

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

72^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

LUNEDÌ 23 NOVEMBRE 1992

Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI	Pag. 3	ALLEGATO	
DISEGNI DI LEGGE		PROCEDIMENTI RELATIVI AI REATI PREVISTI DALL'ARTICOLO 96 DELLA COSTITUZIONE	
Trasmissione dalla Camera dei deputati ...	3	Trasmissione di decreti di archiviazione .	Pag. 27
Annunzio di presentazione	3	COMMISSIONI PERMANENTI	
INTERPELLANZE		Ufficio di presidenza	27
Svolgimento:		DISEGNI DI LEGGE	
BOFFARDI (<i>Rifond. Com.</i>)	5, 9, 11	Annunzio di presentazione	27
* TESINI, <i>ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile</i>	5 e <i>passim</i>	Assegnazione	27
* LIBERTINI (<i>Rifond. Com.</i>)	6	Presentazione di relazioni	30
FAGNI (<i>Rifond. Com.</i>)	13, 16	Approvazione da parte di Commissioni per- manenti	30
* ZOSO (<i>DC</i>)	18, 21	Cancellazione dall'ordine del giorno	30
* D'AMELIO (<i>DC</i>)	23, 25	Apposizione di nuove firme	30
ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 24 NOVEMBRE 1992	26		

DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Trasmissione Pag. 30

GOVERNO

Richieste di parere su documenti 31

Richieste di parere per nomine in enti pubblici 31

Trasmissione di documenti 32

CORTE COSTITUZIONALE

Composizione 32

Trasmissione di sentenze 32

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti Pag. 33

PETIZIONI

Annunzio 34

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Annunzio 34, 36

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

Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17,30).
Si dia lettura del processo verbale.

PROCACCI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 19 novembre.

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Anesi, Biscardi, Giorgi, Maisano Grassi, Mancuso, Molinari.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

C.1650. - «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1993)» (796) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*;

C.1446. - «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1993 e bilancio pluriennale per il triennio 1993-1995» (797) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

In data odierna, il disegno di legge n. 796 («Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 1993») è stato inviato alla 5^a Commissione permanente, per il parere previsto dall'articolo 126, comma 4, del Regolamento.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

PRESIDENTE. In data 21 novembre 1992, 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 20 novembre 1992, n. 450, recante disposizioni urgenti concernenti misure patrimoniali e interdittive in tema di delitti contro la pubblica amministrazione» (795).

È stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e, ad interim, delle partecipazioni statali:

«Conversione in legge del decreto-legge 21 novembre 1992, n. 452, recante disposizioni urgenti per il settore dell'elettronica» (798).

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

Svolgimento di interpellanze

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

Saranno svolte per prime le interpellanze in materia di competenza del Ministro della marina mercantile.

La prima interpellanza, alla quale il senatore Boffardi ha aggiunto la propria firma, è la seguente:

MANNA, GALDELLI, LIBERTINI, BOFFARDI. – *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.* – Premesso:

che sta diventando sempre più intollerabile il disimpegno dell'IRI, delle partecipazioni statali e del Governo nei confronti di Napoli e del suo apparato produttivo;

che gravissime sono le conseguenze sui livelli occupazionali per il protrarsi di un processo di deindustrializzazione dell'apparato pubblico, e non solo, che ha già colpito e continua a ridurre migliaia e migliaia di posti di lavoro;

che la vertenza dei lavoratori della SEBM (Società esercizi bacini meridionali) di Napoli non è che l'ultima in ordine di tempo, tesa a bloccare e contrastare il disegno della Fincantieri e delle partecipazioni statali, che è quello di un ulteriore ridimensionamento e degrado del porto di Napoli e dell'ennesima svendita ai privati di una delle aziende più significative dell'apparato produttivo pubblico napoletano per dei flussi marittimi e quindi di rilancio del settore delle costruzioni e delle riparazioni navali,

gli interpellanti chiedono di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano la scelta della Fincantieri un atto sconsiderato ed irresponsabile, realizzato in un quadro di assoluta mancanza di un disegno strategico per l'insieme del settore cantieristico ed in particolare delle riparazioni navali, laddove si vuol cedere l'attività cantieristica a dei privati che già operano nel porto di Napoli e che hanno già dimostrato la propria incapacità, con fallimento

ed iniziative poco chiare, forse con l'unico scopo di accaparrarsi finanziamenti e commesse pubbliche per alcuni anni e poi abbandonare i lavoratori al proprio destino;

se non ritengano opportuno:

1) che l'IRI, la Fincantieri, le organizzazioni sindacali ed i dipendenti della SEBM forniscano elementi di conoscenza nelle competenti sedi parlamentari;

2) di predisporre un piano di rilancio e sviluppo dei bacini napoletani, avendo a disposizione ottime strutture produttive ed un organico qualificato di impiegati e operai ancora oggi ampiamente dislocato nei vari cantieri navali in trasferta per l'Italia;

se non si ritenga necessaria e vincolante l'applicazione delle direttive 6ª e 7ª della CEE in materia di dismissioni di cantieri navali.

(2-00060)

Ha facoltà di parlare il senatore Boffardi per svolgere l'interpellanza 2-00060.

BOFFARDI. Signor Presidente, do per illustrata questa interpellanza.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza 2-00060.

* TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, il settore dell'industria cantieristica, in generale, soffre di un notevole disagio connesso alle incertezze del quadro normativo e finanziario concernente il sostegno pubblico alla produzione e ciò proprio nel delicato momento in cui si appresta ad affrontare i problemi derivanti dalla conclusione della politica comunitaria degli aiuti e le sfide dell'economia di mercato.

In tale contesto peculiare è la situazione dell'attività di riparazione navale, che interessa particolarmente gli onorevoli interroganti dato il riferimento specifico alla SEBM di 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 sta sempre più assumendo le caratteristiche di industria di servizi piuttosto che manifatturiera e, a fronte di prospettive estremamente esigue di un incremento della capacità competitiva delle imprese tradizionali della Comunità la Cee ha introdotto il totale divieto di aiuti alla produzione a favore di dette imprese.

A queste irreversibili scelte comunitarie devono necessariamente adeguarsi le imprese del comparto, non potendo più 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 è un elemento notevole nel programma di riorganizzazione 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 specifica competenza dell'Amministrazione marittima che, comunque, segue la problematica con la massima attenzione.

Il piano elaborato dalla società Fincantieri e prospettato alle organizzazioni sindacali dei lavoratori del settore prevede la dismissione degli stabilimenti di Venezia (che è già stata attuata), Taranto, Napoli e Genova ed il mantenimento degli stabilimenti di Palermo e Trieste, in relazione al fatto che in queste ultime unità produttive l'attività di riparazione navale può essere considerata complementare a quella di nuove costruzioni e trasformazioni.

Allo scopo di evitare, per quanto possibile, impatti traumatici sul piano sociale, l'azienda si è adoperata per ricercare soluzioni in grado di assicurare continuità occupazionale e produttiva.

In tale quadro la Fincantieri, per quanto riguarda lo stabilimento SEBM di Napoli, ha da tempo individuato una soluzione che prevede, da un lato, la costituzione di una società per la gestione dei bacini e, dall'altro, la cessione dell'attività industriale ad una società di imprenditori privati per la continuità dell'attività di riparazioni navali, assicurando nel contempo un pieno rilancio e sviluppo dei bacini napoletani e la salvaguardia dei livelli occupazionali.

Il 4 novembre scorso, presso il Ministero del lavoro è stato raggiunto un accordo con le organizzazioni sindacali che - a far data dal 1° gennaio 1993 - prevede il trasferimento dello stabilimento SEBM e di tutti i lavoratori alle società Navalfin (al cui capitale azionario partecipano imprenditori privati per il 90 per cento e la SPI, del gruppo IRI, per il 10 per cento e Bacini napoletani (il cui capitale è costituito dalla società Navilfin per il 51 per cento e dalla Fincantieri per il 49 per cento).

L'accordo - che, si ripete, fa salvi i livelli occupazionali dell'unità produttiva in questione - risulta essere stato approvato anche dalle organizzazioni sindacali di base.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LIBERTINI. Signor Presidente, premetto che gli inconvenienti di questa gestione delle interrogazioni e delle interpellanze sono visibili. È chiaro infatti che si risponde a interpellanze e interrogazioni vecchie di mesi, per cui spesso si discute del passato storico; ma a questo inconveniente speriamo di aver posto rimedio stabilendo che tutti i

lunedì si svolgano le interpellanze e le interrogazioni, in maniera che si smaltisca almeno una parte di questo lavoro.

Io vorrei dire subito al Ministro che la sua esposizione conferma i contenuti della nostra interpellanza: mi pare che di questo si tratti. C'è una serie di coordinate, che sono della Cee e del Governo italiano, in base alle quali, in buona sostanza, signor Ministro (se ho capito bene), sulla SEBM possiamo tracciare una croce: è questo ciò che lei ha detto.

Ora però vorrei capire se di fronte a questo fatto non si debba tentare una nuova verifica delle coordinate. Se le coordinate da cui partiamo portano alla conclusione che in una città come Napoli, piena di disoccupati, di attività che chiudono, di autentica fame e miseria, si cacciano dal lavoro anche lavoratori di un cantiere che ha una sua struttura e una sua potenzialità, ciò vuol dire che quelle coordinate sono errate.

Vede, signor Ministro, quando abbiamo discusso in quest'Aula del trattato di Maastricht, noi abbiamo sollevato questo problema, che non si è capito o non si è voluto capire. Si è voluta considerare la nostra opposizione come l'opposizione a qualunque processo di unità europea, ma non è così. Noi siamo a favore dei processi di unità europea, ma siamo contro i contenuti di un processo che emargina le zone deboli. E questo è il caso di Napoli.

Pertanto, signor Ministro, al di là della risposta che lei ci ha letto, l'interrogativo che noi riproponiamo al Governo è il seguente: come si affronta il problema di una città come Napoli? Come si affronta il problema di questi lavoratori? Questo è il problema che abbiamo davanti, non un altro. Non è che noi governiamo un paese astratto, che è quello che ci viene dipinto da «Il Sole 24 Ore»; voi, come Governo, e noi, come Parlamento, governiamo un paese reale. Napoli è una città colta ormai dalla disperazione per la mancanza di lavoro; uno dei lavori di Napoli, naturalmente, è il porto, è il mare e lì si vanno chiudendo uno ad uno i cantieri e le attività navali. È il più grande porto del Mezzogiorno: dopo di questo, il futuro qual è? Questo è l'interrogativo.

La discussione che stiamo facendo da questo punto di vista appare largamente inutile, perchè, in sostanza, lei dice che nel quadro generale le cose vanno in una certa direzione e hanno una certa conseguenza; aggiungo che, da allora ad oggi, da quando abbiamo presentato l'interpellanza, di acqua ne è passata sotto i ponti e ormai il Governo si è imbarcato in un processo di privatizzazione che in realtà è un processo di distruzione del patrimonio produttivo e dell'occupazione e questa diventa una goccia nel mare.

Quindi la nostra replica non può essere che di profonda e radicale insoddisfazione e di invito al Governo perchè rifletta profondamente sulla situazione in cui ci veniamo a trovare; se si risponde così per ogni impianto, alla fine la somma qual è? Una somma va tirata. Non è che il Ministro ci dice che la SEBM ormai si può chiudere perchè tanto non è un problema e che poi vi sarà uno sviluppo ulteriore di altre attività navali, portuali, industriali e quindi si porrà il problema della mobilità della forza lavoro e magari della sua riqualificazione. No: il Ministro ci presenta in questa sede la confessione di un quadro che è solo di dismissioni e di abbandono.

Di fronte a una tale risposta, noi comunisti possiamo opporre solo una radicale insoddisfazione e la triste considerazione che, nel loro insieme, le forze politiche, rispetto a questi problemi non hanno compiuto il loro dovere, tant'è vero che la nostra iniziativa è isolata. Ad un certo momento le cose finiscono e del resto signor Ministro, lo vedo anche per altre vicende: ricordo i primi giorni delle lotte alla Lancia, quando i Ministri, i senatori, i deputati facevano a gara per mostrare la loro «faccia» alle manifestazioni. Una volta avvenuti i licenziamenti, di fronte alle 500 persone che oggi sono totalmente prive di lavoro mi sono trovato solo, poichè nessuno desidera più partecipare.

Il Gruppo di Rifondazione comunista esprime la sua totale insoddisfazione per la risposta del Governo all'interpellanza da me presentata insieme ai colleghi Manna, Galdelli e Boffardi; noi ci impegniamo a continuare la lotta per invertire la tendenza in atto. Lei, signor Ministro, ha ragione: tutto dipende da certe coordinate e bisogna cambiarle.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza del senatore Boffardi:

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

che il Consorzio autonomo del porto di Genova, con una politica assai discutibile circa la gestione del litorale non direttamente interessato all'attività marittimo-portuale, avrebbe intenzione di affidare a privati - all'impresa Lugli pare - l'incarico di progettare una grande struttura di rimessaggio e ormeggio per naviglio da diporto nel bacino adiacente l'aeroporto Cristoforo Colombo a Genova Sestri; tale incarico verrebbe assegnato dall'Aeroporto spa, società controllata dal Consorzio stesso;

che nell'area di cui sopra operano alcune società sportive oltre alla Lega Navale che raccolgono, complessivamente, l'adesione di centinaia di piccoli diportisti caratterizzando l'insieme come un centro in gran parte popolare di fruizione pubblica del litorale; un litorale, per altro, compromesso gravemente in tutto il ponente genovese dalla costruzione del bacino portuale di Genova Voltri e dai numerosi impianti industriali e di deposito petrolifero;

che la politica delle tariffe che il Consorzio persegue, certamente in parte condizionata dal Governo, tende oggettivamente a minacciare continuamente i piccoli diportisti mentre si profila per il futuro, come detto sopra, una grossa operazione speculativa che sostituirà *yacht* miliardari alle piccole barche attuali e trasformerà l'unica zona di affaccio al mare di Sestri in un luogo riservato a pochi fruitori ricchi;

che alcune società consorziate nella Marina di Sestri stanno cercando di affrontare questa minaccia ma la prospettiva di determinare, comunque, un approdo estremamente costoso rischia di allontanare gli utenti popolari dal mare,

l'interpellante chiede di conoscere gli intenti che, al riguardo, il Governo si proponga al fine di tutelare il carattere pubblico e popolare della zona in questione attraverso una sistemazione del banchinamento di ormeggio e delle strutture complementari di minimo impatto economico e sociale e garantendo una gestione democratica di tale patrimonio pubblico.

(2-00115)

Ha facoltà di parlare il senatore Boffardi per svolgere l'interpellanza 2-00115.

BOFFARDI. Signor Presidente, signor Ministro, questa interpellanza è stata presentata poichè siamo venuti a conoscenza del fatto che il Consorzio autonomo del porto di Genova ha intenzione di cedere in concessione ad un'impresa privata - pare all'impresa Lugli, attraverso la società aeroportuale di cui fa parte - l'incarico di progettare una sorta di base nautica in un'area del litorale dove storicamente si è determinato l'approdo di centinaia di piccoli diportisti, un'utenza minore composta da lavoratori che considerano la piccola barca da pesca e il mare legati alla loro storia, alla storia di Sestri, alla storia della città. Ciò rappresenta un modo concreto di sentirsi legati alle tradizioni che vede nell'iniziativa del Consorzio citato una reale minaccia.

Come ricordava il compagno Libertini, esiste una tendenza alla privatizzazione di tutte le strutture produttive. La mia interpellanza fa riferimento ad una sorta di privatizzazione non di industrie direttamente produttive, ma di un patrimonio pubblico rappresentato dal litorale.

Vi sono diverse problematiche che richiamano alla nostra attenzione la gestione del litorale di Genova. Prima di tutto, l'attualità di competenze attribuite al Consorzio autonomo del porto, un ente che ha quasi un secolo di storia e che, a mio parere, ormai non dovrebbe più avere competenza in quelle aree che non hanno attinenza diretta alle attività portuali. Secondariamente, la gestione del litorale, che non ha un'attinenza diretta - lo ripeto, signor Ministro - con l'attività portuale, deve tener conto di ciò che storicamente si è radicato in questi luoghi. Non si può improvvisare; si può anche improvvisare la costruzione di un porto o di un porticciolo, come è avvenuto a Lavagna e in altri luoghi, ma non il rapporto diretto fra centinaia di persone che abitano in questo posto e il mare. Questo soprattutto per tale utenza; non parlo per l'utenza dei grandi *yacht*, per le persone che considerano il luogo di approdo e di ormeggio solo come un luogo per il «bunkeraggio» o per piccole riparazioni, per poi riprendere il mare e andare chissà dove. Parlo di luoghi che hanno un'attinenza stretta con una tradizione, con una residenza, con un livello sociale degli utenti che vanno rispettati.

La terza osservazione riguarda la realizzazione di nuovi approdi, di nuovi porticcioli: essa non può essere il risultato di interventi totalmente svincolati. In qualche modo lo Stato deve procedere ad una programmazione, fornire delle indicazioni agli operatori; non si può consentire che si protragga una sorta di anarchia, per cui i più forti fanno quel che vogliono e i più deboli se ne devono andare. Nel caso specifico, signor Ministro, si tratta proprio di questo: cedendo a privati la possibilità di realizzare una base nautica, anche se fossero spinti - non ho motivi pregiudiziali per negarlo - dalle migliori intenzioni essi cercherebbero di far ricadere il costo degli investimenti in parte anche sugli utenti attuali. Dato che verranno effettuati investimenti nell'ordine di decine di miliardi, ben difficilmente il piccolo pescatore o

l'impiegato con la piccola imbarcazione di tre metri potranno sostenere la suddivisione di quegli oneri tesi ad ammortizzare gli investimenti, per cui saranno costretti ad andare via. Questo è un modo molto concreto per stravolgere la natura di un approdo, per stravolgere un certo tipo di utenza, costringendola a lasciare il posto ad un altro tipo di utenza.

Vi è poi una quarta osservazione. Anche in questo caso, così come in altri (penso ad esempio al porto di Genova, le cui vertenze l'hanno vista molto impegnato, signor Ministro, nei mesi scorsi), emerge con evidenza il conflitto fra una concezione centralistica del porto e una concezione che attribuisce al comune una competenza prioritaria rispetto ad altri soggetti. Si guardi, ad esempio, come vengono gestiti i porti nelle città del Nord Europa: quelle realtà dovrebbero indurci ad affidare ai comuni la gestione di quelle parti di litorale che non hanno un'attinenza diretta con i porti. Ma dirò di più: a mio avviso, i comuni dovrebbero gestire anche le attività portuali; non ha senso creare organismi burocratici, che evidenziano gravi difficoltà nella gestione (come sta dimostrando lo stesso Consorzio autonomo del porto), per gestire parti vitali del territorio di una città che talvolta ne rappresentano la storia.

Genova, come le altre città marinare, è nata con il porto e quindi non hanno senso forme di gestione che non considerano pienamente l'autorità del comune nella gestione dell'area portuale. In ogni caso, in circostanze come questa, quando si tratta cioè di difendere un'utenza popolare di parte del litorale cittadino, si avverte più che mai l'opportunità che a gestire queste aree sia un organismo rappresentativo diretto e democratico della popolazione locale, cioè il comune, e non organismi di carattere burocratico che hanno fatto ormai il loro tempo.

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

* TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, il Consorzio autonomo del porto di Genova ha avviato una politica di governo del territorio affidato alla sua giurisdizione con l'intendimento di conseguire un riassetto organico e razionale del sistema portuale e del territorio stesso. Con tale iniziativa ha inteso promuovere l'individuazione di forme insediative che fossero in grado di proporre un uso delle riserve disponibili non solo competitivo rispetto ad altre destinazioni, ma anche compatibile con le specifiche attività esistenti.

Nel contesto di questi indirizzi programmatici, riveste carattere di particolare attualità il tema della riorganizzazione e razionalizzazione dell'area compresa tra l'aeroporto Cristoforo Colombo e i cantieri navali di Sestri Ponente, e più specificatamente alla ristrutturazione e riqualificazione dell'attuale «Marina», al fine di realizzare un riassetto di prestigio per una delle zone più degradate dell'intera costa ligure.

A tale riguardo si fa presente che il piano territoriale di coordinamento, strumento di pianificazione territoriale approvato dalla regione Liguria, attribuisce all'area in esame un ruolo essenziale nella strategia generale di recupero del rapporto diretto tra il tessuto urbano ed il

mare, promuovendo la riqualificazione urbanistica dell'aerea interessata attraverso la restituzione dell'accesso al mare a ponente dell'aeroporto, nonché alla riconferma di quelle attività ricreative e sportive con particolare riferimento alla nautica di diporto già esistente.

L'area in argomento, oggetto dell'interpellanza, attualmente in concessione all'Aeroporto di Genova spa, è stata interessata da due distinti progetti redatti per conto rispettivamente di una impresa privata e del Consorzio di associazioni nautiche e circoli sportivi già insediati in zona. Tali elaborazioni tecniche non hanno formato oggetto di specifiche richieste ufficiali all'ente, che ne ha preso conoscenza solo in via informale.

Risulta peraltro che i progetti perseguono la riorganizzazione ed il potenziamento degli impianti per la nautica, senza tuttavia pervenire a quell'organico riassetto funzionale ed ambientale della zona che è tra gli obiettivi primari della politica territoriale del Consorzio autonomo del porto, in sintonia con gli indirizzi regionali al riguardo.

Ci si riferisce in particolare al problema dell'affaccio a mare della struttura urbana di Sestri Ponente, ai problemi dell'accessibilità pedonale e veicolare, alle dotazioni di attrezzature ed attività complementari alla nautica ma pur sempre destinate all'uso del tempo libero, che i due studi non sembrano affrontare adeguatamente.

Si presentano parimenti inadeguate entrambe le soluzioni per quanto concerne in generale i rapporti di relazione del nuovo impianto portuale con il contesto di ambito, dovendosi necessariamente tener conto dell'esiguità degli spazi disponibili a terra. I rilievi critici, come sopra sinteticamente rappresentati, dovranno comunque essere verificati ed approfonditi allorchè le due proposte verranno ufficializzate e si concretizzeranno progettualmente.

Non appare superfluo, infine, sottolineare che le eventuali determinazioni che l'ente assumerà al riguardo saranno comunque volte alla tutela delle finalità di pubblico interesse, espresse anche attraverso le numerose e varie forme associazionistiche presenti attualmente nell'area.

BOFFARDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOFFARDI. Signor Presidente, ringrazio innanzitutto il Ministro per la risposta, che interpreto non solo come un'informazione sul fatto che per adesso non è stato accettato nessuno dei due progetti, ma come un impegno del suo Ministero a garantire che comunque siano rispettate le attuali utenze. Non so in che modo sarà possibile realizzare questo obiettivo, ma voglio fare una considerazione, signor Ministro.

Se si dà in gestione ai privati la riqualificazione urbanistica prevista - come lei giustamente ricordava - dal piano territoriale di coordinamento, la quale prevede fra l'altro la sistemazione della foce del torrente Chiaravagna, il timore è che i privati inevitabilmente pongano parte degli oneri che dovranno sostenere a carico dell'utenza popolare.

Pertanto, signor Ministro, le chiedo di adottare al momento opportuno tutte le misure necessarie affinché sia garantita la presenza dell'utenza popolare e, qualunque operazione si faccia, essa non costituisca un aggravio economico nei confronti dell'attuale utenza. Se un privato o un consorzio realizzeranno questa struttura, dovranno avere la relativa autorizzazione, che potrebbe prevedere una serie di approdi pubblici, gratuiti o a tariffa politica che consentano di mantenere le caratteristiche storiche dell'utenza popolare attualmente esistente in questa zona.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza della senatrice Salvato e di altri senatori:

SALVATO, FAGNI, VINCI, SARTORI, CROCETTA, LOPEZ, MERIGGI, CONDARCURI. - *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Premesso:

che 11 anni fa andarono a fondo la «Marina d'Equa» e la «Tito Campanella», due grandi navi che trasportavano minerali e profilati di ferro con perdita totale degli equipaggi;

che da allora si sono verificate numerose altre sciagure;

che nei soli anni 1990 e 1991 nel mondo sono scomparse ben 190 navi di diverse nazionalità con perdita totale degli equipaggi e che nel 99 per cento dei casi non è stato captato nessun SOS;

che le regole internazionali per la salvaguardia della vita umana in mare sembrano essere inadeguate;

che in particolare è inadeguata la regola 7 del capitolo secondo che recita «Stabilità delle navi in caso di avaria: a) per la nave integra, nelle diverse condizioni di servizio, deve essere prevista una stabilità tale che dopo l'allagamento di un qualsiasi compartimento principale, contenuto nei limiti della lunghezza allagabile, la nave resista all'allagamento di due compartimenti in questione alla condizione finale di allagamento. Quando - è detto ancora - il prescritto fattore di compartimentazione è uguale o inferiore a 0,33, la stabilità allo stato integro deve essere tale che la nave resista all'allagamento di tre qualsiasi compartimenti principali contigui»;

che sarebbe necessario emettere una nuova regola in cui con chiarezza venga determinato il collegamento tra volume delle stive con il fattore di cubaggio del carico che si trasporta e prescritto l'obbligo di dotare ogni nave di una lista dei carichi che può trasportare in relazione al volume delle stive, al fattore di cubaggio dei carichi e alla sua lunghezza in modo che a pieno carico e con due compartimenti estremi accidentalmente allagati il maggior appruamento o appoppamento non superi la metà del valore del bordo libero assegnatole;

considerato:

che, allo stato, non c'è controllo sul rapporto carico-tipo di merce-lunghezza della nave;

che la mancanza di questo controllo è spesso all'origine delle drammatiche sciagure che si verificano in mare con la perdita di migliaia di vite umane,

gli interpellanti chiedono di sapere:

se si intenda costituire una commissione che affronti rapidamente questa problematica e avanzi nelle sedi competenti una proposta di modifica della regola 7;

se si ritenga di prendere in considerazione, nell'ambito di una politica tesa a rafforzare le misure per garantire la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare, l'opportunità di istituire anche nel nostro paese strutture analoghe al «National Cargo Bureau».

(2-00142)

La senatrice Fagni ha facoltà di parlare per svolgere l'interpellanza 2-00142.

FAGNI. Signor Presidente, credo che la nostra interpellanza sia di per sé molto chiara. Qualcuno si domanderà come mai, a distanza di undici anni dalle due tragedie relative all'affondamento delle navi «Marina d'Equa» e «Tito Campanella», venga riaperta la questione e si pongano alcuni quesiti al Ministero della marina mercantile. Ebbene, circa un mese fa, sia «Il Giornale» diretto da Montanelli, sia un giornale del Mezzogiorno, «Peninsula», hanno ripubblicato notizie concernenti quelle vicende, probabilmente perchè nel mondo in questi ultimi anni (mi riferisco al 1990, al 1991 e all'inizio del 1992) sono purtroppo accadute analoghe tragedie. Sono infatti scomparse in questo periodo 160 navi, non soltanto italiane, che hanno perduto il 99 per cento dei loro equipaggi.

Questa situazione ripropone un problema molto importante: la sicurezza e la salvaguardia della vita umana in mare. Il Ministro sa che in questi ultimi tempi si discute di tanti argomenti che riguardano anche la portualità ed il trasporto marittimo. Tuttavia, siamo tutti molto preoccupati (non scarichiamo le responsabilità sugli altri, sottraendoci alle nostre) della salvaguardia dei posti di lavoro, dell'efficienza e della produttività dei porti e del trasporto marittimo e forse lo siamo un po' meno della salvaguardia della vita umana.

La «Moby Prince» appartiene ad un'altra categoria, dal momento che era un traghetto, ma la «Haven» trasportava petrolio greggio ed è affondata davanti al porto di Genova. Anche questo è un esempio recente di come non siano messi in atto tutti i meccanismi necessari a salvaguardare la vita delle persone. Allora, i due giornali succitati hanno riaffrontato questi argomenti forse perchè l'ultimo comandante vivo di tante navi affondate, il capitano Vito Maria Dabundo, ha raccontato e denunciato alcune situazioni. Intanto, vi è stato un riferimento alla Convenzione di Londra per la salvaguardia della vita umana in mare, e precisamente agli articoli 6 e 7 di quel regolamento, che dettano regole precise in materia; ma sono in vigore anche delle leggi italiane, la n. 313 del 1980 e la n. 438 del 1982, che risultano carenti e incomplete per quanto concerne la salvaguardia della vita umana. Ebbene, nei confronti di queste leggi e in occasione delle tragedie che si sono succedute in questi anni e che purtroppo hanno determinato tanti lutti sono state avanzate alcune denunce alla Procura della Repubblica, al Ministero della marina mercantile, al Ministero di grazia e giustizia, al Parlamento europeo, all'Organizzazione dei diritti dell'uomo di Ginevra e anche alle Nazioni Unite. Eppure, non c'è stata

alcuna risposta. Il Parlamento europeo, e in particolare la Corte di giustizia, solitamente molto sollecita a rispondere o a dirimere alcune vertenze (mi riferisco ai rapporti di lavoro in ambito portuale), in questo caso sono stati muti, assolutamente silenziosi. È vero: sono stati inviati telegrammi di cordoglio al momento della tragedia, ma poi più nulla.

Mi chiedo se davvero dobbiamo continuare ad assistere a simili tragedie, di cui poco si parla. Penso, ad esempio, al traghetto «Trapani», che partì da Livorno e affondò davanti alle coste della Sicilia a causa di un errore a bordo. È sempre l'errore umano a provocare i disastri - lo capisco - ma se non si verifica alcun errore umano vuol dire che qualche meccanismo non ha funzionato e che i marittimi che dovevano presiedere alla sicurezza della nave dal momento della loro partenza fino all'arrivo, sia a bordo che a terra, non hanno potuto lavorare bene. Nel caso del traghetto «Trapani» ci fu un errore e un anticipo dei tempi del derizzaggio della merce. Poichè prima di entrare nel porto si doveva effettuare una curva, il carico ormai derizzato, ormai sganciato dai suoi elementi di fissaggio, sbandò, provocando l'affondamento della nave.

In base alle regole - regole scritte - deve esserci un rapporto corretto tra il volume della stiva, dove viene contenuta la merce, e il volume del carico che viene portato a bordo. Sulla «Marina d'Equa» e sulla «Tito Campanella» erano stati caricati, come spesso avviene su questo tipo di navi, dei laminati piatti e del tondino. Proprio venerdì scorso a Monfalcone vedevo caricare su navi simili a quelle affondate grossi fasci di tondino, molto pesanti. Guardando mi è venuto in mente che se il carico non è effettuato adeguatamente e se il rapporto tra il volume-stiva e il volume della merce caricata non è corretto, in caso di incidente l'affondamento si verifica in pochi secondi, senza neanche lasciare il tempo di raggiungere la stazione radio per lanciare l'SOS, un SOS che sarebbe possibile inviare anche in assenza di energia elettrica. Basterebbe, infatti, avere la possibilità di inviare questo segnale perchè subito un suono insistente, a largo raggio, raggiunga le navi e i porti più vicini. E nel Mediterraneo i porti non sono mai eccessivamente lontani dalla linea di navigazione.

La denuncia che noi muoviamo attraverso questa interpellanza è piuttosto concreta. Dagli anni '80 e anche da prima evidentemente non ci si è preoccupati di intervenire sulla nostra legislazione e di recepire le regole contenute nella Convenzione di Londra al fine di evitare queste tragedie e salvaguardare le vite umane che a bordo delle navi sono a rischio assieme a tutto il carico e alla nave stessa.

È proprio questa la nostra preoccupazione più grande: la salvaguardia delle vite umane. E io chiedo al Ministro che ci siano offerte delle risposte rassicuranti. Vorremmo evitare che le famiglie dei marittimi continuassero a piangere i loro morti e a invocare giustizia, una giustizia che qualche volta è lenta a venire. Come per Ustica, infatti, anche per la «Tito Campanella» e la «Marina d'Equa» sono trascorsi undici anni privi di risposta.

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

* TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero rassicurare la senatrice Fagni sulla sensibilità del Ministero e soprattutto mia ai temi sollevati nell'interpellanza in ordine alla sicurezza per la vita umana.

Ora leggerò la risposta che riguarda la normativa esistente, che a mio avviso può fornire rassicurazioni in ordine alle preoccupazioni sollevate. Desidero però premettere che non mi sottraggo certo a valutare iniziative che muovano nella direzione di garantire maggiore sicurezza, anche se, come la senatrice Fagni stessa metteva in evidenza nel suo intervento, la questione più che alla normativa si riferisce ai sistemi di controllo sulla normativa stessa.

Ciò detto, vorrei premettere che la regolamentazione nazionale in materia di sicurezza e salvaguardia della vita umana in mare segue i principi contenuti nella normativa internazionale dove esistono regole che sono il frutto di incontri ai quali partecipano esperti di tutto il mondo facenti parte dei paesi membri della Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) che rappresentano amministrazioni, università, società armatrici, costruttori navali, registri di classificazione eccetera.

Va inoltre precisato che la Regola 7 del Capitolo II-1 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, Londra 74, come emendata è applicabile alle navi passeggeri e non alle navi *bulk-carrier*.

Per *bulk-carrier* si intende infatti una nave da carico generale di tipo particolare, idonea al trasporto di carichi solidi alla rinfusa, per la quale la Convenzione internazionale sulle linee di massimo carico prevede una «penalizzazione», ossia un maggiore bordo libero, equivalente a meno carico.

Inoltre, le navi *bulk-carrier* sono distinte in relazione al peso massimo ammesso sul cielo dal doppio fondo che, naturalmente, dipende dalla robustezza delle strutture medesime. Quindi, per ogni nave di questo tipo è chiaramente precisato il carico ammesso in stiva in tonnellate/metri cubi.

Anche la stabilità è espressamente regolamentata da norme che prendono in considerazione anche la possibilità di allagamento di due compartimenti contigui. Peraltro, le verifiche di stabilità in allagamento sono condotte con doppia sicurezza. Infatti, nel calcolo del baricentro della nave carica, per creare la situazione penalizzante ai fini della verifica dei requisiti, si considera il carico nelle stive tale da saturare l'intero volume, quindi un baricentro più alto possibile. In caso di falla invece, sempre per creare la situazione penalizzante ai fini della verifica dei requisiti, si considerano i compartimenti allagati nel presupposto che essi siano vuoti e quindi nella ipotesi che essi si riempiano completamente di acqua.

Si deve inoltre osservare che tutte le navi sono dotate del «Fascicolo di istruzioni al comandante sulla stabilità» che riporta, per le condizioni tipiche di esercizio, i dati di stabilità allo stato integro. Fa parte della professionalità del comandante eseguire comunque tutti i controlli ed i relativi calcoli prima della partenza utilizzando i dati che sono forniti dal predetto fascicolo.

Signor Presidente, mi sono soffermato su questo aspetto per far comprendere che allo stato attuale in questa normativa non si riscon-

tra, da parte del Ministero, alcuna esigenza di modificazione. Infatti, come è stato sottolineato, vi sono delle norme specifiche, che tra l'altro vengono continuamente aggiornate dalle organizzazioni internazionali sulla base di studi ed esperienze condotte nei diversi paesi.

In materia di controlli (e forse questa è l'altra faccia della medaglia) bisogna ricordare che essi sono effettuati dai tecnici del RINA e dalla Commissione compartimentale di sicurezza di cui all'articolo 25 della legge 5 giugno 1962, n. 616. L'esito favorevole di detti controlli, consente il rilascio dei seguenti certificati: di classe; di bordo libero; di sicurezza costruzione; di sicurezza dotazioni; sicurezza navi passeggeri; di sicurezza per la Radio telegrafia-RTE; di servizi di bordo.

La presenza a bordo della nave da passeggeri o da carico, nazionale o straniera, di certificati in regolare corso di validità sta quindi a significare la piena conformità dell'unità stessa alle vigenti norme nazionali ed internazionali.

In merito, infine, alla istituzione di un ufficio nazionale del carico, si segnala che il Codice della navigazione ha specificamente trattato l'argomento agli articoli 164 e 181, precisando che la responsabilità del rispetto degli obblighi di sicurezza fa carico, oltre che al comandante della nave anche in taluni casi - non va dimenticato - all'armatore.

FAGNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAGNI. Signor Presidente, desidero sottolineare all'onorevole Ministro che ha colto il significato della mia interpellanza, che non ritengo il Ministero della marina mercantile (e segnatamente il Ministero) insensibile nei confronti dei problemi della sicurezza della vita umana. Ci conosciamo da troppo tempo perchè vi siano dei dubbi in proposito. La mia preoccupazione è un'altra.

L'onorevole Ministro nella sua risposta si è riferito alla questione, molto delicata, del controllo (egli ha citato il RINA), su cui voglio soffermarmi. Non voglio fare illazioni o insinuazioni gratuite, ma penso che il nodo del controllo sia molto importante.

Il nostro paese si sta indirizzando verso le privatizzazioni in maniera molto ampia. Sappiamo che vi sono alcuni armatori che chiedono la doppia bandiera o che addirittura fanno viaggiare le proprie navi sotto una bandiera straniera (del resto ciò sarà possibile dal 1° gennaio), ma siamo a conoscenza anche di un altro fatto. Quest'anno, pochi mesi fa, ho preso parte all'assemblea della Assonave durante la quale il presidente della Fincantieri (presidente anche dell'Assonave), parlando dei problemi della cantieristica (lei, onorevole Ministro, era presente), fece riferimento anche alla questione della sicurezza delle navi, evidenziando e sottolineando una lacuna presente soprattutto in Italia: mentre vi sono i bacini di carenaggio per le riparazioni (di cui si è parlato poco fa), manca una sede dove si possano disfare e abbattere le navi vecchie che hanno raggiunto un livello di obsolescenza talmente alto da dover essere tolte dalla circolazione. Sappiamo invece che esistono alcuni armatori (ed in questo caso non generalizzo) i quali, in virtù di una normativa che glielo consente,

spesso acquistano - ed è il caso della tragedia del «Moby Prince» - all'estero navi che le nazioni straniere tolgono dalla circolazione. Successivamente, dopo interventi di riparazione e di manutenzione, magari il rifacimento della facciata esterna e di quella interna o la riverniciatura, queste navi vengono rimesse in circolazione. Sappiamo anche che vi è una opzione verso le navi a doppio scafo, particolarmente per quelle che trasportano carichi pesanti. Ma le navi a doppio scafo costano un po' di più e con la crisi e le difficoltà attuali, anche nei rapporti con la Comunità europea, non so quanti degli armatori attualmente possessori di navi commerciali se la sentiranno di affrontare un aumento delle spese.

Da una parte vi è la salvaguardia della vita umana, che rappresenta il primo punto importante; ma non si può salvare la vita umana se non si dettano regole precise e se non si realizzano controlli specifici sul mezzo di trasporto.

Capisco che non è colpa sua, ma forse lei, signor Ministro, può avere, proprio per quella sensibilità che ha manifestato anche in altre occasioni, l'autorevolezza per indirizzare chi vi è preposto nel senso di quella volontà precisa di esercitare il controllo in modo che non si possa sfuggire. In particolare in alcuna maniera, alle regole della sicurezza evitando vie trasversali poco chiare per cercare di far viaggiare per forza i mezzi di trasporto, a rischio e pericolo della merce trasportata, con conseguente danno economico, ma soprattutto della vita, con un danno umano e sociale che non ha copertura di prezzo.

PRESIDENTE. Seguono due interpellanze in materia di competenza del Ministro dei trasporti. La prima interpellanza è del senatore Zoso:

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

che sono in corso i lavori di progettazione del percorso della ferrovia ad alta velocità da Milano a Venezia;

che i tecnici si sono recati recentemente a effettuare le necessarie misurazioni sui terreni dei proprietari agricoli di alcuni comuni del vicentino, senza prima consultare le amministrazioni comunali interessate;

che solo dopo una formale richiesta dei sindaci sono state fornite le indicazioni progettuali di massima;

che le popolazioni più direttamente interessate contestano tale procedura e richiedono di essere correttamente informate;

che l'Associazione industriali di Vicenza ha incaricato un esperto di verificare le ipotesi progettuali di cui si è a conoscenza;

che le categorie economiche della provincia di Vicenza si sono fatte carico di sollecitare gli amministratori locali e i rappresentanti politici affinché verificano la possibilità di spostare il tracciato in modo che la provincia di Vicenza, una delle più industrializzate d'Italia, non sia penalizzata da un percorso che renda difficile ogni utile interconnessione con la rete ferroviaria ordinaria e con la stazione di Vicenza,

l'interpellante chiede di sapere:

i motivi per cui siano stati scartati altri percorsi nel tratto Verona-Padova senza sentire preliminarmente le amministrazioni locali e provinciali;

se non si ritenga utile una verifica ulteriore dei tracciati, prima che si arrivi a una specie di fatto compiuto che susciterebbe la reazione forte della comunità vicentina;

quali siano esattamente le intenzioni e i tempi per la realizzazione dell'opera, tenuto conto della situazione finanziaria in cui si trova il paese, con particolare riguardo al tema degli investimenti pubblici;

come si intenda favorire i doverosi contatti con le autorità locali, la popolazione, le categorie economiche delle province attraversate.

(2-00080)

Ha facoltà di parlare il senatore Zoso per illustrare questa interpellanza.

* ZOSO. Signor Presidente, onorevole Ministro, non ho certo presentato questa interpellanza per una preconcetta contrarietà al progetto denominato «alta velocità». Ho ben presente che il nostro paese ha tutto l'interesse a coordinarsi, il più strettamente possibile, con gli altri paesi europei.

Il pericolo di una marginalizzazione economica e politica (che speriamo di aver scongiurato con la manovra economica che il Governo e il Parlamento stanno portando a termine, e che è solo la premessa - a mio parere - per recuperare un ruolo europeo adeguato alla storia e alle conquiste sociali e di benessere dell'Italia) rimarrebbe intatto e preoccupante se per una serie di motivi ci isolassimo rispetto alle grandi correnti di traffico del continente. L'apertura politica e commerciale dei paesi dell'Est impone di approfittare di una occasione storica. La mia regione, il Veneto, è per giunta tradizionalmente un'area di significative relazioni con il Nord e l'Est d'Europa.

La linea di alta velocità Torino-Venezia, con le intersezioni nord-sud e con il prolungamento futuro ad est, appare, a tutti coloro che non hanno posizioni ideologiche preconcette, una infrastruttura essenziale per favorire la naturale vocazione internazionale della struttura economica di tutta l'area del Nord-Est.

Ho voluto svolgere questa premessa per motivare che da parte mia - così come da parte della maggioranza delle forze politico-sociali del Veneto - non vi è opposizione di principio al progetto in questione. Ciò si può facilmente rilevare da numerose prese di posizione ufficiali e giornalistiche.

Mi rendo anche conto che quando si progetta un'opera di tale portata vi è il pericolo che le lungaggini rendano del tutto incalcolabili i costi e quindi impossibile ogni piano economico.

In un *forum* su «Il Sole 24 Ore» del 19 giugno scorso, il direttore della divisione tecnologie e sviluppo delle Ferrovie dello Stato, nonché presidente dell'Italfer, Emilio Maraini, faceva notare gli aspetti innovativi della cosiddetta formula alta velocità, aspetti che non si fermano, ovviamente, all'assunzione di rischio da parte del capitale privato. Tuttavia, un percorso ferroviario di quelle dimensioni e di quell'impatto sul territorio è del tutto illusorio sperare che possa essere tenuto a livello esclusivamente tecnico, riservandosi di informare gli enti locali e le comunità interessate - come è avvenuto - solo quando i rilievi per il passaggio alla fase esecutiva risvegliano l'interesse dei soggetti interessati.

Il fare presto arrivare prima del 31 dicembre, come è stato detto in pubbliche riunioni per evitare la concorrenza di imprese estere, può essere una ragione apprezzata dai fornitori del capitale di rischio, ma non certo delle comunità locali.

Questa è una prima critica che mi sento di dover rivolgere non solo a TAV e a RICAV 2, ma anche al Ministro vigilante *pro tempore*.

Nell'informazione destinata al pubblico del luglio di quest'anno, contemporaneamente si evidenzia il fatto che non si tratta di un progetto di larga massima, di una semplice indicazione di tracciato, ma di un progetto preciso e circostanziato, pronto per la stesura esecutiva; inoltre, si motivano le scelte progettuali come definitive, prima di aver consultato minimamente neppure le amministrazioni locali direttamente interessate. Delle tre soluzioni possibili si sceglie quella mediana: per il territorio veneto si prospetta una conseguente realizzazione come se fosse del tutto ozioso sottoporla a verifica. E invece a verifica è stata sottoposta: si sono prontamente corrette le più vistose incongruenze (come era prevedibile), rendendo ancor più evidente che la mancata consultazione si risolveva in una imprecisione di studio e in una complessiva minore efficienza.

L'amministrazione provinciale di Vicenza, con il supporto della camera di commercio e lo stimolo delle associazioni industriali, è entrata nel merito e non si è limitata a criticare la soluzione prescelta: ha proposto un'ipotesi alternativa. Essa parte dal presupposto che sì, il tracciato «alta velocità» deve avere le caratteristiche che valorizzino i percorsi lunghi, ma in un territorio come quello del Nord Italia, e in particolare quello veneto, caratterizzato da un elevatissimo policentrismo, che ne costituisce anche la forza, del pari importanti appaiono le interconnessioni con la rete ordinaria (che io non vorrei definire, come si usa dire, lenta perchè spero anzi che l'alta velocità renda meno lenta la rete ordinaria), e non è del tutto prevedibile l'uso combinato delle infrastrutture ferroviarie del futuro, per cui ogni rigidità non necessaria può diventare una diseconomia.

Non è sicuramente il caso che io illustri la soluzione alternativa che la comunità vicentina propone, però mi pare necessario invitare il Ministro a farsi carico di una attenta valutazione.

Il Veneto è regione di recente, massiccia industrializzazione: per questo è forte e fragile insieme; le grandi infrastrutture, se non sono ben calibrate sulle esigenze del territorio, rischiano di rompere delicati equilibri.

La provincia di Vicenza è la più industrializzata del Veneto, con una struttura produttiva costituita da poche grandi imprese e da una rete di piccole e medie imprese, con percentuali di *export* che ne fanno uno dei tessuti industriali più internazionalizzati d'Italia.

Il progetto attualmente all'esame misconosce questa realtà. Non si chiede che il progetto sull'alta velocità perda le caratteristiche con cui e per cui è nato; si ritiene tuttavia che esso debba avere la compatibile flessibilità, idonea a raggiungere tutti i possibili obiettivi di sviluppo. Inoltre - e non è notazione meno importante - la commissione tecnica regionale ha già espresso parere contrario al progetto così formulato

sotto l'aspetto dell'impatto ambientale. L'attuale tracciato non è certo rispettoso di un territorio estremamente fragile e di grandissimo valore paesaggistico.

Tra l'altro l'iniziale violazione, poi scongiurata, di una valle interna, come quella occupata dal lago di Fimon era obbrobriosa e da sola bastava a mettere in dubbio l'attenzione dell'intero progetto per l'ambiente.

In conclusione, torno ad invitare il Ministro ad impartire le opportune istruzioni affinché i due aspetti che ho sottolineato - l'integrazione più stretta del vicentino e delle altre aree policentriche di Vicenza con il sistema alta velocità nonché il rispetto del territorio, delicatissimo in questa area - vengano tenuti in considerazione; invito anche ad analizzare la proposta che la comunità vicentina, con altre comunità, ha sottoposto al consorzio TAV. Forse l'urgenza con cui si lavorava precedentemente è stata ora scongiurata; non è in sé un bene, ma usiamolo come bene per fare in modo che vi sia su questo progetto, non passiva rassegnazione, non violenta contestazione, ma un coordinato crescere d'attenzione che serva a rendere questa realtà la più efficace possibile per accelerare lo sviluppo di una regione che ne ha bisogno.

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

* TESINI, *ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, innanzi tutto vorrei dire al senatore Zoso che prendo atto con soddisfazione delle sue parole da cui emerge che non vi è una valutazione preconcepita nei confronti del progetto sull'alta velocità, di cui anzi l'interpellanza apprezza il significato e gli obiettivi di sviluppo che con lo stesso ci si propone. Vi è, semmai, la preoccupazione di una maggiore tutela del diritto dei cittadini, degli interessi degli enti e delle realtà locali, direttamente interessati alla attuazione dell'opera.

L'urgenza con cui il Governo sottolinea la rilevanza di un'opera non nasce solo da ragioni di tutela dell'industria ferroviaria nazionale, anche se peraltro non dobbiamo ignorare questi interessi, come del resto fanno gli altri paesi della Comunità europea.

Entrando nel merito della risposta, per quanto mi riferisce l'Ente ferrovie dello Stato, posso affermare che la scelta proposta per il percorso della ferrovia ad alta velocità Verona-Venezia è risultata da uno studio ponderato di diversi tracciati alternativi.

Le analisi della situazione territoriale, delle esigenze del servizio e le valutazioni economiche sviluppate negli studi hanno consentito di individuare una soluzione di tracciato e di servizio che viene ritenuta dall'ente la più idonea. Tale soluzione è stata oggetto di pubblicazione, come previsto dalla normativa vigente, in data 16 luglio di quest'anno sui giornali nazionali e regionali, ai fini della valutazione della soluzione stessa circa l'impatto sull'ambiente: il decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri è datato 10 agosto 1988. Questo permette alle amministrazioni locali di esprimersi sulla soluzione proposta, così come ha riferito l'interpellante.

Inoltre le osservazioni formulate a livello locale consentiranno, se necessario, aggiornamenti e modifiche del tracciato.

L'Ente ferrovie dello Stato precisa che in ogni caso il progetto esecutivo della tratta ad alta velocità dovrà essere oggetto di successiva e formale approvazione ai fini dell'inserimento della linea stessa negli strumenti urbanistici, approvazione che si intende acquisire - come sta avvenendo in questi giorni per la tratta Roma-Napoli - mediante la Conferenza dei servizi, alla quale possono partecipare tutti i soggetti interessati alla nuova infrastruttura.

L'Ente ferrovie riferisce inoltre che l'organo al quale è stata affidata la realizzazione dell'opera e cioè l'IRI (tramite il consorzio Iricav due), ha già avviato contatti con le amministrazioni locali allo scopo di tener conto delle osservazioni delle stesse nella relazione del progetto esecutivo.

Si prevede comunque che i tempi tecnici necessari per la realizzazione delle opere siano di circa cinque o sei anni, per cui la nuova linea potrà essere aperta all'esercizio prima della fine del decennio alla condizione di avere un flusso finanziario certo e regolare.

Poichè il finanziamento dell'opera avverrà con capitale misto (40 per cento pubblico e 60 per cento privato), presupposto indispensabile affinché detta condizione si realizzi è la disponibilità della quota di capitale pubblico, che dovrebbe trovare collocazione negli stanziamenti per gli investimenti dell'Ente ferrovie dello Stato Spa nell'ambito del contratto di programma ancora in fase di definizione. Rispetto al passato, ad esempio alla tratta Roma-Firenze per la cui realizzazione sono occorsi molti anni, grazie ai meccanismi previsti per la realizzazione del percorso ad alta velocità i tempi dovrebbero essere molto più ristretti, in quanto si iniziano i lavori potendo contare sui necessari finanziamenti per compiere l'intera opera, senza essere quindi costretti ad iniziare i lavori per poi verificare l'anno successivo quanto il Governo ed il Parlamento hanno deciso di stanziare per la prosecuzione degli stessi.

Se ciò dovesse realizzarsi, non si prevedono difficoltà a reperire sul mercato finanziario, nazionale ed internazionale, la restante quota di capitale privato, sempre compatibilmente con le ristrettezze finanziarie del momento: mi sembra doveroso sottolineare la condizione affinché quest'opera si realizzi, sotto il profilo del reperimento dei mezzi finanziari.

Comunque resta confermato l'intendimento dell'Ente ferrovie dello Stato di dare corso - in tal senso do assicurazioni all'interpellante - alla realizzazione dell'opera al più presto, non appena definito completamente il progetto e assolti gli obblighi di legge inerenti l'approvazione del progetto stesso da parte degli organi interessati.

ZOSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* ZOSO. Signor Presidente, ringrazio il Ministro dei trasporti per la risposta. Per quanto riguarda la pubblicità della progettazione, vorrei ricordare che quando, il 16 luglio 1992, essa è stata formalizzata, già

da tempo i tecnici del consorzio Iricav due eseguivano le misurazioni sui terreni dei comuni coinvolti senza che le amministrazioni comunali avessero avuto alcuna informazione ufficiale. I sindaci sono stati costretti a rivolgersi all'amministrazione provinciale, all'Ente ferrovie dello Stato e al consorzio per capire quanto stava avvenendo sul loro territorio: questa non è una buona premessa perchè un progetto possa essere accettato serenamente e valutato correttamente dalla pubblica opinione.

Vi è pertanto la necessità, da questo momento in poi, che non soltanto vengano adempiuti gli obblighi di legge, ma che vi sia anche una disponibilità reale da parte del consorzio Iricav due, su precisa indicazione dell'Ente ferrovie dello Stato, affinchè vi sia il massimo coinvolgimento possibile degli enti locali, delle forze sociali, della pubblica opinione. In questa particolare situazione ricordo che per quanto riguarda il vicentino abbiamo addirittura una controproposta: non vorrei che essa venisse presa in considerazione in modo puramente formale, con la convinzione che bisogna accontentare qualcuno e dare un po' di soddisfazione, perchè tanto si è già deciso. Sicuramente la proposta è stata valutata, meditata ed approfondita; ha la dignità di una controproposta e l'Ente ferrovie dello Stato dovrebbe dare indicazione affinchè essa sia tenuta nella massima considerazione. Se fosse possibile, occorrerebbe pervenire al compromesso di apportare una variante di tracciato: credo che non soltanto la comunità avrebbe un soddisfacimento formale, ma verrebbero prese in considerazione le esigenze reali affinchè il nuovo sistema di trasporto non escluda un territorio e non crei quelle diseconomie e quegli squilibri di cui prima parlavo. Per questo torno ad invitare il Ministro a dare precise indicazioni in tal senso.

PRESIDENTE. Segue un'interpellanza del senatore D'Amelio:

D'AMELIO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso che dal 1986 risulta sospeso l'esercizio della tratta ferroviaria Battipaglia-Potenza-Grassano-Metaponto, per cui sono saltate tutte le previsioni, anche le più pessimistiche, sui tempi di completamento dei lavori;

considerato che non è accettabile che i lavori di ammodernamento e di elettrificazione, da completarsi in due anni, non risultino ancora finiti, malgrado che gli stessi si eseguano a tratta chiusa;

visto che l'ammodernamento della sola tratta Metaponto-Grassano e la sua conseguente messa in esercizio non rappresentano un fatto rilevante nè sul piano del traffico nè sul piano economico-sociale, dal momento che, a tutt'oggi, la Basilicata risulta di fatto isolata rispetto ai traffici ferroviari nazionali, privata com'è dell'unico collegamento ferroviario con il Centro e il Nord d'Italia;

atteso che il protrarsi di questa situazione disabituava sempre più i cittadini all'uso del treno costringendoli al ricorso alle automobili, con pesanti conseguenze anche per l'ambiente,

l'interpellante chiede di conoscere:

quali concrete sollecite iniziative il Ministro in indirizzo intenda promuovere per accelerare seriamente i lavori di ammodernamento e di elettrificazione della tratta ferroviaria Battipaglia-Potenza-Grassano-Metaponto;

quali garanzie abbia la popolazione della Basilicata circa l'effettivo ammodernamento di detta tratta, in modo da assicurare servizi celeri e moderni degni di una regione civile, che non può essere più considerata dalle Ferrovie dello Stato regione del Terzo mondo.

(2-00133)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore D'Amelio per illustrare questa interpellanza.

* D'AMELIO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, mi si consenta innanzitutto di ringraziare il ministro Tesini per la sensibilità dimostrata dall'essere venuto personalmente a rispondere alle interpellanze dei senatori. In un momento in cui di Ministri non ne vediamo molti in Aula, credo che registrare positivamente questa sensibilità faccia onore innanzitutto al ministro Tesini, ma credo anche al Parlamento tutto.

Questa mattina il professor Fonseca, magnifico rettore dell'Università di Basilicata, inaugurando il decimo anno accademico, ha elencato i fatti positivi registrati in una regione povera e sostanzialmente isolata, almeno fino a qualche decennio fa, dai traffici nazionali; tali fatti sono stati determinati innanzitutto dalla presenza dell'Università che - voglio ricordarlo - è stata istituita all'indomani del tragico sisma del 1980 quale testimonianza di una volontà di rinascita di un popolo che vuole guardare al futuro con grande impegno: e credo che non ci sia nulla di più importante in tal senso che creare dei presidi di scienza e di cultura. Quel rettore magnifico ad un certo punto ha detto: «È una vergogna nazionale il fatto che la tratta ferroviaria Battipaglia-Potenza-Grassano-Ferrandina-Metaponto risulti chiusa al traffico dal 1986». Ripeto le sue parole: «È una vergogna nazionale». Lo è per gli inaccettabili tempi biblici dei lavori di ammodernamento, soprattutto se si considera che la tratta in questione rappresenta l'unica ferrovia di cui dispone la Basilicata.

I lavori di ammodernamento - si fa per dire - sono in corso dal 1986, eppure il Ministero dei trasporti, nel chiedere le prescritte autorizzazioni alla regione Basilicata, si era impegnato ad eseguire i lavori a tratta chiusa in due anni. Ha sbagliato la regione ad avere fiducia nel Ministero dei trasporti e nelle Ferrovie dello Stato, oppure le volontà del Ministero stesso hanno registrato difficoltà insormontabili? Secondo me sbagliò la regione ad accettare la chiusura della tratta, perchè sono convinto che i lavori sarebbero stati ugualmente eseguiti senza disabituare i cittadini lucani all'uso del treno e soprattutto senza determinare conseguenze veramente gravi sul piano economico, sociale, umano e civile in quella regione.

Ha sbagliato anche il Ministero che non ha saputo assicurare finanziamenti adeguati e costanti al progetto di ammodernamento. Evidentemente devo registrare con grande amarezza ancora una volta che il Sud è stato penalizzato e trascurato, e del Sud lo è stata una delle regioni più povere, anche se ancora la più seria: la Basilicata. Le conseguenze negative di siffatti ritardi sono sotto gli occhi di tutti. Siamo dinanzi ad una regione privata da sei anni dell'unica ferrovia che la collega direttamente con Napoli e con

Roma, quindi con il Nord. L'economia risulta così stagnante, anche perchè risente della mancanza della ferrovia. Voglio peraltro ricordare che *gli unici nuclei industriali della Basilicata, se si eccettua quello in costruzione destinato a ospitare a Melfi gli insediamenti della Fiat, sono quelli di Potenza e di Ferrandina e Pisticci nella Valle del Basento, i quali si trovano lungo la tratta ferroviaria Napoli-Battipaglia-Grassano-Ferrandina-Metaponto.*

Siamo così di fronte ad una regione isolata dai traffici nazionali, da Napoli e dal Nord, e chiusa del tutto ai traffici ferroviari come nell'Ottocento. La popolazione lucana è privata della ferrovia e costretta all'uso delle automobili, con aggravio per le economie familiari e con pesanti guasti per l'ambiente. Il capoluogo di regione, Potenza, è sede di una prestigiosa università che, pur essendo riuscita in dieci anni (infatti esattamente dieci anni fa il presidente Pertini inaugurava quella università, a due anni dai tragici eventi del terribile sisma del 1980) a diventare appunto prestigiosa grazie all'impegno serio del magnifico rettore Fonseca e di un qualificatissimo corpo accademico, risente anch'essa dei disagi della mobilità cui sono sottoposti gli studenti in una regione montuosa ed accidentata qual è la Basilicata. Se la ferrovia di cui stiamo trattando non entrerà in esercizio, verrà impedito agli studenti delle regioni limitrofe e delle aree contigue alla stessa Basilicata di avvalersi dell'Ateneo lucano.

Senz'altro io confido nel personale impegno del Ministro e do atto che in questi ultimi mesi molte cose sono state messe a posto. Pare che i finanziamenti siano stati in sostanza assicurati integralmente e che le stesse imprese stiano portando a termine il loro lavoro con tempestività. Desidero anzi approfittare dell'occasione che oggi mi si offre per ringraziare il Ministero e alcuni suoi funzionari in particolare per il modo in cui, con grande volontà, seguono la questione. Ugualmente però rivolgo al Ministro la preghiera di accelerare al massimo i lavori affinché i disagi siano limitati e affinché - se di ammodernamento si deve trattare - l'ammodernamento sia vero, reale e tale da ridurre al minimo i tempi di percorrenza. Vorremmo evitare cioè che, malgrado l'elettrificazione, si impieghino tre ore per raggiungere da Potenza Napoli o circa cinque ore per raggiungere Napoli da Metaponto. Questi tempi sono assolutamente inaccettabili e mi affido al Ministro e al suo personale impegno per superarli.

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

* TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero innanzitutto assicurare al senatore D'Amelio che da parte del Ministro vi è grande attenzione e sensibilità per i problemi del Mezzogiorno, in particolare, ovviamente, per quelli di mia più diretta responsabilità. Non mi sfuggono le oggettive diversità che caratterizzano alcune zone del nostro paese, la Basilicata in questo caso, in ordine ai grandi temi dello sviluppo, a cominciare dal settore dei trasporti che rappresenta un aspetto di decisivo rilievo.

Io non intendo - nè sarei in grado di farlo - entrare nel merito della storia e delle responsabilità che riguardano i ritardi lamentati

nell'esecuzione dei lavori di elettrificazione e di ammodernamento della tratta ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto, lavori che sono tuttora in corso e che comportano anche l'adeguamento della sagoma delle gallerie agli *standards* internazionali. Tali lavori, oltre ad aumentare la potenzialità della linea, consentiranno il transito delle carrozze a due piani per il servizio viaggiatori, delle casse mobili e dei super *containers* per il trasporto combinato delle merci.

L'Ente ferrovie mi riferisce che sono stati ultimati i lavori di elettrificazione del tratto Grassano-Metaponto e che è in esercizio il nuovo sistema di trazione. Sul tratto Battipaglia-Potenza-Grassano sono in corso, oltre ai lavori di elettrificazione, anche quelli di adeguamento della sagoma di 54 gallerie, lavori che comportano la ricostruzione totale delle gallerie stesse in diversi tratti.

Ma credo che la risposta del Ministro debba riguardare soprattutto gli impegni per la conclusione di questi lavori. Al riguardo posso riferire che l'Ente prevede per il mese di maggio del 1993 l'apertura all'esercizio del tratto di linea elettrificata Potenza-Metaponto e, per il mese di dicembre dello stesso anno, l'ultimazione dei lavori nel tratto Potenza-Battipaglia.

Per questa stessa data è in programma la realizzazione di una rete di relazioni *intercity* fra Taranto - Crotone - Potenza e Napoli - Roma, al fine di intensificare i traffici ferroviari in queste zone come auspicava l'interpellante. Mi rendo conto dei disagi che ha provocato (anche per i ritardi di questi lavori) l'interruzione totale della linea medesima. Ciò ha portato l'Ente ferrovie alla necessità di ricorrere ad un servizio sostitutivo nelle tratte sottoposte ai lavori di ammodernamento, con una evidente condizione di disagio per le popolazioni interessate. Penso tuttavia che con un'accelerazione dei lavori (la cui esigenza mi impegno a rappresentare all'Ente ferrovie) si possa giungere al completamento nel prossimo anno dell'ammodernamento della tratta ferroviaria Battipaglia-Potenza-Grassano-Metaponto.

D'AMELIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* D'AMELIO. Signor Presidente, prendo atto con soddisfazione dell'impegno assunto dal Ministro. Debbo tuttavia rilevare che bisogna stare attenti, nel momento in cui viene messa ancora in forse l'unità d'Italia, anche ai piccoli fatti che possono concorrere a mantenerla tale.

Poco fa il senatore Zoso nel proprio intervento ha parlato, in termini propositivi ma anche preoccupati, del progetto di alta velocità. Al Nord siamo a questi livelli! Nel Sud non si conosce l'alta velocità e addirittura quel traffico ferroviario che il senatore Zoso definiva per il Veneto e per il Nord lento, nel Meridione è lentissimo, se non inesistente (come nel caso della Basilicata).

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interpellanze all'ordine del giorno è così esaurito.

Mozioni e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio della mozione e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

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

**Ordine del giorno
per la seduta di martedì 24 novembre 1992**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, martedì 24 novembre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 19 ottobre 1992, n. 407, recante proroga dei termini in materia di impianti di radiodiffusione (706).
2. Conversione in legge del decreto-legge 19 ottobre 1992, n. 408, recante disposizioni urgenti in materia di pubblicità radio-televisiva (707).
3. Conversione in legge del decreto-legge 19 ottobre 1992, n. 409, recante disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale (708).

La seduta è tolta (ore 18,55).

Allegato alla seduta n. 72**Procedimenti relativi ai reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione, trasmissione di decreti di archiviazione**

Con lettera in data 18 novembre 1992, il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale dell'Aquila ha comunicato, ai sensi dell'articolo 8, comma 4, della legge costituzionale 16 gennaio 1989, n. 1, che il Collegio per i procedimenti relativi ai reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione, costituito presso il suddetto Tribunale, ha disposto, con decreto in data 14 novembre 1992, l'archiviazione parziale degli atti relativi al procedimento n. 685/92 R.G.N.R. nei confronti del deputato Remo Gaspari, nella sua qualità di Ministro per il coordinamento della protezione civile *pro tempore*, e del signor Silvano Colafigli.

Commissioni permanenti, ufficio di presidenza

In data 19 novembre 1992 la 7ª Commissione permanente ha proceduto all'elezione di un senatore segretario: è risultato eletto il senatore Paire.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

In data 20 novembre 1992, è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa del:

CONSIGLIO REGIONALE DELL'UMBRIA. - «Nuove norme in materia di eleggibilità a deputato e senatore» (794).

È stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

FABJ RAMOUS e TEDESCO TATÒ. - «Abrogazione dell'articolo 274 del codice civile (Condizioni di ammissibilità dell'azione per il riconoscimento della paternità e della maternità naturale) e previsione normativa» (799).

Disegni di legge, assegnazione

In data 20 novembre 1992, 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):

«Conversione in legge del decreto-legge 19 novembre 1992, n. 439, recante disciplina della proroga degli organi amministrativi» (786),

previ pareri della 2ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

«Conversione in legge del decreto-legge 19 novembre 1992, n. 440, recante disposizioni urgenti in materia di finanza derivata e di contabilità pubblica» (787), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 7ª, della 8ª, della 9ª, della 10ª, della 11ª, della 12ª, della 13ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

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

«Conversione in legge del decreto-legge 19 novembre 1992, n. 442, recante disposizioni in materia di sgravi contributivi nel Mezzogiorno e di fiscalizzazione degli oneri sociali» (788), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 8ª, della 10ª e della 12ª Commissione.

Sono stati inoltre deferiti alla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.

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):

FERRARA Pasquale ed altri. - «Disciplina del finanziamento e dell'attività patrimoniale dei partiti politici» (768), previ pareri della 2ª, della 5ª e della 6ª Commissione;

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

«Conversione in legge del decreto-legge 20 novembre 1992, n. 450, recante disposizioni urgenti concernenti misure patrimoniali e interdittive in tema di delitti contro la pubblica Amministrazione» (795), previo parere della 1ª Commissione.

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

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

FABJ RAMOUS ed altri. - «Modifiche e integrazioni al codice penale e previsione del reato di atti molesti di significato sessuale» (743), previ pareri della 1ª e della 11ª Commissione;

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo per la creazione dell'Istituto internazionale per il diritto dello sviluppo (IDLI), fatto a Roma il 5

febbraio 1988» (692), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª e della 6ª Commissione;

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica socialista del Vietnam per la promozione e la protezione degli investimenti, con Protocollo, fatto a Roma il 18 maggio 1990» (693), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 6ª e della 10ª Commissione;

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica orientale dell'Uruguay sulla promozione e protezione degli investimenti, con Protocollo, fatto a Roma il 21 febbraio 1990» (737), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 6ª e della 10ª Commissione;

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di coproduzione cinematografica tra l'Italia e la Tunisia, firmato a Tunisi il 29 ottobre 1988» (745), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 6ª, della 7ª, della 10ª e della 11ª Commissione;

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):

«Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa al riconoscimento e all'aggiornamento dei libretti di stato civile, con allegati, fatta a Madrid il 5 settembre 1990» (690), previ pareri della 1ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee;

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo degli Emirati arabi uniti per la creazione di servizi aerei fra i loro rispettivi territori e al di fuori di essi, fatto in Abu Dhabi il 3 aprile 1991» (736), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 6ª e della 8ª Commissione;

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

COMPAGNA. - «Trasformazione delle biblioteche annesse ai conservatori di musica in biblioteche statali musicali e loro trasferimento alla competenza del Ministero per i beni culturali e ambientali - Ufficio centrale per i beni librari e gli istituti culturali» (722), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

NOCCHI ed altri. - «Contributo straordinario all'Associazione "Fondo Pier Paolo Pasolini" di Roma» (756), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

GARRAFFA e MARTELLI. - «Estensione della previdenza ENPAM per i laureati in odontoiatria» (750), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 11ª Commissione.

DIONISI ed altri. - «Assistenza sanitaria a cittadini extracomunitari» (744), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 6ª, della 11ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome delle Commissioni permanenti riunite 5ª (Programmazione economica, bilancio) e 6ª (Finanze e tesoro), in data 20 novembre 1992, il senatore Favilla ha presentato la relazione sul disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 20 ottobre 1992, n. 413, recante norme urgenti sull'accertamento definitivo del capitale iniziale degli enti pubblici trasformati in società per azioni, ai sensi del Capo III del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359, e sulla trasformazione in società per azioni dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato» (709).

Sull'anzidetto disegno di legge, nella stessa data, il senatore Pagliarini ha presentato una relazione di minoranza.

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta del 19 novembre 1992, la 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) ha approvato il disegno di legge: «Differimento di termini previsti da disposizioni legislative, prosecuzione di interventi finanziari vari e norme in materia di servizi pubblici» (624) con il seguente nuovo titolo: «Interventi per la Torre di Pisa».

Disegni di legge, cancellazione dall'ordine del giorno

In data 21 novembre 1992, il disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 19 settembre 1992, n. 385, recante disposizioni urgenti concernenti misure patrimoniali e interdittive in tema di delitti contro la pubblica amministrazione» (630), è stato cancellato dall'ordine del giorno per decorso del termine di conversione del decreto-legge.

Disegni di legge, apposizione di nuove firme

Il senatore Boffardi ha dichiarato di apporre la propria firma ai disegni di legge nn. 152 e 653.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, trasmissione

Il Ministro di grazia e giustizia, con lettere in data 18 novembre 1992, ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere:

nei confronti del senatore Zito, per il reato di cui all'articolo 648 del codice penale (*Doc. IV*, n. 50);

nei confronti del senatore Signorelli, per il reato di cui all'articolo 481 del codice penale (*Doc. IV*, n. 51);

nei confronti del senatore Rognoni, per il reato di cui agli articoli 57, 595, del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*Doc. IV*, n. 52);

nei confronti del senatore Compagna, per il reato di cui all'articolo 334, secondo comma, del codice penale (*Doc. IV*, n. 53);

nei confronti del senatore Rognoni, per il reato di cui agli articoli 57, 595 del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*Doc. IV*, n. 54);

nei confronti del senatore Rognoni, per il reato di cui agli articoli 57, 595 del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*Doc. IV*, n. 55);

nei confronti del senatore Citaristi, per reati di cui agli articoli 81, 110, 319 e 61, n. 2, del codice penale; agli articoli 81 e 110, del codice penale, all'articolo 7 della legge 2 maggio 1974, n. 195 e all'articolo 4 della legge 18 novembre 1981, n. 659; agli articoli 81, 110, 319 e 61, n. 2, del codice penale; agli articoli 81 e 110 del codice penale, all'articolo 7 della legge 2 maggio 1974, n. 195, e all'articolo 4 della legge 18 novembre 1981, n. 659; agli articoli 81, 110, 319 e 61, n. 2, del codice penale; agli articoli 81 e 110 del codice penale, all'articolo 7 della legge 2 maggio 1974, n. 195, e all'articolo 4 della legge 18 novembre 1981, n. 659; agli articoli 81, 110, 319 e 61, n. 2, del codice penale; agli articoli 81 e 110 del codice penale, all'articolo 7 della legge 2 maggio 1974, n. 195, e all'articolo 4 della legge 18 novembre 1981, n. 659; e di autorizzazione a compiere atti di perquisizione, nonché ad eseguire il provvedimento di custodia cautelare in luogo di privata dimora (*Doc. IV*, n. 56).

Governo, richieste di parere su documenti

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, con lettera in data 19 novembre 1992, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, della legge 23 ottobre 1992, n. 421, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto legislativo recante: «Norme per il riordinamento del sistema previdenziale dei lavoratori privati e pubblici» (n. 36).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-bis del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alle Commissioni permanenti riunite 1ª (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) e 11ª (Lavoro, previdenza sociale), che dovranno esprimere il proprio parere entro l'8 dicembre 1992.

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

Il Ministro della difesa ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del generale c.a. (ris.) Alvaro Rubeo a Vice Presidente dell'Unione nazionale ufficiali in congedo d'Italia (n. 11).

Ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alla 4ª Commissione permanente (Difesa).

Governmento, trasmissione di documenti

Con lettera in data 20 novembre 1992, il Ministro dell'interno, in adempimento a quanto previsto dall'articolo 39, comma 6, della legge 8 giugno 1990, n. 142, ha comunicato gli estremi del decreto del Presidente della Repubblica concernente lo scioglimento del consiglio comunale di Altomonte (Cosenza).

Il Ministro della difesa, con lettere in data 19 novembre 1992, ha trasmesso copia dei verbali delle riunioni del 7 e 30 ottobre 1992 del Comitato per il programma navale previsto dalla legge 22 marzo 1975, n. 57, concernente la costruzione e l'ammodernamento dei mezzi della Marina militare.

Detti verbali saranno inviati alla 4ª Commissione permanente.

Il Presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 28 ottobre 1992, ha trasmesso, in applicazione dell'articolo 13, comma 1, punto f), della legge 12 giugno 1990, n. 146, copia del verbale della seduta plenaria della Commissione stessa del 15 ottobre 1992.

Il verbale suddetto sarà trasmesso alla 11ª Commissione permanente e, d'intesa col Presidente della Camera dei deputati, sarà portato a conoscenza del Governo. Dello stesso sarà assicurata divulgazione tramite i mezzi di comunicazione.

Con lettere in data 18 novembre 1992, il Ministro dell'interno, in adempimento a quanto previsto dall'articolo 39, comma 6, della legge 8 giugno 1990, n. 142, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti lo scioglimento dei consigli comunali di Pietrafitta (Cosenza), Mola di Bari (Bari), Campotosto (L'Aquila), Policoro (Matera), Villa Verde (Oristano).

Corte costituzionale, composizione

Il primo Presidente della Corte suprema di cassazione ha comunicato, a norma dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, contenente norme sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale, che il Collegio della Corte suprema di cassazione, appositamente convocato, in sede di ballottaggio, ha eletto in data 19 novembre 1992 il dottor professor Fernando Santosuosso giudice della Corte costituzionale, in sostituzione del dottor Aldo Corasaniti, cessato dalla carica e dall'esercizio delle funzioni il 14 novembre 1992 per scadenza del periodo di nomina.

Corte costituzionale, trasmissione di sentenze

Il Presidente della Corte costituzionale, con lettere in data 19 novembre 1992, ha trasmesso, a norma dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, copia delle sentenze,

depositate nella stessa data in cancelleria, con le quali la Corte stessa ha dichiarato l'illegittimità costituzionale:

dell'articolo 5, comma 2, della legge 5 febbraio 1992, n. 175 (Norme in materia di pubblicità sanitaria e di repressione dell'esercizio abusivo delle professioni sanitarie). Sentenza n. 461 del 5 novembre 1992 (*Doc. VII, n. 35*);

dell'articolo 1, secondo comma, della legge 26 febbraio 1992, n. 211 (Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa), nella parte in cui non prevede che il potere sostitutivo del Ministro per i problemi delle aree urbane sia esercitato, in caso di inerzia delle regioni o delle province autonome, previa richiesta alle stesse di pronunciarsi positivamente o negativamente, entro un congruo termine, in ordine alla proposta di individuazione dei comuni interessati agli interventi previsti dalla legge stessa. Sentenza n. 462 del 5 novembre 1992 (*Doc. VII, n. 36*).

Detti documenti saranno inviati alle competenti Commissioni permanenti.

Il Presidente della Corte costituzionale, con lettera in data 19 novembre 1992, ha altresì trasmesso, a norma dell'articolo 30, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, copia della sentenza, depositata nella stessa data in cancelleria, con la quale la Corte stessa ha dichiarato l'illegittimità costituzionale, in riferimento agli articoli 3 e 51 della Costituzione, dell'articolo 9, n. 8, della legge della Regione siciliana 24 giugno 1986 n. 31 (Norme per l'applicazione nella Regione siciliana della legge 27 dicembre 1985, n. 816, concernente aspettative, permessi e indennità degli amministratori locali. Determinazione delle misure dei compensi per i componenti delle commissioni provinciali di controllo. Norme in materia di ineleggibilità e incompatibilità per i consiglieri comunali, provinciali e di quartiere), nella parte in cui non dispone l'ineleggibilità dei dipendenti dell'unità sanitaria locale facenti parte dell'ufficio di direzione e dei coordinatori dell'ufficio stesso, per i consiglieri dei comuni che concorrono a costituire l'unità sanitaria locale. Sentenza n. 463 del 5 novembre 1992.

Detta sentenza sarà inviata alle Commissioni permanenti 1ª e 12ª.

Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 17 novembre 1992, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza dei sordomuti, per gli esercizi dal 1988 al 1991 (*Doc. XV, n. 20*).

Detto documento sarà inviato alle competenti Commissioni permanenti.

Petizioni, annunzio

Sono state presentate le seguenti petizioni:

il signor Antonio Cordedda, di Banari (SS), chiede un provvedimento legislativo che disponga una sanatoria per i cittadini e le aziende che abbiano omesso di denunciare, o solo parzialmente denunciano i loro redditi, insieme ad una serie organica di norme per la repressione del fenomeno della evasione e della elusione fiscale (*Petizione n. 63*);

il signor Giuseppe Catanzaro, di Cammarata (AG), chiede un provvedimento di riforma del sistema previdenziale volto a personalizzare il fondo-pensioni con l'intestazione a ciascun avente diritto di un libretto di risparmio a lungo termine (*Petizione n. 64*);

il signor Giuliano Cuccurullo, di Genova, chiede che il Parlamento adotti le necessarie misure volte a consentire che il processo di privatizzazione del Credito italiano si svolga nel rispetto di criteri di assoluta trasparenza (*Petizione n. 65*);

Il signor Costantino Scimemi, di Marsala (TP), chiede un provvedimento legislativo che consenta agli utenti del servizio sanitario pubblico di accedere, in regime di convenzionamento, ai servizi prestati da strutture sanitarie private (*Petizione n. 66*);

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

Mozioni

LIBERTINI, CROCETTA, LOPEZ, PICCOLO, GALDELLI, MANNA, VINCI, DIONISI. - Il Senato, considerato:

che l'industria pubblica, sorta in Italia a seguito del fallimento clamoroso di banche ed aziende industriali private, sinora ha avuto prevalentemente il compito di sostenere l'industria privata, acquisendone gli scarti e cedendo ad essa le aziende risanate con il danaro dei contribuenti;

che lo Stato assiste la grande industria privata ed i grandi gruppi finanziari con erogazioni di ingenti flussi finanziari, per decine di migliaia di miliardi all'anno, spesso senza alcuna finalizzazione e a fondo perduto, nonchè con una grande quantità di leggi di agevolazione fiscale;

che l'industria pubblica o a partecipazione statale costituisce un universo variegato, con aziende efficienti e attive e con aziende carenti e in *deficit*, in una condizione di complessivo disordine gestionale e finanziario, per nulla ancorata ad una strategia industriale;

che l'esito della politica di privatizzazioni sinora avviata è stato irrisorio dal punto di vista degli introiti finanziari, mentre questi introiti, in ogni caso, nel futuro non andrebbero a ridurre il fabbisogno netto da finanziare del bilancio dello Stato, perchè andrebbero correttamente iscritti nel costo potenziale;

che i piani di privatizzazione sinora apprestati dal Governo conducono ad alienare aziende sane ed in attivo, settori strategici

dell'economia, senza alcuna sostanziale contropartita e senza precise condizioni e adeguato controllo, menomando e mutilando, casualmente, i settori che rimangono pubblici, prestandosi così ad operazioni spregiudicate, ai danni del contribuente, da parte di ben identificate *lobbies* politico-finanziarie;

che il programma delle privatizzazioni presentato dal Governo al Parlamento è privo del riferimento ad una precisa strategia industriale e obbedisce piuttosto alle spinte disordinate che vengono dai diversi gruppi di pressione;

ritenendo:

che l'industria statale o a partecipazione pubblica può e deve assumere un ruolo strategico di propulsione della economia, se inserita in una adeguata programmazione e liberata da gestioni parassitarie;

che gli attuali disordinati processi di privatizzazione possono condurre alla disintegrazione di attività produttive e a serie flessioni nella occupazione,

impegna il Governo:

a) a presentare al Parlamento, entro 60 giorni, un programma organico, sostenuto da un'ampia documentazione, che indichi le privatizzazioni possibili, tenuto conto delle condizioni indicate nei commi successivi, le aziende che rimangono sotto il controllo pubblico, il loro riordino e l'assetto complessivo del settore pubblico, con una precisa definizione dei suoi obiettivi strategici, nel contesto di un programma globale di politica industriale; ogni privatizzazione sarà decisa solo dopo che il Parlamento si sarà pronunziato su questo programma;

b) a vincolare alla presenza pubblica, comunque maggioritaria, grandi aziende che operino nei settori strategici della energia, dei trasporti, dell'industria a tecnologia avanzata, delle telecomunicazioni;

c) a non cedere aziende che siano in attivo e abbiano conti patrimoniali in ordine a meno che non vi siano documentate ragioni di politica industriale, confermate da un voto del Parlamento;

d) a definire i criteri per la determinazione del prezzo e delle condizioni di cessione, d'intesa con le Commissioni parlamentari competenti, e a sottoporre tutte le dismissioni al controllo di una commissione di 30 esperti di chiara fama e competenza, eletti dal Parlamento, perchè verifichino la congruità di ogni operazione, sotto il profilo del prezzo, delle condizioni complessive di cessione, dell'incidenza sul mercato, della politica industriale;

e) a realizzare una riforma delle aziende statali o a partecipazione statale, che debbono comunque essere tutte trasferite in enti economici o in società per azioni, liberando i Ministeri di ogni improprio compito gestionale. Enti economici e società per azioni debbono essere vincolati tassativamente all'equilibrio del bilancio, in un arco di tempo biennale, mentre lo Stato pagherà con compensazioni di esercizio, basate su rigorose impostazioni di costi, gli oneri che venissero programmaticamente addossati alle aziende pubbliche o a partecipazione pubblica per fini sociali o di strategia economica. Le compensazioni di esercizio devono essere destinate alle ricapitalizzazioni, che devono seguire criteri economici.

Le società e gli enti economici a presenza pubblica devono essere raggruppati in filiere omogenee dal punto di vista industriale e, in attesa

del Ministero unico dell'economia, devono far capo al Ministero dell'industria, sciogliendo l'IRI e il Ministero delle partecipazioni statali;

f) a realizzare un adeguato programma per lo sviluppo e la riqualificazione delle presenze produttive nel Mezzogiorno e a sottoporlo al Parlamento entro 120 giorni;

g) a definire un programma preciso di presenze pubbliche nei settori strategici dell'economia e, in particolare, nell'energia, nei trasporti e nelle comunicazioni e a sottoporlo all'esame del Parlamento entro 90 giorni;

h) a presentare in Parlamento, entro 90 giorni, un programma di riordino dei contributi pubblici, ad ogni titolo corrisposti, ad aziende private, e delle agevolazioni fiscali, sulla base di una precisa quantificazione e di chiare finalizzazioni, al duplice scopo di risparmiare preziose risorse pubbliche e di dare all'intervento statale una quantificata finalizzazione.

(1-00059)

Interrogazioni

COVELLO. - *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* - Premesso:

che i lavori di realizzazione della diga sul fiume Esaro, appaltati fin dal 1981, sono a tutt'oggi sospesi a seguito di un evento franoso verificatosi in corso d'opera nell'anno 1987 e che ha, come primo effetto, prodotto la messa in cassa integrazione dei circa 150 lavoratori impegnati nella costruzione dell'opera;

che dalla data della sospensione dei lavori non è stato, ancora, completato l'iter di approvazione della necessaria proposta di variante del progetto e pertanto con i lavori continuano a rimanere ferme anche le maestranze;

che a seguito della recente clamorosa protesta dei lavoratori, muratisi nella galleria, il problema della ripresa dei lavori è riesplso in tutta la sua gravità, amplificato, anche, dalla particolare attenzione dedicata all'episodio dai *mass media* nazionali;

considerato:

che nei numerosi incontri tra gli amministratori locali e le diverse autorità ai vari livelli istituzionali, ultimo in ordine di tempo quello tenutosi a Roma il 13 novembre 1992 con il Sottosegretario al bilancio onorevole Bonsignore che ha preceduto quello tenutosi domenica 15 novembre nel cantiere del costruendo invaso alla presenza di numerosi parlamentari, è sempre stata richiamata la necessità di una chiara e forte presa di posizione del Governo sull'intera vicenda;

che trattasi di opera che, oltre la valle dell'Esaro, la zona della Sibaritide e della media valle del Crati, spingendosi fino a poter contribuire all'approvvigionamento idrico della città di Cosenza, investe lo sviluppo agricolo ed industriale dell'intera area settentrionale della provincia cosentina, attese le potenzialità dell'uso plurimo della notevole quantità di acqua disponibile,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se il Ministro in indirizzo alla luce delle risultanze tecniche ed economiche ritenga di confermare la validità attuale dell'opera quale struttura indispensabile per lo sviluppo agricolo ed industriale, come in premessa detto;

2) quali siano le iniziative che si intende promuovere all'interno del nucleo operativo di imminente istituzione presso il Ministero del bilancio per affrontare gli ostacoli che si frappongono al completamento della diga sull'Esaro;

3) se non ritenga necessario adottare una iniziativa forte tesa a ribadire la ferma volontà del Governo alla realizzazione dell'opera in questione, invitando il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno al rispetto degli impegni assunti con lettera in data 3 aprile 1992 dal suo predecessore.

(3-00314)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

D'AMELIO, DI NUBILA, COVIELLO. - *Al Ministro dei trasporti.* - (Già 2-00092).

(4-01689)

GAROFALO, MESORACA, CHIARANTE, RANIERI, SPOSETTI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - (Già 3-00285).

(4-01690)

BOFFARDI. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che il recente versamento di decine di migliaia di litri di idrocarburi da una condotta della ERG nei torrenti Noceto, Ricci e Polcevera a Genova ha riproposto in termini drammatici il problema dello stato degli impianti petroliferi, della loro manutenzione e della loro conciliabilità con l'abitato;

che, in particolare, risulterebbe che le tubature delle diverse aziende del settore operanti in Val Polcevera siano vecchie di oltre venti anni e, a meno di un costante controllo degli spessori, della funzionalità delle valvole e, in generale, della manutenzione, il rischio di disastro ambientale è più che possibile,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali piani siano in vigore (o dovrebbero esserlo) per evitare che le gravi conseguenze all'ambiente e alla sicurezza dei cittadini che tale incidente ha provocato abbiano a ripetersi;

se nel caso in oggetto siano state individuate le responsabilità e adottati i provvedimenti sul piano penale e sul piano civile.

(4-01691)

PROCACCI. - *Ai Ministri dell'interno e dell'ambiente.* - Premesso:

che ad Acri, in provincia di Cosenza, un guardiacaccia è stato ucciso da un cacciatore durante un controllo che addetti alla vigilanza stavano effettuando su un gruppo di cacciatori impegnati in una battuta ai tordi;

che la Calabria non è nuova ad episodi criminosi commessi da cacciatori;

che, tra l'altro, qualche tempo fa venne volutamente ridotto in fin di vita un forestale durante il periodico controllo dei bracconieri che sullo stretto di Messina facevano strage di falchi pecchiaioli,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro dell'interno, tramite i prefetti, intenda rivedere tutte le licenze di porto d'armi per uso di caccia che sono state rilasciate, in quanto è presumibile che molte persone in possesso di licenza esercitino in modo disinvolto l'uso di armi;

se i Ministri in indirizzo intendano, all'interno del preannunciato adeguamento dell'organico dei NOE (Nuclei operativi ecologici dei carabinieri), provvedere a costituire un corpo nazionale di agenti con lo specifico compito di controllare l'attività venatoria e a tutela della fauna.

(4-01692)

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

che risulta allo scrivente che i risarcimenti conseguenti al disastro ecologico dovuto all'incendio e poi all'affondamento della petroliera «Haven» stentino ad essere effettuati;

che per quanto concerne gli organi responsabili (regione Liguria, Ministeri dell'interno e della marina mercantile) vi sarebbero conflitti di competenza, rinvii e difficoltà burocratiche di diverso tipo;

che, di fatto, sia le comunità locali (Cogoletto, Arenzano, Genova, eccetera) sia gli addetti a diverse attività produttive e commerciali (pescatori, titolari bagni, eccetera) tardano ad essere indennizzati anche se gli indennizzi stessi sono spesso assai al di sotto della valutazione del danno reale,

l'interrogante chiede di sapere a che punto sia l'operazione di risarcimento e come si intenda superare rapidamente le lungaggini segnalate.

(4-01693)

PONTONE. - *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Premesso:

che ad alcune impiegate dell'ispettorato sinistri della Multiass spa di Napoli sono inaspettatamente arrivate lettere di licenziamento, senza alcuna spiegazione nè in merito alle motivazioni nè per quanto attiene ai criteri di «scelta» in base ai quali sia toccato loro, rispetto agli altri colleghi, subire questo illegittimo comportamento del datore di lavoro;

che tale fatto si inserisce nella scorretta politica di smobilizzo attuata da molte compagnie di assicurazione specie nel Mezzogiorno,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di tale grave situazione che, in conseguenza della cattiva amministrazione, conduce al depauperamento delle potenzialità produttive di questo settore, operando con comportamento incostituzionale licenziamenti illegittimi;

se non si ritenga opportuno verificare tale modo di agire che crea ulteriori problemi alla già grave situazione lavorativa ed occupazionale;

quali urgenti provvedimenti si intenda adottare nei confronti delle compagnie di assicurazione che, pur godendo di speciali guarentigie legislative, operano sulle spalle dei dipendenti inspiegabili politiche al risparmio;

più particolarmente, se e quali provvedimenti si intenda adottare affinché la Multiass spa proceda all'immediato reintegro nel proprio organico delle dipendenti licenziate illegittimamente.

(4-01694)

1.1. Background

1.2. Objectives

1.3. Scope and Limitations

1.4. Summary

1.5. References