ZUFFA. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.*  
- Premesso:

che è in atto una polemica sulle televisioni a pagamento e sul fatto che si corre il rischio concreto che trasmissioni popolari di carattere sportivo siano di fatto sottratte al grande pubblico televisivo non convenzionato con le emittenti a pagamento (il gruppo delle Telepiù);

che quanto prima il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni deve attribuire le concessioni alle emittenti nazionali e locali;

che RAI e Fininvest, controllando al momento ciascuna tre reti televisive - il massimo consentito dalla «legge Mammi» - non possono avere altre presenze nel sistema televisivo tradizionale;

che nel rilascio delle concessioni nazionali deve essere data assoluta priorità ad altri soggetti privati,

gli interroganti chiedono al Governo se non ritenga indispensabile limitare l'autorizzazione alle televisioni a pagamento solo nel caso in cui esse utilizzino satelliti o la via cavo, in modo da rendere non solo più ricca l'offerta di programmi radio-televisivi, ma anche per stimolare processi di sviluppo, di innovazione tecnologica e di competizione a livello internazionale.

(4-00557)

ROSCIA. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che in prossimità dell'uscita per Peschiera sull'autostrada A4 (Milano-Venezia) sono in corso lavori interminabili;

che detti lavori creano spesso code interminabili di autoveicoli sull'autostrada Serenissima nei pressi del casello di Peschiera in entrambi i sensi di marcia;

che si sono già verificati alcuni incidenti particolarmente gravi in prossimità di detto casello,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per sollecitare la conclusione al più presto dei predetti lavori ed eliminare una delle tante insidie autostradali, causa di rilevanti danni alle persone e alle cose.

(4-00558)

ROSCIA. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che da circa un anno sono in corso i lavori per la costruzione della nuova strada statale n. 45-bis (Virle Treponti - Tormini - Lago di Garda);

che a causa dei predetti lavori l'impresa esecutrice dell'appalto ha modificato sensibilmente la parte del tracciato Tormini-Salò creando un vero e proprio «percorso di guerra»;

che si sono già verificati alcuni incidenti particolarmente gravi, l'interrogante chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per eliminare i pericoli alla circolazione creati dall'impresa costruttrice.

(4-00559)

PREIONI. – *Al Ministro della sanità.* – Per sapere:

se sia vero che in via «alle villette» di Mandello del Lario (Como), a ridosso di un quartiere residenziale, dal 1988 vengono effettuate lavorazioni galvaniche di cromatura, nichelatura e lappatura di cilindri di alluminio con caratteristiche tali da rientrare nella classificazione di «industria insalubre di prima classe»;

quali accorgimenti siano stati adottati – tenuto conto delle caratteristiche orografiche del luogo – per impedire molestie (se non addirittura danni alla salute ed all'ambiente) derivanti da scarichi, polveri e odori;

se si siano riscontrati nella popolazione residente o dimorante nei pressi di Mandello del Lario casi di anemia e leucemia in misura statisticamente maggiore che in altre zone della provincia di Como.

(4-00560)

PREIONI. – *Ai Ministri dell'ambiente e della sanità.* – Per sapere:

se la «Galvanica Valsecchi» sita in Mandello del Lario (Como), via «ai monti», in zona «residenziale semi-intensiva», vicino al nucleo storico, all'interno del perimetro del nucleo abitato, sia industria «insalubre di prima classe»;

se sia stata accolta la richiesta di trasformazione del piano regolatore in zona «industriale»;

se siano stati presi in esame l'impatto ambientale e le possibili conseguenze sulla salute della popolazione residente.

(4-00561)

PREIONI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Si chiede di sapere:

se sia vero che oltre mille abitanti di Mandello del Lario (Como) e dintorni hanno presentato esposto alla procura della Repubblica di Lecco – con la richiesta di opportuni provvedimenti – lamentando che in via «alle villette», a ridosso di un quartiere residenziale, dal 1988 vengono eseguite attività industriali di cromatura, nichelatura e lappatura di cilindri in alluminio, che creano disagio nonchè danni fisici e ambientali alla popolazione locale;

quali provvedimenti siano stati adottati.

(4-00562)

LONDEI, PIERANI. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – In considerazione del fatto:

che la legge n. 426 del 1988 prevede l'accorpamento di istituti scolastici;

che il Ministero della pubblica istruzione ha accolto, in vari casi, delle eccezioni alla norma della legge sopra richiamata, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di estendere tale eccezione alla sezione staccata della scuola media di Perticara, dipendente della scuola media di Novafeltria (Pesaro), tenendo conto:

a) dell'opinione contraria all'accorpamento dell'amministrazione comunale, di docenti, alunni e genitori;

b) del fatto che il numero degli alunni è in crescita;

c) dell'opinione del provveditorato agli studi di Pesaro e Urbino che condivide l'opinione dell'amministrazione comunale di Novafeltria in considerazione della particolare situazione geografica della zona;

se il Ministro non ritenga di ritirare il provvedimento concernente la sezione staccata della scuola media di Perticara, dipendente della scuola media di Novafeltria, o, in subordine, di rinviarlo.

(4-00563)

ROSCIA. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che si verifica spesso caduta dei materiali rocciosi sulla strada Gardesana occidentale nel tratto tra Limone del Garda e Riva del Garda;

che, recentemente, è avvenuta una piccola frana, fortunatamente in un punto protetto da una rete stesa dall'ANAS;

che le reti ed i paramassi non paiono risolvere definitivamente il problema ed eliminare i pericoli e le insidie della strada statale n. 45-bis-Alto Garda,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative si intenda assumere per eliminare i pericoli alla circolazione e se, soprattutto, non sia il caso di allargare le attuali gallerie, ovvero costruire una strada alternativa (del resto già prevista negli anni '60) che corra a metà costa e renda scorrevole il traffico, scongiurando nel contempo il pericolo di frane grandi e piccole.

(4-00564)

ROSCIA. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che il gruppo industriale «Cotonificio Bresciano Ottolini spa» ha annunciato la chiusura dello stabilimento di Villanova sul Clisi (Brescia) - fino a poco tempo fa una delle più importanti fabbriche bresciane del settore cotoniero - con contestuale licenziamento di tutti i lavoratori occupati, in stragrande maggioranza donne, nonostante gli impegni assunti con le organizzazioni sindacali, che prevedevano tra l'altro l'effettuazione di notevoli investimenti per risanare l'azienda industriale;

che verranno a deteriorarsi le già precarie condizioni economico-sociali di un intero paese come Villanova sul Clisi, il cui tasso di disoccupazione è già molto elevato;

che le assicurazioni di più o meno lunghi periodi di cassa



integrazione non risolverebbero il problema ma lo sposterebbero solo nel tempo,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti produttivi e non assistenziali il Governo intenda prendere a favore dell'area di Villanova sul Clisi;

quali strategie intenda adottare per uscire dalle situazioni più generali di crisi e di difficoltà che stanno investendo il settore tessile.

(4-00565)

**BOFFARDI.** - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che il 25 agosto 1991 è stato comunicato al signor Pierpaolo Ricci - nato a Genova il 26 giugno 1952 e residente a Lumarzo (Genova), frazione Tarsorello - da parte di agenti della sezione di polizia stradale di Genova che nei suoi confronti sarebbe stata inoltrata denuncia alla procura della Repubblica in ordine al reato di cui all'articolo 658 del codice penale (procurato allarme presso l'Autorità);

considerato che pare che tale iniziativa sia derivata dal fatto che il Ricci, avendo assistito ad un incidente motociclistico, si è fatto carico di segnalare ripetutamente sia alla pubblica assistenza sia alla polizia provinciale nonchè, in mancanza di interventi di quest'ultima, alla polizia stradale, l'incombente pericolo dovuto ad una larga chiazza d'olio presente sull'asfalto conseguente all'incidente stesso (chiazza d'olio che tra l'altro ha provocato anche l'infortunio di un ciclista;

rilevato che risulterebbe quindi evidente che gli agenti contattati abbiano considerato di scarso rilievo le segnalazioni fatte e, in quanto ripetute, addirittura passibili di denuncia,

l'interrogante chiede di sapere se quanto sopra corrisponda al vero e, in tal caso, se non sia opportuno dare disposizioni affinché il senso civico mostrato da un cittadino che segnala un pericolo per l'incolumità pubblica non debba costituire un motivo di colpevolezza.

(4-00566)

**RABINO.** - *Al Ministro dei trasporti.* - Per conoscere quali provvedimenti si intenda adottare al fine di favorire collegamenti più frequenti tra importanti centri della provincia di Asti.

I nuovi orari estivi dei treni e dei pullman, sostitutivi delle linee ferroviarie, hanno creato situazioni di notevole disagio tra gli utenti residenti in zone poste nel sud dell'astigiano: in particolare, risulterebbero gravemente ridotti i collegamenti con Nizza Monferrato e Canelli, città servite da poche corse e con coincidenze scomode.

I nuovi orari da poco entrati in vigore hanno privato le sopracitate zone di un servizio efficiente: non solo, ma la tardiva comunicazione delle modifiche intervenute è stata fonte di notevoli inconvenienti, essendo stati costretti gli utenti a lunghe e, nella maggior parte dei casi, inutili attese.

Tale situazione potrà essere superata con il concorso delle amministrazioni interessate che potranno intervenire a garantire il mantenimento del servizio originariamente previsto: servizio le cui modalità di espletamento dovranno essere oggetto di prossimo accordo.

Poichè, però, si ritiene insufficiente l'intervento dei soli enti locali, appare opportuno un deciso intervento - da parte dell'amministrazione statale e dell'ente Ferrovie dello Stato - di supporto ai notevoli sforzi già posti in essere dalle realtà locali.

(4-00567)

**RABINO.** - *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Per conoscere quali misure si intenda adottare al fine di porre rimedio alla situazione di declino industriale venutasi a determinare nell'area astigiana.

Dai dati forniti dall'Associazione piccole industrie di Asti, relativi all'andamento del lavoro nella provincia nel corso dell'anno 1991, risultano un crescente aumento del numero delle aziende utilizzanti il sistema della cassa integrazione (+72 per cento rispetto al 1990), un aumento del numero dei lavoratori in cassa integrazione (+75 per cento rispetto al 1990) ed un aumento delle ore di cassa integrazione ordinaria e straordinaria (+130 per cento rispetto al 1990): dati in prevalenza relativi alle piccole e medie industrie, costituendo queste ultime l'ossatura dell'imprenditoria astigiana.

Tale situazione si ritiene solo in parte possa essere conseguenza della crisi generale che, nel corso degli ultimi tempi, ha investito la grande industria automobilistica torinese: pare, infatti, che a fronte di un notevole incremento verificatosi negli anni 1980-1990 dell'economia astigiana in genere non sia seguito un adeguato incremento degli insediamenti produttivi capace di assicurare un incremento occupazionale.

Non solo, ma sono venute a mancare quelle incentivazioni e quegli strumenti che avrebbero stimolato gli imprenditori ad effettuare numerosi investimenti nella provincia di Asti e a tutt'oggi non risulta che si siano verificate quelle condizioni che potrebbero consentire all'economia di superare questa fase di crisi.

La situazione attuale di difficoltà - va sottolineato - si è prodotta anche per avere l'economia astigiana confidato in larga misura sul grado di sviluppo e di progresso di poche grandi aziende che operavano sul mercato locale.

Allo stato attuale, alcune di queste aziende, dopo aver usufruito degli ammortizzatori sociali al fine di poter riacquistare competitività sui mercati nazionale e internazionale, si sono trasferite al sud: da ciò l'aggravamento delle già precarie condizioni occupazionali e del degrado della situazione congiunturale.

Al fine di provvedere alla difficile situazione, si ritiene possano costituire validi rimedi provvedimenti diretti a consentire il mantenimento dei posti di lavoro nelle realtà industriali astigiane riducendo, contestualmente, privilegi e forme di incentivazione a favore di imprese operanti nelle regioni meridionali.

Per favorire la ripresa economica, si ritiene inoltre indispensabile l'inserimento della provincia di Asti nelle «zone a declino industriale» in modo tale da ottenere quegli strumenti che in ambito CEE sono stati individuati a sostegno delle aree in difficoltà: tali iniziative, già positivamente attuate in Piemonte (Torino e Novara), tornerebbero di

estrema utilità per la provincia di Asti, garantendo, nella misura più ampia possibile, la ripresa delle realtà economico-imprenditoriali locali.

Infine si ritiene possa costituire valido aiuto alla ripresa economica l'accesso al credito a condizioni di maggior favore ottenibili attraverso l'inserimento della città di Asti tra i comuni insufficientemente industrializzati.

(4-00568)

CALVI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che da anni si sta assistendo in maniera continua al sorgere e proliferare di atti che vanno dal semplice teppismo ad azioni di criminalità organizzata nel comune di Aprilia (Latina);

che la città di Aprilia in soli trent'anni si è venuta trasformando da piccolo centro rurale in cittadina industriale aumentando la propria popolazione da circa 10.000 unità alle attuali 50.000, facendola divenire uno dei centri urbani maggiori dell'intero territorio regionale;

che questa esplosione demografica non ha però coinciso con un pari sviluppo di scuole, servizi, strutture sociali e civiche;

che tale situazione ha quindi avvantaggiato la penetrazione ed il propagarsi di organizzazioni criminali con conseguente sviluppo della piccola malavita locale;

che di qualche giorno fa è la serrata che «tutti» gli operatori economici cittadini hanno operato, manifestando la loro voglia di non cedere al ricatto malavitoso e di conseguenza di testimoniare l'alta diffusione di questa grave problematica nella città;

che soltanto negli ultimi tre giorni si è assistito ai seguenti episodi: un bar distrutto nella notte con 150 litri di benzina fatta gassificare, date alle fiamme una casa colonica occupata da immigrati e un cantiere di un lotto per la costruzione di 21 villette,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali misure urgenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per frenare l'avanzata della criminalità dilagante nel comune di Aprilia;

se non sia il caso di rafforzare l'opera di prevenzione e di repressione da parte delle forze dell'ordine;

se non sia necessario provvedere all'istituzione di interventi a salvaguardia della locale cittadinanza e dei settori commerciale ed imprenditoriale in particolare.

(4-00569)

BOLDRINI, RICCI, GUALTIERI, ICARDI. – *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* – Per sapere se, alla luce delle ripetute calamità naturali (grandine, gelate, siccità) che si sono verificate nell'ultimo decennio ed hanno comportato conseguenze pesanti per l'agricoltura romagnola e in particolare della provincia di Ravenna e delle preoccupazioni degli agricoltori e delle loro organizzazioni per l'applicazione della legge 14 febbraio 1992, n.185, concernente «Disciplina del Fondo di solidarietà nazionale», che si traduce nell'azzeramento degli interventi compensativi previsti al fine di incentivare la ripresa delle aziende colpite da gravi eventi calamitosi, il

Ministro in indirizzo non ritenga che la interpretazione restrittiva e in alcuni punti arbitraria data dalla circolare applicativa n. 7 del Ministero dell'agricoltura e delle foreste del 28 maggio 1992 non debba essere riveduta e se quindi non intenda apportare una sollecita modifica alla suddetta circolare.

In particolare, in merito all'articolo 2 della legge n. 185 del 1992, relativamente alla proposta di declaratoria dell'eccezionalità dell'evento deliberata dalle regioni, la circolare ministeriale prevede che nell'accertamento dei danni, finalizzato alla delimitazione della zona, non siano presi in considerazione quelli derivanti da avversità e/o da fitopatie che hanno colpito colture e/o strutture ammissibili all'assicurazione agevolata. L'interpretazione appare arbitraria perchè il primo comma dell'articolo 2 parla soltanto di danni alla produzione agricola della zona interessata dall'evento, con esclusione della sola produzione zootecnica, prescindendo dagli aventi diritto alle provvidenze individuati dall'articolo 3.

Essendo nell'assetto colturale della Romagna nettamente prevalenti le colture assicurabili, l'interpretazione ministeriale preclude la possibilità di delimitare le zone colpite e di conseguenza impedisce in assoluto l'attivazione degli incentivi previsti dagli articoli 3, 4 e 5 della legge sopracitata alcuni dei quali (ad esempio quelli destinati alle cooperative di lavorazione e trasformazione) sono indipendenti dal fatto che le produzioni siano assicurabili o meno.

Si ritiene pertanto che nella fase di delimitazione si debba tenere conto dei danni che hanno avuto tutte le colture in modo che, se superiori al 35 per cento della produzione lorda vendibile della zona, si dia corso alla procedura di declaratoria per l'attivazione delle provvidenze alle aziende agricole e alle cooperative di lavorazione e trasformazione che ne hanno titolo.

La delimitazione rappresenta poi un riferimento importante per gli uffici tecnici erariali nell'applicazione delle agevolazioni fiscali previste dal decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1986 (come ricordato nella circola del Ministero dell'agricoltura e delle foreste del 28 maggio 1992 al punto 12.1), dato che gli uffici tecnici erariali mancano di personale per la delimitazione delle zone danneggiate. Riguardo poi agli interventi per il ripristino delle strutture, si propone di continuare ad applicare le procedure fin qui attuate con la legge n. 590 del 1981 sia in fase di delimitazione dell'evento sia in fase di concessione delle provvidenze, senza tenere conto dell'ipotetica incidenza del 35 per cento di danno alla produzione lorda vendibile.

(4-00570)

MOLINARI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che il 10 luglio 1992 è stata effettuata una perquisizione domiciliare nei confronti di Pier Paolo Leonardi, noto esponente sindacale romano;

che all'atto della perquisizione non è stato notificato alcun mandato e la stessa sembra sia stata disposta con l'obiettivo di rinvenire in casa del signor Leonardi armi e materiale esplosivo,

l'interrogante chiede di sapere quali siano le motivazioni che hanno indotto la polizia ad effettuare questa perquisizione soprattutto tenendo

presente il particolare ruolo pubblico ed ufficiale che il signor Leonardi ricopre, essendo egli segretario nazionale delle rappresentanze sindacali di base.

(4-00571)

ZAPPASODI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che la legge n. 223 del 23 luglio 1991 all'articolo 7, comma 5, prevede che i lavoratori posti in mobilità e che intendano intraprendere una attività autonoma possono ottenere la corresponsione anticipata delle indennità previste dai commi 1 e 2 dello stesso articolo 7;

che per attivare tale facoltà è previsto un decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale per le modalità relative alla corresponsione anticipata delle indennità in parola;

che in data 18 gennaio 1992, a seguito di accordo sindacale, si è costituita la cooperativa «La Conca del sole», esercente la produzione di calzature per donna, nel comune di Fermo (Ascoli Piceno);

che tale cooperativa è composta dai dipendenti posti in mobilità provenienti dall'ex calzaturificio «La Conca del sole», la cui attività è cessata in data 15 gennaio 1992;

che la stessa cooperativa all'atto della costituzione inoltrò domanda ai fini dell'ottenimento dei benefici di cui all'articolo 7 per far fronte parzialmente agli impegni assunti nei confronti della proprietà per un importo di lire 1.150.000.000, rinunciando così a godere della prevista indennità di mobilità mensile;

che a tutt'oggi i benefici di cui all'articolo 7 non sono stati ancora erogati a causa della mancanza del citato regolamento attuativo;

che si è creata, quindi, una ingiusta disparità di trattamento tra i dipendenti costituitisi in cooperativa ed i colleghi che hanno optato per il godimento delle indennità di mobilità;

che ulteriori ritardi nell'emanazione del decreto di attuazione potrebbero pregiudicare l'importante iniziativa che ha salvaguardato l'unità produttiva ed una buona parte dei posti di lavoro persi a causa della cessazione dell'attività della «Conca del sole»;

che oltre a pregiudicare l'iniziativa in atto i ritardi nelle agevolazioni in argomento potrebbero soffocare analoghe iniziative che a loro volta potrebbero risultare indispensabili per salvaguardare posti di lavoro ed unità produttive;

che il caso esposto certamente non sarà l'unico in Italia;

che in ultima analisi le agevolazioni in argomento non determinano oneri particolari allo Stato italiano, trattandosi di un anticipo di somme a cui comunque i dipendenti hanno diritto,

l'interrogante chiede di sapere:

a) se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della suindicata situazione;

b) se ritenga giusto ed opportuno tale stato di cose;

c) quali provvedimenti intenda adottare per ovviare ad una situazione che crea profonde ingiustizie tra i dipendenti e pregiudica la salvaguardia di possibili posti di lavoro;

d) se intenda attivarsi per sollecitare l'emanazione del decreto di cui all'articolo 7, comma 5, della legge n. 223 del 1991;

e) quali possano essere i tempi necessari per il superamento dello stato di cose denunciato.

(4-00572)

SERENA. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che alla luce delle recenti sollevazioni dei detenuti delle carceri di Bari, Brindisi e Sollicciano e di altre carceri minori contro il loro sovraffollamento si preannuncia un'«estate calda» annunciata dall'arrivo alla direzione degli istituti di prevenzione e pena di continui rapporti che segnalano scioperi e parziali blocchi delle attività;

che i direttori degli istituti di pena denunciano con insistenza, oltre a tale sovraffollamento, l'esistenza di condizioni igieniche disperate, la difficoltà nei rapporti di collaborazione con gli enti esterni ed il grande disagio in cui si trovano ad operare agenti di polizia penitenziaria e dirigenti;

che i dati relativi al sovraffollamento delle carceri italiane sono così riassumibili:

Torino (Le Vallette)	737 posti	1451	detenuti effettivi
Milano (San Vittore)	620	1837	»
Firenze (Sollicciano)	644	603	»
Roma (Rebibbia)	1271	1354	»
Roma (Regina Coeli)	587	1026	»
Napoli (Poggioreale)	1233	2313	»
Bari	113	577	»
Palermo (Ucciardone)	324	790	»
Catania	253	640	»
Reggio Calabria	123	235	»

l'interrogante chiede di sapere quali urgenti misure si intenda adottare per far fronte a tale pesante situazione.

(4-00573)

SERENA. - *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* - Premesso:

che in molte regioni italiane i Comitati regionali di controllo (Coreco) non sono stati ancora rinnovati, come previsto in proposito dalla legge 8 giugno 1990, n. 142;

che le diverse regioni non danno segno di voler ripristinare al più presto la legalità rinnovando tali Comitati e che tale inadempienza viene a gravare pesantemente sui comuni italiani in una stagione di approvazione degli statuti e di varo dei nuovi regolamenti attuativi;

che il mancato rinnovo dei Coreco è in molti casi imputabile al disaccordo tra i partiti, ad ulteriore conferma di una effettiva dipendenza dei primi dagli ultimi;

che nel Veneto vi sono esempi a iosa di come i Coreco, troppo spesso trampolini di lancio per *yuppy* in carriera, abbiano trattato le nuove carte costituzionali degli enti locali, quei documenti cioè che dovevano garantire le trasparenze amministrative, avviare nuovi rapporti fra istituzioni e cittadini e favorire la partecipazione;

che molto spesso l'attività dei Coreco è risultata ai limiti del grottesco, come a Vicenza, dove la sezione del Comitato è riuscita a

imporre cinque modifiche diverse di un articolo presente nella stessa forma negli statuti di sei comuni; o come a Treviso, dove il Coreco ha sospeso svariate disposizioni dello statuto di un ente locale che comparivano in testo esattamente identico a quello già approvato alcuni mesi prima in altro comune e pubblicato nel bollettino ufficiale della regione; o come a Padova, dove la locale sezione del Comitato è arrivata ad annullare una delibera con la quale il consiglio comunale di Barbona ricambiava il saluto augurale del neo-Presidente della Repubblica Scalfaro;

che, a prescindere dall'aspetto comico, è spesso emerso che certi Comitati di controllo utilizzano gli strumenti della sospensione e dell'annullamento per esercitare pressioni indebite sugli enti locali onde piegare le amministrazioni ai propri *desiderata*;

che, in un momento in cui, in alcune parti d'Italia, presidenti di tali Comitati sono gravemente indiziati in relazione ad episodi di degenerazione partitocratica e di tangenti, si impone la necessità di un più efficace controllo di questi «controllori»,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare nei confronti delle regioni interessate al mancato rinnovo dei Coreco in applicazione della citata legge sulle autonomie locali e quali nuove e più incisive forme di controllo si intenda esercitare nei confronti di questi Comitati.

(4-00574)

SERENA. - *Ai Ministri della sanità, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dell'agricoltura e delle foreste e dell'ambiente.* - Premesso:

che, da una serie di ricerche effettuate dalla «Lega ambiente» in collaborazione con la rivista «La nuova ecologia» su una serie di prodotti ortofrutticoli prelevati in supermercati e mercati delle più grandi città italiane, è risultato che un terzo dei campioni analizzati conteneva residui di uno o più pesticidi e che un campione su dodici presentava una concentrazione di pesticidi notevolmente più alta dei valori consentiti;

che tali tipi di pesticidi sono stati considerati cancerogeni dall'EPA, l'agenzia americana per la protezione dell'ambiente;

che, fra i campioni prelevati nei supermercati di Milano, due su tre sono risultati avvelenati e che, in particolare, al supermercato UNES di via Muratori è stata riscontrata una presenza di propyzamide, sostanza cancerogena, in quantità superiore del 200 per cento ai limiti di legge;

che a Napoli sei dei dodici campioni analizzati contenevano residui di sostanze nocive e che, in particolare, nei campioni di fragole di un supermercato GS napoletano e del mercato di Bagnoli è stata accertata la presenza di captano, sostanza cancerogena, a livelli tre volte superiori ai limiti di legge;

che le insufficienti misure di controllo su tali tipi di prodotti ortofrutticoli pongono l'Italia in una situazione di arretratezza rispetto agli altri paesi europei, in ispecie del Nord Europa, dove le grandi catene di distribuzione alimentare fanno a gara per avere i prodotti maggiormente ecologici;

che nello Stato americano della California, che ha una produzione ortofrutticola molto simile alla nostra, l'80 per cento dei prodotti agricoli non presenta tracce di pesticidi e che in Italia tale percentuale scende fino al 40 per cento,

l'interrogante chiede di sapere quali misure urgenti di controllo sulla nostra produzione ortofrutticola si intenda adottare nelle diverse fasi di produzione, commercio e vendita di tali prodotti.

(4-00575)

SERENA, MANFROI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che da parecchi anni la direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato sta attuando una continua soppressione di corse sulla linea Conegliano-Ponte nelle Alpi;

che è più lecito prevedere che tale sistematica azione tenda alla soppressione della linea stessa;

che tale linea, lungi dal poter essere considerata un «ramo morto», rappresenta per una provincia come quella bellunese, condannata da ragioni geografiche ad un cronico isolamento, uno dei pochi sbocchi verso la pianura veneta a soluzione di non poche problematiche turistico-commerciali e di altre particolari esigenze legate al mondo del lavoro e dello studio;

che il ricorso a soluzioni alternative (trasporto su gomma) può integrare ma non risolvere interamente tali problematiche;

che vi è conferma di queste tesi e della loro estraneità a motivazioni superficiali ed emotive nella vivace attività promossa da un comitato all'uopo costituito ed operante tra il bellunese e l'Alpago, attività concretizzatasi ultimamente nella presentazione al sindaco di Ponte nelle Alpi di un esposto a favore del mantenimento della linea firmato da 1.160 cittadini e da alcune manifestazioni pubbliche,

gli interroganti chiedono di sapere se non si intenda attivare immediatamente un tavolo di confronto tecnico aperto alla direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato, la Dolomitibus, le istituzioni locali e le diverse realtà sociali interessate al fine di:

a) individuare un preciso programma che tenda ad evitare in futuro soluzioni parziali e mosse a sorpresa da parte dell'ente Ferrovie dello Stato;

b) ridiscutere il problema delle corse sopresse;

c) prevedere un'incentivazione del servizio sulla linea Conegliano-Ponte nelle Alpi nelle fasce orarie e nei periodi di maggior affluenza;

d) riaffermare la validità dei servizi a lungo raggio che collegano Belluno e/o Calalzo a Treviso e Venezia e viceversa.

(4-00576)

SERENA. – *Ai Ministri della pubblica istruzione, della sanità e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che a Padova, durante un concorso ad un posto di assistente presso l'istituto di anestesia e rianimazione del locale ospedale civile, svoltosi nei giorni scorsi, nei locali dove si teneva la prova d'esame ha fatto irruzione un ispettore della squadra mobile facendosi consegnare



dal presidente della commissione i titoli dei tre temi proposti e redigendo poi regolare verbale;

che un dettagliato rapporto è stato inviato alla procura della Repubblica e che, secondo un'ipotesi avanzata dalla stessa guardia mobile, i sospetti sarebbero orientati su alcuni componenti la commissione d'esame;

che, a prescindere dai risultati cui potrà giungere l'inchiesta della magistratura sul caso, episodi simili si vanno verificando nel nostro paese con una frequenza che desta seria preoccupazione,

l'interrogante chiede di sapere quali nuove e più adeguate misure di controllo si intenda introdurre prima e durante lo svolgimento delle prove d'esame di ogni sorta di concorso pubblico.

(4-00577)

SERENA. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che nel febbraio 1989, a seguito dell'acquisto della Mira Lanza da parte della multinazionale tedesca Benkiser, la direzione aziendale e il sindacato firmavano un accordo in virtù del quale 125 dipendenti venivano posti in cassa integrazione;

che nel dicembre 1991 la Mira Lanza chiedeva ed otteneva la fuoriuscita di altri 110 dipendenti che venivano posti in cassa integrazione per un periodo di 18 mesi;

che le motivazioni di tale ridimensionamento non possono essere sostenute da ragioni di crisi in quanto a tutt'oggi la Mira Lanza mantiene notevoli prerogative commerciali e di marchio ed un invidiabile stato di salute impiantistico ed economico in una fase non negativa nell'andamento della domanda nel settore;

che, alla luce di questa situazione, tali ripetuti ridimensionamenti possono spiegarsi solo con la scelta operata dalla multinazionale tedesca di distogliere investimenti e cicli produttivi della fabbrica veneziana per privilegiare altri insediamenti del gruppo Benkiser,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di dover tempestivamente intervenire per ottenere doverose assunzioni di responsabilità da parte della direzione del gruppo Benkiser e per tutelare la posizione dei lavoratori della Mira Lanza attualmente in cassa integrazione, ricercando con le parti sociali le soluzioni più idonee atte ad impedire un peggioramento della situazione occupazionale con ricadute sociali negative troppo frequenti nel territorio veneziano.

(4-00578)

SERENA. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che il cosiddetto «tribunale dei Ministri» è attualmente oberato da tutta una serie di gravissimi problemi pratici che ne impediscono l'effettivo funzionamento;

che il «tribunale dei Ministri» teoricamente è costituito da collegi inquirenti presso le corti d'appello, ma in realtà il 98 per cento dei casi viene giudicato a Roma, sede del Governo e luogo di nascita di gran parte degli atti ministeriali;

che gravissimi problemi pratici impediscono, o almeno limitano, l'effettivo funzionamento del «tribunale»;

che la sede romana del «collegio inquirente per i reati ministeriali», ubicata nel vecchio Palazzo di giustizia di piazza Cavour, ha solo due telefoni, due macchine da scrivere ed un unico *computer*;

che, ad esempio, la gran parte degli atti del «caso Gladio» è leggibile solo tramite quest'ultimo *computer*, dato che la procura li ha classificati e archiviati elettronicamente;

che tale *computer* non ha collegamento *modem*, vale a dire via telefono, cosicchè non è possibile eseguire ricerche sul centro di documentazione elettronico della Cassazione, archivio di tutte le leggi e sentenze;

che scarseggia ogni sorta di materiale per l'uso del *computer*, dai dischetti alla carta per stampare alla cancelleria e che non si ricevono neppure le rassegne stampa del Ministero di grazia e giustizia e del Sisde;

che non esiste all'interno della sede un solo telefax e che l'organico attuale è costituito da due persone a tempo pieno e una a tempo parziale, e non sono previste sostituzioni per ferie o malattia;

che il «collegio» dispone, per la propria attività, di due soli ufficiali di polizia giudiziaria, che si muovono per Roma con i mezzi pubblici, non esistendo mezzi di servizio, e che comunque mancano attualmente i due autisti previsti dall'organico;

che in questa cornice 153 procedimenti su un totale di 154 istruiti sono approdati ad un nulla di fatto e che, ad avviso dell'interrogante, è lecito ipotizzare che su questo risultato abbia potuto influire tale situazione di disagio,

si chiede di sapere quali urgenti provvedimenti si intenda adottare per eliminare tali inconvenienti e per fornire al «tribunale dei Ministri» la necessaria dotazione in uomini e mezzi.

(4-00579)

### **Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

#### *2ª Commissione permanente (Giustizia):*

3-00034, dei senatori Pontone ed altri, 3-00037, dei senatori Russo Michelangelo e Scivoletto, 3-00041, dei senatori Pontone ed altri, 3-00074, dei senatori Brutti ed altri, 3-00099, dei senatori Mancuso ed altri, 3-00100, dei senatori Molinari ed altri, e 3-00101, dei senatori Chiarante ed altri, sulle indagini relative all'uccisione del magistrato Giovanni Falcone;

#### *3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):*

3-00103, del senatore Gualtieri, sulle procedure per l'attuazione delle iniziative di cooperazione dell'Italia con i paesi in via di sviluppo, e 3-00104, del senatore Gualtieri, sulle modalità di copertura degli oneri relativi agli aiuti alimentari italiani sul territorio albanese.