

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

Venerdì 24 Settembre 1999

alle ore 9,30

677^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

Interpellanze e interrogazioni (*testi allegati*).

INTERPELLANZA SULL'ATTUAZIONE DI INTERVENTI DI CONTROLLO SULLE CONDIZIONI DELLE OPERE D'ARTE STRADALI

BORNACIN. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

(2-00740)

(16 febbraio 1999)

che nel territorio nazionale le opere d'arte stradali presentano varie tipologie costruttive e un'età di esercizio estremamente ampia; molto vaste sono anche le condizioni climatiche cui sono soggette;

che in questo secolo l'entrata in esercizio delle opere d'arte si presume sia stata sempre accompagnata da un collaudo statico; questo atto formale presuppone l'intervento di un ingegnere che, estraneo alla costruzione, si assume la responsabilità della dichiarazione di agibilità ed idoneità all'esercizio;

che tale atto formale risulta codificato già in tempi remoti (attualmente sono in vigore la legge n. 1086 del 1971 ed il decreto ministeriale 4 maggio 1990);

che a volte risulta difficoltoso recuperare gli atti di collaudo di strutture costruite posteriormente al 1971 ed è generalmente impossibile, se non per opere importanti, risalire a tali atti per strutture costruite precedentemente;

che il Ministero dei lavori pubblici ha emesso più circolari richiedendo agli enti gestori delle strade un controllo periodico delle opere d'arte, ma tale richiesta è stata generalmente disattesa;

che, pertanto, lo stato attuale delle opere d'arte è da considerarsi preoccupante sia per la vetustà di molte di queste sia, principalmente, per lo stato di abbandono in cui sono lasciate;

rilevato:

che attualmente le amministrazioni assolvono il compito di controllare le opere d'arte sporadicamente o solamente quando avvengono crolli o parziali danneggiamenti alle strutture che possano pregiudicarne l'uso;

che queste occasioni consentono ai tecnici di approfondire le conoscenze sugli effetti del tempo e dell'usura sulle strutture, nonché di congegnare interventi di ripristino;

che talvolta risultano esservi amministrazioni che organicamente effettuano campagne di controllo sulle opere d'arte ed impegnano risorse per il risanamento delle strutture portanti; gli amministratori in generale prediligono infatti impegnare risorse sulle sovrastrutture delle opere d'arte che sono immediatamente visibili agli elettori;

ritenendo, infine, indubbio che la conservazione del patrimonio esistente richieda l'impegno di notevoli risorse ma che l'aumento dei carichi operativi e dell'usura delle strutture mostra la necessità di adeguare le opere ai requisiti attuali,

l'interpellante chiede di sapere se non si reputi opportuno che l'amministrazione competente si impegni, pertanto, a compiere le seguenti fasi di intervento che possono permettere l'ottenimento di un adeguato livello di sicurezza:

tramite la redazione di linee guida che impostino un piano ragionato di primo controllo visivo e sui materiali delle strutture esistenti facendo tesoro dei vari interventi su importanti opere che docenti e professionisti hanno svolto;

tramite l'impegno di risorse che permettano l'adeguamento delle opere d'arte al servizio con i carichi e le frequenze d'esercizio richiesti dal traffico attuale, mediante interventi di risanamento duraturi;

tramite opere di collaudo che assicurino l'effettiva idoneità all'esercizio anche se non risultano necessari interventi di ripristino o risanamento;

tramite la preparazione di archivi elettronici già esistenti dove tutte le informazioni relative alla costruzione ed allo stato di conservazione siano di immediata consultazione per la pianificazione degli interventi futuri di ripristino o per la conoscenza del livello di sicurezza.

INTERROGAZIONE SULLO SVOLGIMENTO DEL GIOCO DEL BINGO

CIMMINO. – *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro delle finanze.* – Premesso: (3-02942)
(1° luglio 1999)
(Già 4-15695)

che l'articolo 16 della legge 13 maggio 1999, n. 133, ha stabilito che il Ministro delle finanze con proprio decreto, emanato ai sensi della legge n. 400 del 1988, possa istituire nuovi giochi;

che per indurre l'interrogante a ritirare un emendamento sulle modalità d'istituzione del gioco del Bingo il Governo, il 18 marzo 1999, assunse l'impegno di introdurre tale gioco a partire dal nuovo anno, seguendo i criteri suggeriti;

che, contrariamente a quanto stabilito, si ha notizia che la Festa dell'Unità di prossimo svolgimento (7 luglio 1999) ospiterà la prima sala di Bingo in Italia senza che sia stata emanata alcuna disposizione attuativa della delega concessa dal predetto articolo 16,

l'interrogante chiede di sapere:

se sia legittimo far svolgere un nuovo gioco di sorte per tutta l'estate, fino alla conclusione della manifestazione del partito di maggioranza relativa, senza che ne sia stata autorizzata l'ammissibilità con atto amministrativo delegato di portata generale e regolamentare, da attuare con tutte le garanzie richieste dalla legge, a tutela delle categorie sociali e produttive che intendessero partecipare alla gestione di tale nuovo gioco da lungo tempo atteso ed auspicato;

se non sia piuttosto necessario attendere l'emanazione del decreto ministeriale e dei relativi regolamenti, affinché tutti coloro che possono parteciparvi conseguano l'opportunità di una gestione che inizi all'insegna dell'imparzialità concessoria e della *par condicio* d'iniziativa.

INTERPELLANZA SULLA SITUAZIONE DELLE FERROVIE ITALIANE

LAURO, D'ALÌ. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – (2-00397)
Premesso: (25 settembre 1997)

che i disagi per i pendolari costretti ad usare i treni delle Ferrovie dello Stato spa si stanno moltiplicando di giorno in giorno per l'inefficienza e la malagestione delle Ferrovie dello Stato spa stesse, così come già illustrato nell'interrogazione 4-07652, nella quale si evidenzia la sproporzione tra il pagamento di un biglietto di prima classe e il servizio da terzo mondo ricevuto in cambio;

che gli incidenti gravi sulle varie direttrici nazionali si susseguono con ritmo ormai giornaliero senza che nessun organo delle Ferrovie dello Stato spa o del Governo intervenga in modo chiaro e deciso per evitare altre disgrazie;

che vi è un nuovo piano di impresa delle Ferrovie dello Stato spa per 76.736 miliardi di investimenti, che prevede:

lo sviluppo e il risanamento strutturale;

lo sviluppo;

la divisione e la societarizzazione;

l'integrazione con le nuove linee ad alta capacità e velocità;

il traffico merci e la logistica integrata;

i servizi passeggeri a lunga percorrenza;

i servizi di trasporto a servizio metropolitano e regionale;

le attività di navigazione;

il risanamento della gestione industriale;

risultati e obiettivi di conto economico;

il percorso dell'efficienza;

il piano del lavoro;

la dimensione finanziaria del piano;

gli effetti positivi per lo Stato;

il piano degli investimenti per la modernizzazione del sistema ferroviario;

che naturalmente molti degli investimenti saranno fatti sulle spalle dei poveri contribuenti;

che negli ultimi mesi sono state compiute nuove assunzioni per curare l'immagine ed il *marketing* dell'azienda ormai irrimediabilmente compromessi, mentre in passato sono state richieste le illuminanti «consulenze» di Nomisma,

gli interpellanti chiedono di conoscere se il Ministro non intenda accogliere il suggerimento, evidenziato sul quotidiano «Il Giornale», circa i rimedi per ovviare alla situazione delle ferrovie italiane.

INTERROGAZIONE SULL'ENTITÀ DELLE RETRIBUZIONI PER ORE DI STRAORDINARIO ELARGITE AI MACCHINISTI DELLE FERROVIE DELLO STATO

LAURO, D'ALÌ. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, del lavoro e della previdenza sociale, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia.* – Premesso: (3-01915)
(12 maggio 1998)
(Già 4-08490)

che recenti notizie pubblicate su quotidiani (in particolare il «Corriere della sera» di martedì 28 ottobre 1997, pagina 15) hanno fatto conoscere alla pubblica opinione un'ulteriore allarmante, nonchè intollerabile e condannabile, situazione inerente le ingenti somme erogate a macchinisti delle Ferrovie dello Stato spa per ore di straordinario solo virtualmente prestate;

che quanto riportato dalla stampa segue a breve distanza di tempo il cosiddetto «scandalo degli stipendi d'oro», risalente allo scorso mese di agosto, quando la pubblica opinione ebbe modo di conoscere gli stipendi generosamente elargiti dalle citate Ferrovie dello Stato spa ai suoi *manager*, al di là di ogni logica legata al rendimento ed ai risultati;

che pur non entrando nel merito specifico delle somme – comunque considerevoli in quanto aggirantesi nell'ordine di diversi milioni *pro capite*, ancorchè ricadenti sull'intera collettività – percepite da un certo numero di macchinisti e di *manager* delle Ferrovie dello Stato spa le cifre in gioco contrastano nettamente con i magri emolumenti mediamente percepiti da corrispondenti profili statali, pur se investiti di elevate responsabilità;

che in particolare, per quanto attiene i macchinisti, gli stessi rappresentanti sindacali delle Ferrovie dello Stato spa (si confrontino le citate notizie apparse sul «Corriere della sera») denunciano le gravissime carenze della sicurezza del trasporto ferroviario, con convogli dati a personale di macchina estenuato da turni massacranti, al di fuori di qualsiasi limite fisico ovvero temporale;

che addirittura, secondo quanto riferito dai sindacati medesimi, si è sfiorata la tragedia per la mancata prevista fermata ad una stazione di un convoglio condotto da macchinisti reduci dal continuo, lungo protrarsi, in regime di straordinario, del proprio regolare turno;

che le carenti condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario, peraltro ampiamente denunciate con altre circostanziate interrogazioni parlamentari – quali la 4-06443 del 17 giugno 1997 e la 4-07431 dell'11 settembre 1997, rimaste finora, *more solito*, senza alcuna risposta – rischiano di peggiorare una situazione già di per sé precaria e ad alto rischio per personale ed utenti;

che all'uopo, con proposta di inchiesta parlamentare, *Doc. XXII*, n. 30, comunicata alla Presidenza del Senato il 22 gennaio 1997, all'in-

domani della sciagura del Pendolino a Piacenza – per cui ancora si attendono risposte – è stata chiesta l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano;

che a tutt'oggi l'istituzione di tale Commissione, che certamente potrebbe contribuire in modo incisivo e definitivo a comprendere i molti lati oscuri della gestione delle Ferrovie dello Stato spa – anche in relazione al ruolo che le stesse Ferrovie dello Stato hanno assunto nei confronti delle Ferrovie in gestione commissariale governativa, *ex lege* n. 662 del 1996, articolo 2, commi 1-10 –, non è stata ancora approvata, per responsabilità ascrivibili ai rappresentanti della maggioranza che sembrano boicottare la lodevole iniziativa;

che nonostante i propositi, peraltro deboli, confusi e frammentari, del Ministro dei trasporti, in ordine ai dovuti interventi per correggere la negativa tendenza della gestione delle Ferrovie dello Stato – a tal proposito si richiamano le dichiarazioni rese dal Ministro dei trasporti nel corso della sua risposta in Aula del 15 gennaio 1997, a seguito delle numerose interrogazioni inerenti la sciagura del Pendolino a Piacenza, nonché, da ultimo, le dichiarazioni rese intervenendo alla 114^a seduta dell'8^a Commissione del Senato il 16 settembre 1997 – purtroppo nessuna inversione di tendenza si è registrata a tutt'oggi,

si chiede di conoscere:

quale sia il reale quadro delle retribuzioni e degli emolumenti accessori e straordinari concessi ai dipendenti delle Ferrovie dello Stato, in particolare ai macchinisti;

quale sia la situazione dei controlli esercitati dal Ministro dei trasporti e dal suo Dicastero sul trasporto ferroviario italiano gestito dalle Ferrovie dello Stato spa, compreso quello ultimamente attribuito *ex lege* n. 662 del 1996, articolo 2, commi 1-10;

se l'attribuzione dei generosi stipendi e dell'abnorme monte ore di lavoro straordinario, fatte salve le legittime posizioni, non sia frutto di nepotismi e/o di più o meno occulti favoritismi verso alcuni *manager* ovvero verso particolari macchinisti;

quali urgenti provvedimenti si intenda intraprendere per eliminare abusi e soprusi legati ai citati lauti guadagni;

come si intenda agire contro le illegittime situazioni in essere;

se non sia ravvisabile l'urgente necessità di aprire un'inchiesta mirata a stabilire meriti e qualità dei destinatari di tali anomali emolumenti arbitrariamente attribuiti;

quali reati, ad esempio l'eventuale danno erariale, siano ravvisabili nelle illegittime erogazioni, onde imporre la contestuale restituzione alle casse dello Stato delle somme indebitamente percepite ovvero erogate in eccesso rispetto alle reali necessità lavorative;

per quali motivi, a tutt'oggi, ancora non si sia data definitiva attuazione alla citata proposta di inchiesta parlamentare d'iniziativa dei senatori Bosi, De Corato, Bornacin, FIRRARELLO e Baldini, comunicata alla Presidenza il 22 gennaio 1997, inerente l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano, stante pure la sua mancata riproposizione all'ordine del giorno dei lavori dell'8^a Commissione del Senato, dopo il rinvio operato nella seduta del 16 luglio 1997;

quali urgenti provvedimenti si intenda adottare per porre fine alla cronica, gravissima – ed ormai intollerabile – situazione di pericolo originata dalla mancanza dei dovuti controlli ministeriali sulle Ferrovie dello Stato spa e sulle Ferrovie da esse gestite;

le ragioni per le quali, finora, nessuna concreta iniziativa sia stata intrapresa in merito ai controlli sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario delle Ferrovie dello Stato spa e delle Ferrovie da esse gestite, nonostante gli incidenti, anche con vittime, succedutisi nel tempo, per cui si attendono ancora risposte sulle cause, nè tampoco sia stata intrapresa alcuna iniziativa per il controllo amministrativo sulle Ferrovie dello Stato spa;

quando si ritenga possibile che la richiesta Commissione parlamentare di inchiesta di cui in premessa si insedi e quando inizieranno i dovuti controlli previsti, tra l'altro, dall'articolo 19 dell'atto di concessione del Ministro dei trasporti alle Ferrovie dello Stato spa col quale si regolano i rispettivi rapporti per l'esercizio ferroviario sulle linee ferroviarie statali;

se non si ravvisi la necessità di istituire *ad horas* la Commissione d'inchiesta *de quo* nonchè di iniziare i citati, dovuti controlli, compresi quelli di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e collegate norme;

i motivi che non hanno consentito, finora, di dare rapida ed esaustiva risposta, per quanto di competenza, alle citate precedenti interrogazioni 4-06443 del 17 giugno 1997 e 4-07431 dell'11 settembre 1997.

**INTERROGAZIONE SUL DIVIETO DELLA PESCA DEL
TONNO ROSSO NEL COMPARTIMENTO MARITTIMO DI
PESCARA**

D'ALÌ. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e per le politiche agricole.* – Premesso:

(3-03036)

(14 settembre 1999)

che la capitaneria di porto di Pescara con ordinanza n. 52 del 1999 ha ordinato che nel compartimento marittimo di Pescara, nei giorni di sabato e domenica, è vietata la pesca del tonno rosso e che i contravventori saranno perseguiti ai sensi degli articoli 26 e 27 della legge 14 luglio 1965, n. 963, poi modificati dalla legge 25 agosto 1988, n. 381;

che questa decisione risulta essere stata assunta tra i compartimenti dell'Adriatico soltanto dalla capitaneria di porto di Pescara;

considerato che tale disposizione danneggia gravemente le unità di pesca provenienti da altri compartimenti, che sono costrette a sosta forzata, con grave danno di carattere economico e problemi di sistemazione delle sopraddette unità nei porti dell'Adriatico,

si chiede di sapere:

se tale decisione, unica in tutto l'Adriatico, sia effettivamente dovuta a particolari motivi ed esigenze legati all'ordine pubblico ed in tal caso quali specifici episodi abbiano generato un così grave allarme;

se tale decisione non rappresenti a giudizio del Governo un grave tentativo di creare condizioni di non accessibilità al libero esercizio della pesca per gli operatori provenienti da altri compartimenti marittimi nazionali;

se il Governo non intenda assumere opportune e tempestive iniziative per sollecitare la revoca di un provvedimento che appare discriminatorio e lesivo del libero diritto di esercizio di impresa e che certamente arreca non indifferenti danni a molti operatori nazionali che effettuano la pesca del tonno rosso in Adriatico.

**INTERPELLANZE ED INTERROGAZIONE
SUL SEQUESTRO DI PESCHERECCI ITALIANI
DA PARTE DI MOTOVEDETTE TUNISINE**

I. Interpellanze.

D'ALÌ. – *Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, dei trasporti e della navigazione e della difesa.* – Premesso: (2-00895)
(14 settembre 1999)

che le motovedette tunisine alle due del mattino di domenica 5 settembre 1999 hanno messo in atto l'ennesima azione di pirateria marittima sequestrando la motonave «Icaro», 199 tonnellate di stazza lorda, iscritta al compartimento marittimo di Mazara del Vallo, con a bordo undici uomini d'equipaggio;

che l'imbarcazione stava operando in acque internazionali, a circa 20 miglia a sud di Lampedusa;

che con la minaccia delle armi i militari tunisini hanno rimorchiato nel porto di Sfax la motonave «Icaro» senza tenere conto delle dichiarazioni del comandante Francesco Genovese il quale sosteneva di trovarsi in acque internazionali;

che quel tratto di mare, il cosiddetto «Mammellone», non è presidiato dalla nostra Marina militare per assoluta mancanza di mezzi; considerato:

che dalla base aerea di Birgi (Trapani) un mezzo prontamente allertato potrebbe intervenire in poco più di dieci minuti di volo;

che dal 1987 la marineria di Mazara del Vallo ha subito ben 193 sequestri operati per la maggior parte dei casi dai tunisini, ma anche dai libici e dagli algerini;

che si continua a fare fede su segnalazioni equivoche, pur esistendo in commercio strumentazioni in grado di segnalare con precisione il punto nave, in modo da non dovere discutere di volta in volta sullo sconfinamento;

che con recenti comunicazioni al Parlamento, in occasione di episodi di pirateria in danno di nostri natanti, il Governo si era impegnato ad aumentare le unità di pattugliamento a protezione degli operatori italiani,

si chiede di sapere:

quali passi intenda compiere il nostro Governo per l'immediata liberazione degli undici uomini d'equipaggio (tra cui tre tunisini);

quale azione diplomatica intenda mettere in atto il Ministro degli affari esteri per risolvere definitivamente la questione trentennale delle acque internazionali e interne;

quali mezzi intenda concretamente utilizzare il Governo per proteggere tempestivamente i natanti italiani da atti di pirateria che si continuano a perpetrare in loro danno ed in particolare se non intenda disporre l'utilizzo del mezzo militare aereo;

se non intenda mettere in atto le necessarie procedure diplomatiche per risarcire gli operatori della pesca costretti ad interrompere la loro attività a causa di operazioni svolte illegittimamente ai loro danni da alcuni paesi nordafricani.

D'ALÌ. – *Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, dei trasporti e della navigazione e della difesa.* – Premesso: (2-00904)
(21 settembre 1999)

che il giorno 15 settembre 1999 le motovedette tunisine, ancora una volta, hanno operato un atto di pirateria nei confronti di un nostro natante ed hanno sequestrato un altro peschereccio mazarese, il «Maria Prima», 194 tonnellate di stazza, con dieci uomini d'equipaggio, di cui tre nordafricani;

che in base a dichiarazioni ufficiali della capitaneria di porto di Mazara del Vallo l'imbarcazione stava svolgendo regolarmente operazioni di pesca in acque internazionali;

che come nei precedenti sequestri la motovedetta tunisina ha approfittato della mancanza in zona di una unità militare italiana;

che quel tratto di mare, il cosiddetto «Mammellone», non è presidiato dalla nostra Marina militare per assoluta mancanza di mezzi; considerato:

che l'armatore del «Maria Prima», Giuseppe Sardo, ha subito negli ultimi vent'anni ben tre sequestri da parte dei tunisini;

che all'inizio degli anni '80 gli è stato sequestrato il primo peschereccio, «Nuova Cheope», per cui ha dovuto pagare un riscatto di 100 milioni di lire;

che nel 1988 le motovedette tunisine gli hanno sequestrato il «Palma Prima», per la cui restituzione ha dovuto pagare 20 milioni di lire,

si chiede di sapere:

quali passi intenda svolgere il nostro Governo per l'immediata liberazione degli undici uomini di equipaggio (tra cui tre tunisini) del precedente sequestro («Icaro», 5 settembre 1999) e dei dieci dell'ultimo atto piratesco e per il rilascio, senza oneri per gli armatori, dei natanti italiani sequestrati;

quale azione diplomatica intenda mettere in atto il Ministro degli affari esteri per risolvere definitivamente la questione trentennale delle acque internazionali e interne;

quali mezzi intenda utilizzare concretamente il Governo per proteggere tempestivamente i natanti italiani da atti di pirateria che si continuano a perpetrare in loro danno ed in particolare se non intenda disporre l'utilizzo del mezzo militare aereo;

se non intenda adottare le necessarie procedure diplomatiche per risarcire gli operatori della pesca costretti ad interrompere la loro attività a causa di operazioni messe in atto illegittimamente ai loro danni da alcuni paesi nordafricani.

II. Interrogazione.

D'ALÌ, D'ONOFRIO. – *Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, dei trasporti e della navigazione e della difesa.* (3-03092)
– Premesso: (23 settembre 1999)

che alle 13 del 22 settembre 1999 le motovedette tunisine hanno sequestrato un altro natante mazarese mentre operava in acque internazionali;

che il peschereccio «Pallade», appartenente alla società mazarese Francesco e Vincenzo Lo Presti, con nove uomini d'equipaggio, di cui tre nordafricani, molto probabilmente è stato scortato nel porto di Sfax;

che il tratto di mare, il cosiddetto «Mammellone», non è presidiato dalla nostra Marina militare per assoluta mancanza di mezzi; considerato:

che in questo mese di settembre i sequestri di pescherecci italiani si sono verificati a cadenza settimanale;

che il nostro Governo, a quanto risulta agli scriventi, non ha elevato alcuna protesta ufficiale dopo i ripetuti attacchi di pirateria da parte delle autorità tunisine,

si chiede di sapere:

quali passi intenda svolgere il nostro Governo per l'immediata liberazione degli undici uomini d'equipaggio (tra cui tre tunisini) del precedente sequestro («Icaro», 5 settembre 1999), dei dieci del «Maria Prima» (16 settembre) e dei nove di quest'ultimo, nonché per il rilascio, senza oneri per gli armatori, dei natanti italiani sequestrati;

quale azione diplomatica intenda mettere in atto il Ministro degli affari esteri per risolvere definitivamente la questione trentennale delle acque internazionali e interne;

quali mezzi intenda concretamente utilizzare il Governo per proteggere tempestivamente i natanti italiani da atti di pirateria che si continuano a perpetrare in loro danno ed in particolare se non intenda disporre l'utilizzo del mezzo militare aereo;

se non intenda mettere in atto le necessarie procedure diplomatiche per risarcire gli operatori della pesca costretti ad interrompere la loro attività a causa di operazioni svolte illegittimamente ai loro danni da alcuni paesi nordafricani.

(3-03092)