

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 15 MAGGIO 1998

Presidenza del vice presidente CONTESTABILE

#### INDICE

<b>CONGEDI E MISSIONI</b> . . . . .	Pag. 3	Approvazione da parte di Commissioni permanenti . . . . .	Pag. 26
<b>INTERROGAZIONI</b>		<b>GOVERNO</b>	
<b>Svolgimento di interrogazioni in materia di competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione:</b>		Richieste di parere su documenti . . . . .	26
* SORIERO, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i> . . . . .	12 e <i>passim</i>	Trasmissione di documenti . . . . .	27
LAURO ( <i>Forza Italia</i> ) . . . . .	13 e <i>passim</i>	<b>CORTE DEI CONTI</b>	
* DONISE ( <i>Dem. Sin.-L'Ulivo</i> ) . . . . .	15	Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti . . . . .	27
<b>ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 26 MAGGIO 1998</b> . . . . .	24	<b>MOZIONI E INTERROGAZIONI</b>	
<b>ALLEGATO</b>		Testo corretto di interrogazioni . . . . .	28
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>		Annunzio . . . . .	29, 30
Assegnazione . . . . .	26		

---

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



## **Presidenza del vice presidente CONTESTABILE**

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9*).

Si dia lettura del processo verbale.

DONISE, *f.f. segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

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

### **Congedi e missioni**

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Bo, Bobbio, Del Turco, De Martino Francesco, Fanfani, Leone, Taviani, Valiani.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Lauricella, a Ginevra, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Mungari, a Marrakech, per partecipare al X Congresso mondiale dell'Associazione internazionale delle assicurazioni.

Ove non presenti alla seduta, non sono computati ai fini del numero legale i senatori Dentamaro, Dondeynaz, D'Onofrio, Elia, Loiero, Pieroni, Salvato e Salvi, componenti del Comitato della Commissione bicamerale per le riforme costituzionali, perchè impegnati nella discussione alla Camera del progetto di legge costituzionale.

### **Comunicazioni della Presidenza**

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

### **Svolgimento di interrogazioni in materia di competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni in materia di competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione:

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che in data 7 maggio 1997 la Commissione europea ha inviato al Governo italiano una lettera con la quale riconosce ufficialmente l'esistenza nel settore del lavoro portuale di tre distinti mercati:

a) quello delle operazioni portuali svolte in regime di libera concorrenza da parte delle imprese;

b) quello della fornitura del lavoro temporaneo alle imprese operanti in ambito portuale per far fronte ai picchi di domanda di manodopera conseguenti a punte di traffico;

c) quello dei servizi ad alto contenuto di manodopera forniti in appalto alle imprese terminaliste allo scopo di integrare stabilmente segmenti del ciclo operativo di dette imprese;

che tale distinzione non ha rilevanza solo sul piano formale ma anche su quello sostanziale: la Commissione europea, infatti, nell'individuare gli aspetti di incompatibilità della legislazione nazionale con l'ordinamento comunitario ha confermato la valenza giuridica di ognuno dei suddetti mercati e la loro rilevanza sotto il profilo funzionale; ad esempio, per quanto concerne il mercato della fornitura del lavoro temporaneo, la Commissione ha sottolineato la necessità che la legislazione italiana non ponga le imprese portuali autorizzate alla fornitura di manodopera temporanea nelle condizioni di poter, sia pure potenzialmente, abusare della propria posizione dominante; abuso che si determinerebbe ogni volta che un'impresa venisse autorizzata a svolgere contemporaneamente sia l'attività in libera concorrenza che la fornitura di lavoro temporaneo in regime di totale o parziale esclusiva; la commistione di queste due attività consentirebbe, infatti, di scaricare una parte delle spese di personale sulle imprese concorrenti quando queste ultime dovessero ricorrere alla manodopera temporanea;

che, per quanto concerne il mercato degli appalti di servizi ad alto contenuto di manodopera al quale si riferisce il comma 3 dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, la Commissione europea non ha contestato la possibilità che le imprese portuali autorizzate possano fornire questi servizi ai terminalisti, ma solo il fatto che la legge italiana riconosca alla sola ex compagnia portuale il diritto di fornirli, assumendo conseguentemente una posizione monopolistica su questo mercato tale da indurla ad abusare della propria posizione dominante;

che il consigliere Giaccardi, nel corso del convegno internazionale di Genova tenutosi in data 19 giugno 1997, ha affermato che si può eliminare ogni illazione sul presunto regime monopolistico, riconosciuto al-

l'ex compagnia nel mercato dei servizi portuali, attraverso l'abrogazione del comma 3 dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994;

che tali affermazioni appaiono piuttosto riduttive in quanto la Commissione non ha chiesto che tale mercato venga soppresso ma solo che in tale mercato sia garantito il libero accesso a tutte le imprese portuali autorizzate, ivi compresa la ex compagnia; peraltro, sostenere che l'abrogazione del comma 3 dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 eviterebbe lo scambio diretto ed incontrollato di manodopera tra le imprese terminaliste risulta una affermazione del tutto svincolata dalle considerazioni espresse dalla Commissione europea; quest'ultima, infatti, ritiene l'appalto di servizi ad alto contenuto di manodopera un contratto applicabile solo tra una impresa terminalista ed una impresa portuale autorizzata e non anche tra imprese terminaliste; ciò si evince chiaramente dalla descrizione che la Commissione europea dà del mercato degli appalti di servizi ad alto contenuto di manodopera; tale mercato vede, infatti, come protagoniste in veste di appaltanti le imprese portuali che offrono un servizio completo (terminalisti) ed in veste di appaltatori le imprese portuali specializzate in determinati segmenti operativi,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario ed opportuno, alla luce delle precedenti considerazioni, evitare l'errore di sopprimere il comma 3 dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 e procedere invece ad un riesame complessivo dello stesso articolo, che possa, anche alla luce della recente legge disciplinante il lavoro interinale, soddisfare le richieste avanzate dalla Commissione europea, eliminando ogni forma di violazione delle regole della concorrenza nei tre mercati di riferimento sopra indicati.

(3-01179)

DONISE, DIANA Lorenzo, VILLONE, PELELLA, DE MARTINO Guido. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che la società Caremar per i collegamenti marittimi nel Golfo di Napoli ha sostituito la motonave Sibilla con la motonave Falerno nel servizio di linea dal molo Beverello di Napoli alle isole di Procida e di Ischia;

che la motonave Falerno presenta una velocità e una capacità di carico passeggeri e merci molto ridotta rispetto alle altre navi della Caremar e risulta pertanto del tutto inadeguata e insufficiente a svolgere il servizio di linea e a garantire la sicurezza degli utenti;

che la decisione della Caremar motonave, assunta nel pieno della stagione estiva, reca un danno gravissimo alle attività turistiche ed alla mobilità dei cittadini,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno e giusto intervenire con urgenza per chiedere alla Caremar di riassegnare immediatamente la motonave Sibilla alle linee di navigazione del Golfo di Napoli e assicurare così il diritto alla mobilità dei turisti e degli abitanti delle isole di Ischia e di Procida.

(3-01226)

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Per conoscere i motivi in base ai quali, ignorando gli obblighi di armonizzazione degli ordinamenti interni degli Stati membri ai principi ed alle prescrizioni comunitarie dettate per i vari settori facenti parte del Mercato unico europeo (articolo 100-B del trattato CEE, quale modificato ed integrato dall'Accordo di Maastricht), il Ministero dei trasporti continua ad applicare alle procedure di assegnazione dei servizi ordinari e di gran turismo di competenza statale le modalità di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 aprile 1994, n. 369, nonostante l'evidente incompatibilità di tali norme, per le modalità e le procedure da tempo fissate in sede comunitaria, con l'assegnazione dei servizi regolari internazionali (regolamento n. 634/92/CEE del 16 marzo 1992).

Per effetto di questa evidente anomalia non solo continua ad essere applicato ai servizi nazionali un meccanismo procedurale destinato ad attribuire un titolo amministrativo diverso da quello riconosciuto valido in sede comunitaria, ma viene ingiustamente ed illegittimamente mantenuta una sfera di discrezionalità amministrativa nell'assegnazione selettiva e comparativa di nuove concessioni che non trova più riscontro nella disciplina comunitaria e che da sempre rappresenta una delle cause principali del pesantissimo contenzioso di settore.

Poichè, ancora una volta, per i giorni 17, 18 e 19 novembre è stata organizzata una conferenza ministeriale a Fiuggi, per l'assegnazione di nuove concessioni di competenza statale, si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda fornire precise rassicurazioni, in particolare:

sull'impegno di chiudere con tale conferenza il ciclo procedurale basato sulla comparazione discrezionale delle posizioni imprenditoriali da parte dell'amministrazione, per avviare finalmente il processo di armonizzazione delle procedure interne a quelle comunitarie attraverso la sostituzione delle attuali concessioni con specifiche autorizzazioni basate esclusivamente sull'accertamento dei criteri e requisiti legalmente fissati;

sulla sollecita predisposizione e presentazione parlamentare di un apposito provvedimento normativo atto a dare attuazione a quanto sopra dedotto, che elimini ogni possibilità di inserimento e di esercizio sostitutivo da parte di imprese diverse da quelle che hanno presentato le relative domande.

(3-01422)

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che i gruppi consiliari del Polo della libertà alla provincia di Napoli hanno espresso viva preoccupazione per la pesante situazione di disagio dovuta alla inadeguatezza del servizio marittimo della società Caremar;

che tale inadeguatezza penalizza in particolar modo gli studenti ed i lavoratori residenti nell'isola di Procida;

che la situazione è divenuta insostenibile e sta causando grave disagio ai pendolari,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda procedere ad una convocazione *ad horas* del sindaco di Procida e del presidente del comitato di agitazione pendolari dell'isola di Procida per cercare di trovare una soluzione al problema dei collegamenti con la terraferma.  
(3-01463)

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: che il 24 febbraio e il 25 febbraio 1998 si sono verificati gli ennesimi, ma prevedibili, incidenti ferroviari che hanno coinvolto, ancora una volta, materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato;

che non ci sono ancora notizie sull'incidente avvenuto il 25 febbraio mentre per quello del 24 febbraio nel caso specifico, dopo la stazione di San Pietro, nella galleria che sottopassa Villa Pamphili, su un treno passeggeri, per la maggior parte pendolari, proveniente da Pineto e diretto a Roma-Trastevere, si è verificato un grave guasto meccanico con conseguente esplosione;

che nell'incidente, che solo per una serie di circostanze particolarmente favorevoli non si è trasformato in tragedia, sono rimaste ferite quattro persone, delle quali almeno una in maniera seria;

che l'incidente rappresenta l'ulteriore prova, ove ancora necessario, della grave, cronica, assoluta carenza di controlli sulla sicurezza del materiale rotabile del sistema ferroviario italiano;

che tanto si ripercuote anche sulle ferrovie in regime di gestione commissariale governativa attualmente esercite, *ex* legge n. 662 del 1996, articolo 2, commi da 1 a 10, dalle Ferrovie dello Stato spa;

che le gravissime, ormai intollerabili, carenze delle condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario – peraltro ampiamente e puntualmente denunciate dall'interrogante – hanno ormai portato il sistema ferroviario al collasso, per una pregressa situazione precaria e ad alto rischio per il personale ferroviario, gli utenti delle Ferrovie e finanche persone assolutamente estranee;

che all'uopo, con proposta di inchiesta parlamentare (*Doc. XXII*, n. 30), comunicata alla Presidenza del Senato il 22 gennaio 1997, è stata chiesta l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano;

che a tutt'oggi la proposta di 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* legge 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 il 15 gennaio 1997 a seguito delle numerose interrogazioni inerenti la sciagura del Pendolino a Piacenza, nonché le dichiarazioni rese intervenendo alla 114<sup>a</sup> seduta dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato di martedì 16 settembre 1997 e le ancor più recenti dichiarazioni di accertato «sfascio del sistema ferroviario» – purtroppo nessuna inversione di tendenza si è registrata a tutt'oggi,

si chiede di conoscere:

i veri motivi che abbiano determinato questo ennesimo incidente che ha visto coinvolto il convoglio passeggeri proveniente da Pineto e diretto a Roma-Trastevere;

quale sia, in concreto, 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 esercito *ex lege* n. 662 del 1996, articolo 2, commi 1-10, anche in vista dell'applicazione del decreto legislativo n. 422 del 1997;

quale sia l'opinione del Ministro in ordine ai motivi per i quali, a tutt'oggi, ancora non si è data definitiva attuazione alla citata proposta di inchiesta parlamentare di iniziativa dei senatori Bosi, De Corato, Bornacin, Firtarello e Baldini, comunicata alla Presidenza il 22 gennaio 1997, inerente l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano;

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

le ragioni per le quali, finora, nessuna concreta iniziativa sia stata intrapresa in merito ai controlli – *ex decreto* del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e norme correlate – sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario per quanto riguarda sia le Ferrovie dello Stato spa, come previsti dall'articolo 19 del decreto del Ministro dei trasporti n. 225/T del 1993, peraltro prorogato, sia le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa gestite dalle stesse Ferrovie dello Stato *ex lege* n. 662 del 1996, articolo 2, commi 1-10;

le ragioni per le quali, nonostante gli incidenti, anche con vittime, succedutisi nel tempo, per cui si attendono ancora risposte sulle cause, non sia stata intrapresa alcuna materiale iniziativa per il controllo sulle Ferrovie dello Stato spa che non si limiti alla mera vigilanza su atti ma che si sviluppi anche con controlli sul campo;

quale sia la valutazione del Governo sui tempi con cui si provvederà ad insediare la richiesta Commissione parlamentare di inchiesta richiamata in premessa e quando inizieranno i dovuti controlli previsti, tra l'altro, dall'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, come si ravvisa, la necessità di istituire *ad horas* la Commissione d'inchiesta *de quo* nonché di iniziare i citati, dovuti controlli, come previsto agli articoli 4 e 19 dell'atto di concessione del Mini-

stro dei trasporti alle Ferrovie dello Stato spa *ex* decreto ministeriale n. 225/T del 1993, peraltro prorogato, nonchè dal comma 6 dell'articolo 2 della legge n. 662 del 1996 (legge finanziaria 1997) e dall'articolo 4, comma *b*), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, ivi compresi quelli di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e norme collegate.

(3-01645)

LAURO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che il professor Claudio Demattè è oggi presidente di un'azienda, le Ferrovie dello Stato, il cui stato di crisi è talmente grave, sotto ogni punto di vista, che la sua gestione diventa un problema di difficile soluzione: le rete è vecchia di più di 70 anni, il materiale rotabile è obsoleto e privo di manutenzione, il personale professionalmente più qualificato è andato via, coloro che sono rimasti sono demotivati;

che si lamenta un *deficit* impressionante;

che la mancata attuazione, a distanza di sette anni, della direttiva europea (n. 91/440/CEE), che prevede sul piano contabile la separazione tra la gestione delle infrastrutture e dei servizi, le impedisce di essere competitiva sul piano europeo;

che si hanno problemi con i fornitori dai quali si è riusciti ad ottenere sconti addirittura del 30 per cento in un anno a parità di servizi ricevuti, ma che, guarda caso, però rimangono sempre gli stessi;

che si tratta di un'azienda che deve investire ancora 40.000 miliardi in lavori;

che ha una rete di vecchi e scarsi binari sui quali viaggiano, con velocità diverse, treni pendolari, ETR, Pendolini e treni merci;

che le Ferrovie hanno acquistato le azioni dei privati della TAV senza ancora reperire le risorse sul mercato perchè, come ha detto il ministro Burlando alla Camera, il progetto era falso;

che i soldi ci saranno solo per dieci giorni ancora;

che vengono sostenuti dei costi per le biglietterie che incidono sul prezzo dei biglietti per un importo del 23-34 per cento mentre negli altri paesi e in settori analoghi tale importo non supera il 10 per cento;

che il ministro Burlando ha dichiarato che le Ferrovie dello Stato sono allo sfascio e che le considera un «verminario»;

che già nel 1996 i bilanci si sono chiusi con un disavanzo di 1.655 miliardi e che nel 1997 il disavanzo sarà più che raddoppiato;

che, come è stato dichiarato durante un'audizione, si continua a lavorare con un sindacato avvezzo alla cogestione;

che le Ferrovie dello Stato hanno un costo/treno per chilometro di 24 ECU, nettamente superiore alla media europea che è di 18 ECU;

che si ha un contenzioso esplosivo, con quasi 60.000 cause con i dipendenti ed un numero infinito di cause con i vari fornitori (3.000 cause e 6.000 arbitrati), tutte perse;

che si tratta di un'azienda al sedicesimo posto su 17, prima solo della Turchia, per efficienza globale in Europa;

che vengono premiati e promossi a dirigenti nazionali del trasporto pubblico locale coloro che hanno portato allo sfascio alcune linee regionali senza che si valuti la professionalità ed il rapporto merito/stipendio;

che per gestire l'elettronica del nuovo materiale rotabile non c'è in servizio personale addestrato;

che per la sicurezza viene adottato un sistema frastagliato a macchia di leopardo su tutto il territorio nazionale, dove i sistemi di bordo sono diversi da quelli di terra;

che i macchinisti imbarcano solo un minuto prima della partenza senza effettuare nè un *briefing*, nè una *check-list*;

che ci sarebbero delle banche disposte ad intervenire nell'ambito di un progetto di *project financing*,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali ragioni il Governo abbia autorizzato il presidente Demattè a mantenere tutti i suoi incarichi in atto, nonostante la bella «gatta da pelare» costituita dalle Ferrovie dello Stato;

per quali ragioni, nonostante la nomina del nuovo consiglio di amministrazione composto da ben 9 membri, ancora nessuna spiegazione convincente sia stata fornita in merito alla serie di incidenti che hanno funestato le Ferrovie dello Stato;

per quali ragioni non si siano ancora prese concrete iniziative per uscire dall'emergenza;

quali provvedimenti siano stati sino ad oggi adottati per evitare che simili incidenti si continuino a verificare;

se sia vero che un generale della scuola di guerra aerea sia stato coinvolto dal ministro Burlando nella questione per verificare possibilità di sabotaggi piuttosto che problematiche di sicurezza;

quali siano i provvedimenti che il Ministro dei trasporti intende intraprendere nei confronti dei responsabili del controllo della vigilanza e sicurezza delle Ferrovie dello Stato;

quali siano i 61 dirigenti allontanati e per quali motivi;

come mai non sia stato ancora pubblicato l'elenco delle anomalie riscontrate nel corso del 1997;

se l'aumento del costo del consiglio di amministrazione, passato da 5 a 9 membri, quantificabile in circa il 300 per cento in più sia stato in qualche modo autorizzato (notizie sindacali);

quali segreti abbiano le Ferrovie dello Stato per cui si è giunti ad introdurre la carta etica con lo scopo di vincolare i dipendenti e gli ex dipendenti a non far trapelare notizie sull'azienda.

(3-01775)

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che le recenti, note, ripetute vicende che nel primo scorcio dello scorso mese di agosto hanno interessato, ancora una volta, la sicurezza del trasporto ferroviario gestito dalla Ferrovie dello Stato spa confermano,

ma era già noto, lo stato di costante abbandono, precarietà e generale confusione nella gestione del servizio;

che tale permanente stato di fatto determina un costante pericolo per gli utenti e per gli addetti al servizio ferroviario delle Ferrovie dello Stato spa;

che la mancanza dei dovuti, necessari controlli anche sulla sicurezza del trasporto ferroviario, compresi quelli previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 – secondo il dettato degli articoli 4 e 19 dell'atto di concessione di cui al decreto ministeriale n. 225/T del 1993, col quale è stato regolamentato il rapporto di concessione tra il Ministro dei trasporti e le Ferrovie dello Stato spa – appare ancor più grave e condannabile considerato che il Ministro dei trasporti, per sua consapevole ammissione, è ben al corrente della carenza di sorveglianza in altre occasioni denunciata dall'interrogante;

che invero, da ultimo con interrogazione 4-06443 del 17 giugno 1997, rivolta ai Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia, alla quale, peraltro, nessuna risposta è stata fornita, l'interrogante ha provveduto ad illustrare la grave situazione inerente la sicurezza del trasporto ferroviario, denunciando, nel contempo, lo stato di imminente pericolo derivante dalla mancanza dei previsti controlli del Ministero dei trasporti sulla sicurezza del trasporto ferroviario gestito dalle Ferrovie dello Stato spa;

che purtroppo i fatti recentemente verificatisi confermano appieno, ove ve ne fosse stato bisogno, quanto denunciato a suo tempo;

che la gravissima situazione si ripropone, identica, anche per le ferrovie in gestione commissariale governativa controllate – *ex legge* n. 662 del 1996, articolo 2, commi da 1 a 10 – ancora una volta dalle Ferrovie dello Stato spa, con conseguente mancanza di qualsiasi verifica ministeriale in materia di sicurezza della circolazione;

che a tutt'oggi ancora non si è concluso l'esame della proposta relativa all'inchiesta parlamentare d'iniziativa dei senatori Bosi, De Corato, Bornacin, FIRRARELLO e Baldini, comunicata alla Presidenza il 28 gennaio 1997, inerente l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano, stante pure il rinvio operato, nella seduta del 16 luglio 1997, dalla 8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato in sede referente,

si chiede di conoscere:

quali urgenti provvedimenti si intenda adottare per porre fine alla cronica, gravissima – ed ormai intollerabile – situazione di pericolo causata dalla mancanza dei dovuti controlli ministeriali sulle Ferrovie dello Stato spa e sulle ferrovie in gestione commissariale governativa;

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 commissariali governative, nonostante gli incidenti, anche con vittime, succedutisi nel tempo, per cui si attendono ancora risposte sulle cause;

quando si provvederà ad insediare la richiesta Commissione parlamentare di inchiesta di cui in premessa;

se non si ritenga urgente l'istituzione *ad horas* della Commissione d'inchiesta *de quo*;

i motivi che non hanno consentito, finora, di dare rapida ed esauritiva risposta, per quanto di competenza, alla citata precedente interrogazione del 17 giugno 1997.

(3-01906)

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interrogazione 3-01179.

\* SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, il senatore Lauro con questa interrogazione, presentata il 10 luglio 1997, si riferisce alle determinazioni inviate dalla Commissione europea al Governo italiano in relazione all'assetto del mercato del lavoro nel settore marittimo e portuale e sollecita esplicitamente il Governo a chiarire tutti gli aspetti relativi all'indicazione data dalla Commissione europea sull'articolo 17 della legge n. 84 del 1994.

In merito alla problematica aperta con l'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificato dal decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, si fa presente che tale testo legislativo, così come formulato a seguito del dibattito parlamentare, è stato ritenuto dalla Commissione della Comunità europea incompatibile con il combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 3, e dell'articolo 86 del Trattato, in quanto suscettibile di determinare, sia pure potenzialmente, un abuso di posizione dominante da parte della ex compagnia portuale come collocata nella nuova veste giuridica nell'ambito del combinato disposto di cui all'articolo 17 ed all'articolo 21 della citata legge n. 84 del 1994.

In particolare, la previsione di cui al comma 3 del citato articolo, concernente il mercato degli appalti dei servizi ad alto contenuto di manodopera riservato alla sola ex compagnia portuale, è risultata in contrasto con la normativa europea, in quanto reintroduce in materia un regime di tipo monopolistico.

Il Governo, al fine di dare soluzione definitiva alla problematica, ha predisposto un nuovo testo legislativo concordato con il commissario Van Miert e la direzione generale IV che, nel rispetto delle norme del Trattato, possa contemperare le diverse posizioni delle categorie interessate.

Pertanto, si è proceduto non solo alla riformulazione della disciplina afferente la manodopera temporanea, ma anche di quella concernente la fornitura dei servizi portuali, modificando ed integrando in merito l'articolo 16 della medesima legge, relativo alla regolamentazione delle operazioni portuali.

Il nuovo testo, nel ribadire le caratteristiche che le imprese operanti in tale settore devono rivestire, disciplina la fornitura dei servizi da indi-

viduare attraverso una specifica regolamentazione, servizi da tenere distinti dalle prestazioni di lavoro temporaneo. L'ammissibilità alla fornitura di tali servizi è aperta a tutte le imprese operanti in porto che rivestano i requisiti prescritti.

Relativamente alla fornitura di lavoro temporaneo, l'erogazione delle prestazioni, in deroga alla legge n. 1369 del 1960, è autorizzata nei confronti di un unico soggetto imprenditoriale, individuato secondo una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie, che viene sottoposto ad un penetrante controllo da parte dell'autorità portuale o marittima. Tale impresa non deve svolgere direttamente od indirettamente altra attività imprenditoriale in porto.

Il nuovo testo è stato approvato dal Consiglio dei ministri nella seduta del 27 marzo 1998 ed è attualmente in corso la conseguente attività di coordinamento da parte del Dipartimento degli affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei ministri per il successivo inoltramento alle Camere.

PRESIDENTE. Signor Sottosegretario, sarebbe forse opportuno che ella rispondesse a tutte le interrogazioni presentate con un'unica risposta.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Preferirei, se i colleghi mi aiutano con repliche brevissime, rispondere per singoli argomenti.

LAURO Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, in effetti quello che ha detto il Sottosegretario già si sapeva: il nuovo testo è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 27 marzo scorso. Tuttavia, nonostante la Comunità europea abbia sollecitato il Governo italiano, quel provvedimento non è mai stato presentato né alla Camera né al Senato. Pertanto, vista l'urgenza, invitiamo il Governo a presentarlo al più presto perché pare, invece, che le compagnie portuali vogliano bloccare la presentazione del testo e che il Ministro del lavoro abbia delle perplessità.

Signor Presidente, lei però mi deve permettere di intervenire anche su quello che il presidente Mancino mi ha scritto, vale a dire che stamattina avrei avuto risposta sulla tragedia di Sarno di cui, con il vistoso bigliettino rosso che ho applicato sulla giacca, mi assumo la responsabilità davanti al Senato.

Il disastro che è avvenuto si poteva evitare e il primo responsabile politico di tale disastro ad autoaccusarsi pubblicamente sono stato io. Oggi però ho finito di pagare questa pena che mi sono inflitto e quindi da domani rientrerò nelle mie prerogative parlamentari, anche relativamente allo stipendio.

La mia dichiarazione è peraltro confortata oggi da illustri pareri tecnici, ad esempio quello del professor Francesco Citarella, ordinario di pianificazione e organizzazione del territorio. «In questa sciagura», ha dichiarato, «non c'è niente di ineluttabile, niente che non poteva...».

PRESIDENTE. Mi perdoni, senatore Lauro, ma ella deve replicare all'interrogazione presentata, non parlare di una cosa che non è all'ordine del giorno.

LAURO. Signor Presidente, oggi però la seduta era su questo.

PRESIDENTE. No, su questo non c'è possibilità di dubbio.

LAURO. D'accordo.

PRESIDENTE. Allora, senatore Lauro, si reputa soddisfatto o insoddisfatto della risposta del Sottosegretario?

LAURO. Mi reputo insoddisfatto in quanto il decreto approvato dal Consiglio dei ministri in data 27 marzo 1998 non è stato mai presentato alle Camere. Sollecito, quindi, il Governo ad attenersi alle disposizioni del Parlamento europeo che invitava ad emanare con sollecitudine il provvedimento. Visto che è bloccato dal 27 marzo, chiedo se era vero che il Ministro del lavoro ha delle perplessità e che le compagnie portuali vogliono bloccare il provvedimento. Presenterò comunque un'altra interrogazione in materia e chiamerò il Governo a rispondere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo per rispondere all'interrogazione 3-01226.

\* **SORIERO**, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, rispondo all'interrogazione presentata dai senatori Donise, Diana Lorenzo, Villone, Pelella e De Martino Guido, i quali riferiscono di un episodio particolare relativo alla navigazione nel Golfo di Napoli, in rapporto alle isole di Procida e di Ischia, sull'attività della società Caremar, ma evidentemente intendono segnalare un problema più ampio che riguarda la funzione di quella società e la riorganizzazione del sistema dei trasporti marittimi nel golfo.

Intanto, sulla situazione lamentata dai senatori interroganti si ritiene di sollecitare un'attenzione sul fatto che due avarie, verificatesi quasi contemporaneamente all'inizio dell'estate nella flotta della società Siremar e in quella della società Caremar, rispettivamente alle motonavi Lippi e Sibilla, utilizzate nei collegamenti con le isole Eolie e con le isole nel golfo di Napoli, hanno determinato questa particolare difficoltà. La mancanza di disponibilità di mezzi di rotazione o di riserva in entrambe le società di navigazione sovvenzionate, stante l'esiguità dei fondi di bilancio, ha im-

posto delle scelte per salvaguardare innanzitutto i principi della continuità territoriale e dell'economicità.

La società Caremar, pertanto, per non stravolgere servizi ed orari già stabiliti dal piano quinquennale, ha optato per l'utilizzo della motonave Falerno, a partire dal 18 luglio 1979, in sostituzione della motonave Sibilla. Quest'ultima, una volta riparata, è stata impiegata in Sicilia al posto della motonave Lippi. Risulta che la soluzione adottata dalla società Caremar, che certo ha comportato disagi all'utenza del golfo, può essere considerata limitata a quei giorni di disagio (che quindi in qualche misura si è riusciti a tenere sotto controllo), tenuto conto della pluralità di navi per il trasporto passeggeri ed auto al seguito operante nel periodo estivo e della capacità di trasporto della motonave Falerno che, secondo le valutazioni tecniche della società, sarebbe stata sufficiente a soddisfare la domanda di trasporto del vettore pubblico.

C'è da dire inoltre che l'utilizzazione della motonave Sibilla nei collegamenti con le isole Eolie è stata reputata più opportuna, nella considerazione che tali isole non sono servite da altri vettori, fuorchè la Siremar, diversamente da quanto accade nel Golfo di Napoli dove sono operanti più vettori. Tutto ciò non ha comportato modificazioni negli itinerari e negli orari nè oneri aggiuntivi alla sovvenzione fissata.

Si fa infine presente che dal 17 settembre 1997 la società Caremar ha inviato la motonave Falerno ai lavori annuali di manutenzione e i collegamenti nel Golfo di Napoli sono assicurati dalla motonave Driade, tipo Sibilla, essendo stati ripristinati come in precedenza utilizzando unità del tipo citato.

Fin qui la risposta sulla vicenda particolare che i senatori hanno inteso segnalare. È sensibilità del Governo comunque approfondire, sulla base della segnalazione fatta dagli onorevoli interroganti, la situazione relativa alla navigazione delle persone nel Golfo di Napoli e nel rapporto tra la città di Napoli e le isole di Procida e di Ischia, perchè è evidente che, pur essendo stato limitato il disagio nei confronti dei cittadini, emergono dei problemi relativi al funzionamento della società sovvenzionata, quando è stata ricordata la mancanza di disponibilità di mezzi di dotazione o di riserva, che segnalano l'esigenza di una più efficiente organizzazione del servizio.

DONISE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* DONISE. Signor Presidente, la risposta del Sottosegretario consente una moderata soddisfazione, nel senso che impegna – se non ho capito male – il Governo ad approfondire la questione sollevata dall'episodio specifico, cioè la riduzione delle navi che operano nel Golfo di Napoli, e anche i problemi di insufficienza e inadeguatezza che noi avevamo posto, tenendo conto di questioni credo rilevanti non solo per il Golfo di Napoli. Infatti, da un lato, si pone il problema di attività turistiche che coin-

volgono qualcosa come oltre 7 milioni di passeggeri l'anno in quell'area; dall'altro lato, quello della mobilità di alcune decine di migliaia di cittadini delle tre isole del Golfo di Napoli, di Ischia, di Procida e di Capri. Del resto, onorevole Sottosegretario, disagi, difficoltà e anche tensioni si sono verificate pure nelle ultime settimane, in occasione delle festività e dei ponti del periodo pasquale.

In conclusione, vorremmo sottolineare tre rapidissime osservazioni.

Come lei sa, con il primo gennaio 1999 si aprono i mercati, c'è la caduta della riserva di bandiera anche per lo svolgimento delle attività di cabotaggio; e noi abbiamo un problema, cioè l'inadeguatezza qualitativa della nostra flotta, in particolare per queste attività così rilevanti e anche così qualificanti per l'economia e l'immagine del nostro paese nel mondo. Occorre quindi fare un ragionamento specifico sulla sicurezza e sulla vetustà delle strutture che agiscono in questa area.

Io credo che ci sia un problema di rinnovamento e quindi anche di iniziativa del Governo per promuovere questa necessaria capacità competitiva che si apre nei prossimi mesi per il nostro armamento, per sostenere anche in quel campo la sfida europea e internazionale, perchè anche da questo punto di vista poi c'è un problema non solo di sviluppo del Mezzogiorno, ma anche di occupazione cui bisogna guardare. Inoltre, si pone un problema che riguarda le infrastrutture dell'area, cioè la questione dell'adeguamento dei porti, della creazione di banchine che siano tali da determinare un elemento maggiore di sicurezza. Lei ricorderà gli incidenti gravissimi che si sono verificati anche in quell'isola.

Infine, vorrei sottolineare un altro punto. C'è un problema di migliore armonizzazione degli orari, per consentire non solo il miglior collegamento per i flussi turistici ma anche per le esigenze di mobilità dei cittadini delle isole, dei pendolari, degli studenti. Quindi, propongo al Sottosegretario di valutare se sia opportuno convocare una conferenza per gli orari tra tutte le autorità e le forze interessate, in maniera tale da avere una più adeguata armonizzazione complessiva delle iniziative, sulla base di quei piani annuali dei servizi che il Ministero deve poi approvare e considerare.

In questo senso - e ho concluso - c'è anche un problema di sicurezza, di qualità dei mezzi e di una necessaria politica di miglioramento, che - a mio avviso - noi abbiamo bisogno e interesse a sollecitare.

Su queste basi, se l'iniziativa del Governo aiuterà questo sviluppo, credo avremo fatto un buon lavoro non solo su questo problema specifico, ma più in generale nel quadro degli interventi complessivi in corso sulle questioni dello sviluppo del Mezzogiorno.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*.  
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*.  
Signor Presidente, se è possibile, vorrei anticipare la risposta all'interrogazione 3-01463 del senatore Lauro, perchè tratta argomento analogo.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*.  
La ringrazio, signor Presidente. Del resto, già il senatore Donise ha segnalato come sia urgente – e su questo ribadisco quindi l'impegno del Governo – convocare una conferenza per gli orari, al fine di coordinare l'azione dei diversi vettori interessati alla navigazione tra la città di Napoli e le isole e di affrontare sia i temi della sicurezza sia quelli della qualità del servizio.

Inoltre, il senatore Lauro, con apposita interrogazione, presentata il 2 dicembre scorso, ha inteso sottolineare un ulteriore disservizio verificatosi sempre nel collegamento tra l'isola di Procida e Napoli, che ha provocato tra l'altro, nelle giornate del 26 e 27 novembre scorso, le proteste di un gruppo di pendolari di Procida. Tale disservizio è riconducibile all'avaria occorsa, in data 14 novembre 1997, all'aliscafo «Aldebaran» ed alla concomitante sosta per lavori del Monostab «Isola di S. Pietro».

La situazione di emergenza, protrattasi fino al 4 dicembre 1997, ha costretto la società Caremar a modificare gli orari delle prime corse da e per Procida utilizzando un solo mezzo veloce, in luogo dei due previsti. Infatti, la corsa diretta delle ore 6.50 da Ischia per Napoli ha subito una fermata straordinaria all'Isola di Procida, causando un ritardo di circa 20 minuti all'arrivo a Napoli e le proteste dei pendolari di Procida.

Questa amministrazione, pertanto, consapevole dei disagi dell'utenza, ha autorizzato in via temporanea, d'intesa con la società Caremar ed i comuni interessati di Ischia e Procida, la partenza della corsa da Ischia alle ore 6,35, consentendo così l'anticipo dell'orario di partenza da Procida.

Si fa, infine, presente che la situazione generale si è normalizzata e tutte le corse veloci sono state ripristinate il 5 dicembre 1997, con la ripresa del servizio dell'aliscafo «Aldebaran».

Ho così risposto al problema specifico sollevato dalla interrogazione del senatore Lauro. Peraltro, ho già espresso le valutazioni del Governo circa i disservizi verificatisi nei collegamenti e quindi ribadisco anche in questa sede l'impegno, già enunciato in riferimento a quanto detto dal senatore Donise e da altri onorevoli colleghi, ad effettuare urgentemente una verifica più attenta.

Infatti, siamo alle soglie della nuova stagione estiva e quindi avvertiamo l'esigenza di una verifica che riesca a dare il massimo di sicurezza sui problemi della qualità del servizio in quell'area, che è stata più volte sollecitata non solo da alcuni onorevoli parlamentari con le interrogazioni, ma anche da gruppi di cittadini, da sindaci ed amministratori che, a più livelli, hanno fatto pressioni sul Governo e le autorità competenti.

LAURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Signor Presidente, sono completamente insoddisfatto della risposta del Governo perchè i casi riportati in queste interrogazioni, e su questo sono d'accordo con il senatore Donise, sono solo degli esempi, rappresentano l'evento che fa traboccare il vaso.

Ci troviamo di fronte infatti ad una legge, la n. 169 del 1975, che ormai è superata, e quelle compagnie di navigazione, che dovevano essere in parte privatizzate, sono invece completamente in mano al Ministero del tesoro, in evidente conflitto di interessi. Il Ministero del tesoro, infatti, è diventato la più grande *holding* pubblica europea gestita da un Ministro e questo negli altri paesi europei è al di fuori di ogni logica.

Lo Stato spende 200 miliardi all'anno per tutte queste società e ci sono delle nuove regole che devono essere rispettate. Il senatore Donise giustamente parlava della riserva di cabotaggio, che finisce il 1° gennaio 1999, e del rinnovo del naviglio, ma non mi pare che nel disegno di legge presentato per il rinnovo della flotta ci sia particolare attenzione da parte del Governo per il naviglio che opera in Italia. Inoltre, a proposito dell'organizzazione dell'orario, vorrei ricordare al Governo che c'è una direttiva europea che parla di servizi minimi essenziali, sui quali ancora nessuno si è espresso, e che ormai ci troviamo davanti ad una legge che deve essere modificata, almeno a sentire le dichiarazioni del presidente della Commissione trasporti della Camera, onorevole Stajano.

Per tutti questi motivi, invito il Governo a valutare più attentamente nel futuro le necessità di questo sistema di trasporto inteso complessivamente, in tutta Italia, perchè il problema non riguarda solo le isole del Golfo di Napoli, ma tutte le isole minori italiane, soprattutto in vista del nuovo rapporto che ci deve essere nell'ambito degli arcipelaghi e delle isole minori.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interrogazione 3-01422.

\* **SORIERO**, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. L'interrogazione è relativa alle concessioni dei servizi automobilistici ordinari o di gran turismo. Il senatore Lauro, in riferimento alle novità intervenute nella normativa europea, sollecita il Governo ad adottare specifiche autorizzazioni basate esclusivamente sull'accertamento dei criteri e dei requisiti legalmente fissati.

I principi e le disposizioni contenute nel regolamento 16 marzo 1992, n. 634/92/CEE, al momento non possono trovare applicazione, neppure in via analogica per le procedure e modalità di assegnazione dei servizi automobilistici, ordinari o di gran turismo, di competenza statale, in quanto la citata normativa comunitaria risulta espressamente dettata con riferimento ai servizi mediante autobus tra i vari Stati membri dell'Unione europea, facendo pertanto salvo quanto disposto dai vari ordinamenti nazionali in ordine ai trasporti interni di ciascun paese.

Solo questa, quindi, è la ragione che impedisce di adottare al momento la procedura indicata dal senatore Lauro.

Ma giacchè il senatore Lauro fa riferimento alla Conferenza ministeriale di Fiuggi, dove egli era presente e ha preso anche la parola nel corso dei lavori, come ricorderà, in quella sede personalmente, in rappresentanza del Governo, ho inteso segnalare l'esigenza di una inversione di tendenza, che ripropongo formalmente in Parlamento, annunciando che, nell'ottica del progressivo recepimento dei principi di liberalizzazione contenuti nella citata normativa comunitaria e a seguito del dibattito svoltosi nella riunione istruttoria svoltasi a Fiuggi, il Ministero sta predisponendo una bozza di testo normativo, volto alla riforma complessiva del settore, in armonia anche con le disposizioni di cui al recente decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, in materia di trasporto pubblico locale.

LAURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Non sono soddisfatto della risposta del Sottosegretario. Ne abbiamo discusso proprio a novembre scorso, alla Conferenza di Fiuggi: ebbene, da allora, niente si è mosso.

Il 1° luglio ci sarà questa apertura dei mercati, il Governo Prodi lancia annunci che siamo entrati nel mercato europeo, però dimentica che i nostri operatori saranno costretti a fare la concorrenza sleale, perchè il Governo italiano non offre loro le stesse opportunità degli altri Governi, sul nostro territorio.

Vorrei ricordare che per effetto del Trattato, vi è l'obbligo per gli ordinamenti interni di adeguare la propria normativa a quella europea. Se il Governo italiano non lo farà, dichiaro in questa sede che saremo costretti a chiedere che il disegno di legge n. 2935, attualmente in discussione in Commissione lavori pubblici, venga rimesso all'Aula per permetterci di inserire il recepimento del regolamento comunitario in quel provvedimento. Visto che c'è in discussione in sede deliberante quel provvedimento, visto che non abbiamo la possibilità di presentare emendamenti perchè il termine ormai è scaduto, mi aspetterei che il Governo, se veramente ne avesse voglia, si impegnasse a proporre il recepimento del regolamento. In caso contrario, chiaramente saremo costretti a seguire la strada che ho detto.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente alle interrogazioni 3-01645, 3-01775 e 3-01906.

\* SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Con queste interrogazioni il senatore Lauro sollecita il Governo sui problemi relativi al funzionamento del servizio ferroviario e della sicurezza nel trasporto ferroviario. La risposta del Governo è molto chiara e netta. Gli incidenti verificatisi negli ultimi tempi hanno suscitato giustamente al-

larme. Non si possono sottovalutare gli elementi di preoccupazione nè i disagi da essi provocati, tanto meno si possono sottovalutare eventi che hanno determinato feriti o decessi. Quanto si è verificato va tuttavia analizzato con la necessaria obiettività, tenendo in vista quanto si sta realizzando per migliorare i margini di sicurezza e i tempi necessari per realizzare l'obiettivo.

L'elencazione di dati dai quali risulta che gli *standard* di sicurezza sono migliorati rispetto al passato e si collocano nella soglia alta della media europea può apparire rituale; non è questa, quindi, la risposta dietro alla quale si mimetizza la responsabilità del Governo. Certamente, una risposta del genere sarebbe insufficiente rispetto agli interrogativi che l'opinione pubblica si pone, così come inadeguata può apparire l'assicurazione che si stanno realizzando interventi nella direzione della sicurezza e che necessariamente richiederanno tempo per tradursi in sensibili benefici. Tuttavia, è da qui che bisogna partire per una obiettiva disamina della questione senza assoluzioni scontate, ma anche senza condanne preventive.

I principali elementi critici si possono riassumere nei seguenti aspetti: nell'attuale inadeguatezza dei sistemi automatici di distanziamento, di comando dei treni e di controllo della circolazione in rapporto ai volumi di traffico; nell'obsolescenza di parte del materiale rotabile e nella vetustà di buona parte della rete, sulla quale gli interventi di manutenzione e di ammodernamento sono resi problematici dall'intensità del traffico nelle ore diurne; nell'ancora consistente numero dei passaggi a livelli e, fra di essi, di quelli non ancora automatizzati.

Tali criticità dipendono da uno stato di relativa arretratezza tecnologica che sarebbe illusorio pretendere di sanare immediatamente. La complessità delle tecnologie, le procedure di appalto, l'installazione dei sistemi e la messa a punto di essi richiedono tempi non comprimibili più di tanto. Le Ferrovie dello Stato sono impegnate con il massimo sforzo in questa direzione, appoggiate dal Governo e dal Parlamento che hanno messo a disposizione risorse rilevanti e sotto la costante verifica del Ministero.

A tale riguardo si fa presente che con due decreti ministeriali del 22 ottobre 1996 e del 30 dicembre 1996 sono state assegnate alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione le funzioni di vigilanza sulla società Ferrovie dello Stato S.p.a., ivi compresa la vigilanza in materia di sicurezza e di regolarità dell'esercizio ferroviario.

La stessa Direzione generale svolge compiti di vigilanza anche sulle ex gestioni commissariali governative.

La vigilanza del Ministero comporta: la ricognizione e la verifica dell'idoneità delle procedure adottate dalla Società in materia di sicurezza; l'adeguamento e la verifica dell'applicazione delle disposizioni vigenti in materia di esercizio; la verifica del mantenimento dei livelli di sicurezza; la definizione delle procedure autorizzative in relazione a modifiche regolamentari, la proposta di adeguamenti normativi.

Sono state ad oggi affrontate verifiche in ordine alle procedure seguite da Ferrovie dello Stato in tema di modalità di manutenzione delle infrastrutture, controllo della qualità e degli *standard* di sicurezza, *standard* di sicurezza dei passaggi a livello, formazione professionale.

Dalle verifiche effettuate dal Ministero emerge che non è fondata l'opinione secondo cui le Ferrovie dello Stato avrebbero recentemente abbassato la guardia in materia di sicurezza.

Sulla base delle indicazioni ministeriali, infatti, le Ferrovie dello Stato hanno proceduto ad una verifica generale sulla sicurezza della circolazione, sulle infrastrutture e sul materiale rotabile, attraverso il controllo della geometria dei binari e della linea di contatto su tutta la rete (16.000 chilometri), l'eliminazione dei difetti riscontrati nella geometria dei binari, l'accelerazione del programma di sostituzione delle tratte più usurate, la costituzione di una struttura di supporto ai macchinisti, con 100 istruttori di linea.

Sono stati inoltre assunti dalla società Ferrovie dello Stato provvedimenti relativi all'istituzione di una specifica area nella Direzione tecnica, con lo scopo di assicurare lo sviluppo delle politiche della sicurezza; è stata, inoltre, costituita una unità di crisi per definire le procedure per la gestione delle emergenze; è stato stipulato un accordo con il Dipartimento per la protezione civile; si sta procedendo all'assunzione e alla formazione professionale di personale esperto nelle nuove tecnologie per la sicurezza; è stata resa più rigorosa la selezione dei fornitori ed estesa la rete dei collegamenti terra-treno con radiomobile; è stata costituita, inoltre, una banca dati centralizzati per la rilevazione degli eventi anomali riguardanti la sicurezza, per l'analisi di rischio e per la documentazione a supporto delle scelte in materia di sicurezza.

Quanto agli interventi di manutenzione e di ammodernamento: le ore di lavoro dedicate alla manutenzione del materiale rotabile sono aumentate nel 1997 del 28 per cento rispetto agli anni 1995-1996.

Il sistema di comando centralizzato del traffico (CTC), che verrà integrato dal più sofisticato sistema SCC sulle linee principali, è passato, nello stesso periodo, da una copertura della rete del 21 per cento ad una del 41 per cento e raggiungerà il 61 per cento nel 2000; il sistema del blocco automatico (BACC), che interrompe il movimento dei treni in presenza di ingombri sui binari o di interruzione degli stessi sulle linee a maggior traffico, è passato dal 19 al 24 per cento, con previsione del 30 per cento nel 2000; il sistema del blocco conta assi (BCA), destinato alle linee a scarso traffico, che segnala la presenza di binari occupati da altri treni, è passato dal 21 al 41 per cento con previsione del 48 per cento nel 2000.

Infine, la messa in opera del sistema ATC (*automatic traffic control*), va avanti a ritmo accelerato e secondo la seguente tempistica: è stata conclusa nel 1997 la fase di sperimentazione su 330 chilometri di rete; entro il 2000 saranno coperti 970 chilometri (nodi di Roma, Napoli, Milano e linee afferenti ad essi); entro il 2001 saranno coperti ulteriori 5.150 chilometri di linee.

Le iniziative sulla sicurezza riguarderanno: la manutenzione dell'esistente, l'innovazione tecnologica e il potenziamento delle infrastrutture.

Saranno destinati ad investimenti nella sicurezza (mantenimento in efficienza di rete e materiale rotabile, sviluppo tecnologico) ben 36.900 miliardi, di cui 20.600 già finanziati e 16.300 da finanziare per il periodo 2001-2006.

In tale contesto, non si dovrà tralasciare il fattore umano, elemento fondamentale della sicurezza; si ritiene quindi necessario investire in formazione e in aggiornamento professionale, nonchè realizzare un clima positivo di relazioni industriali e di rapporto fra l'azienda e le rappresentanze del mondo del lavoro per favorire una piena rimotivazione di tutto il personale che opera nell'azienda, essendo stato più volte sottolineato dal Governo, in Parlamento e nel rapporto con la stampa e con l'opinione pubblica, che la grande sfida del risanamento, del rilancio e dello sviluppo della struttura ferroviaria italiana è possibile se, accanto ad un migliore «efficientamento» dell'Azienda, vi è una rimotivazione dal punto di vista del contributo umano, professionale, delle competenze che il personale operante delle Ferrovie dello Stato sa, può e vuole esprimere.

Per quanto riguarda i compensi dei membri del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, così come di ogni altra società, gli stessi sono fissati dall'assemblea dei soci, nel caso specifico dal Ministero del tesoro. In occasione del rinnovo del consiglio di amministrazione, avvenuto in data 28 gennaio 1997, l'azionista ha confermato i compensi attribuiti ai precedenti consiglieri di amministrazione, pari a lire 80 milioni annui lordi.

Circa l'incarico conferito al professor Demattè, il Governo ritiene che l'impegno del presidente fino a questo momento è stato pienamente rispondente alle aspettative, nonostante gli impegni assunti in precedenza dallo stesso professore. Il Governo confida inoltre che lo stesso presidente rinuncerebbe ad altri incarichi qualora il carico di lavoro rendesse problematico lo svolgimento delle funzioni di presidente della Società

LAURO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURO. Dunque, il presidente Demattè mantiene altre cariche, non sappiamo quali. Sappiamo, almeno da quello che ci dicono i giornali, che, oltre ad essere presidente delle Ferrovie dello Stato, è vice presidente e consigliere di amministrazione di Cariplo, presidente di Banca Carime, vice presidente di Telefono Azzurro, consigliere di amministrazione di DS Data System, De Rigo, Editrice Laterza, Natuzzi, Winterthur Assicurazioni, Winterthur Vita. È presidente della Scuola di direzione aziendale dell'Università Bocconi, dove è anche docente. È stato presidente Rai. Ricopre circa 180 altri incarichi, sempre almeno secondo le fonti giornalistiche. Non so Bertinotti cosa può pensare delle 35 ore rispetto ad una persona che ha preso un'azienda che lamenta un *deficit* impressionante, che

ha 60.000 cause di lavoro con i dipendenti, un numero infinito di cause con vari fornitori (3.000 cause e 6 arbitrati), tutte perse! Si tratta di un'azienda al 16° posto su 17, prima solo della Turchia per efficienza globale, dove vengono promossi e premiati dirigenti nazionali del trasporto pubblico locale coloro che hanno portato allo sfascio alcune linee regionali senza che si valuti la professionalità e il rapporto merito-stipendio. Questo ci è stato confermato dai rappresentanti dei sindacati nel corso dell'audizione per l'indagine conoscitiva svolta dall'8<sup>a</sup> Commissione del Senato, mentre il ministro Burlando alla Camera ha affermato che il progetto della TAV era falso e che le biglietterie, a causa dei costi sostenuti, incidono sul prezzo dei biglietti per il 23-34 per cento.

Ieri in un'audizione l'amministratore delegato dell'Alitalia si lamentava del fatto che avevo presentato un'interrogazione nella quale gli chiedo perchè avesse diminuito dal 7 al 5,2 per cento gli aggi per le agenzie di viaggio quando costano il 23-34 per cento in un'azienda simile delle stesse Ferrovie. Sarebbe da chiederselo soprattutto quando l'amministratore delegato delle Ferrovie afferma che ha risparmiato il 30 per cento sulle assicurazioni dell'anno scorso affidando questo lavoro alle stesse aziende che lo svolgevano in precedenza e il 10 per cento sui costi di pulizia attribuendo i lavori agli stessi imprenditori senza bandire nuove gare.

Per la verità noi rimaniamo sconcertati quando, in presenza di questi incidenti, ancora oggi, i macchinisti imbarcano solo un minuto prima della partenza senza effettuare nè un *briefing* nè un *check list* sui nuovi incarichi.

Ebbene, nonostante ciò, nonostante la bella gatta da pelare, il presidente Demattè può continuare a mantenere i suoi incarichi perchè – come ci ha riferito il Sottosegretario – questa possibilità giustamente, è stata voluta dal Governo. Mi pare infatti che vi fosse una richiesta specifica in tal senso.

Non ci hanno spiegato però per quale motivo 61 dirigenti sono stati allontanati. Anche perchè pare che i dirigenti effettivamente allontanati siano solo due. Mi domando, inoltre, se sia vero che un generale della Scuola di guerra aerea sia stato coinvolto dal ministro Burlando nella questione per verificare possibilità di sabotaggi piuttosto che problematiche di sicurezza. Il fatto che un generale della Scuola di guerra aerea sia chiamato nelle ferrovie per esaminare le problematiche della sicurezza e non ottenga alcuna risposta ci sembra qualcosa di inaccettabile. È vero che noi parlamentari non contiamo niente e che dobbiamo sollecitare continuamente le risposte, ma esse, in realtà, non le fornite a me bensì all'opinione pubblica. Delle Ferrovie non so nulla, so soltanto che il consiglio di amministrazione è passato da cinque a nove membri, il che corrisponde ad un aumento quantificabile in circa il 300 per cento in più e non sappiamo da chi esso sia stato autorizzato, se dall'IRI o dal Ministero del tesoro. Non sappiamo chi sia il responsabile politico di questo aumento e perchè esisteva questa necessità, come non sapremo mai neanche, se dopo gli ultimi inviti, comparsi sulla stampa, rivolti da Necci a Burlando e D'Alema si sia giunti, guarda caso, a introdurre una «carta etica» allo

scopo di vincolare i dipendenti e gli ex dipendenti a non far trapelare notizie sull'azienda. Questo è un problema di trasparenza o di segreto aziendale? È un problema che non possiamo certo condividere, dal momento che gli italiani sono ormai tutti sotto controllo a cominciare dai telefoni. Siamo controllati in tutto e non capisco perchè questi dipendenti non possano comportarsi in modo trasparente.

Ci lasciano di stucco anche le notizie derivanti dall'indagine conoscitiva dell'8<sup>a</sup> Commissione, che dovrebbe diventare un'inchiesta parlamentare su tutte le ferrovie per tutto quello che vi è coinvolto, come non accetto il fatto che le gestioni commissariali governative continuino ad estendere il loro esercizio nei servizi pubblici su gomma, forti della propria capacità di addossare gli oneri al bilancio dello Stato e quindi in grado di spiazzare la concorrenza di imprese concessionarie private. L'ultimo episodio risale all'altro giorno quando in Sardegna è stato trasferito a carico dello Stato un costo regionale.

E che dire sui principi di moralità? Il Sottosegretario afferma che esistono principi di moralità. Ebbene, in questi principi di moralità che cosa succede? Il Ministero emana una circolare nella quale il patteggiamento è escluso dal principio di moralità. Bene, non so se ciò sia giusto o no, ma a questo speravo di avere una risposta. Sarà per la prossima interrogazione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni 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.

*DONISE, f.f. segretario, dà annunzio della mozione e delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

### **Ordine del giorno per la seduta di martedì 26 maggio 1998**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 26 maggio, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale e marittimo (*Voto finale con la presenza del numero legale*) (2987).

2. SMURAGLIA. – Norme processuali e penali a tutela dei diritti del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, nonché a garanzia di interessi e diritti individuali e collettivi in materia di sicurezza e igiene del lavoro (51).

– MULAS ed altri. – Modifiche al decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, relativamente a nuove norme per la tutela dei diritti del Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (2319).

## II. Discussione del documento:

MIGONE ed altri. – Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle retribuzioni nel settore pubblico (*Relazione orale*) (*Doc. XXII*, n. 21).

## III. Discussione dei disegni di legge:

1. Disposizioni finanziarie a favore dell'Ente autonomo acquedotto pugliese – EAAP (*Relazione orale*) (3040).

2. AGOSTINI ed altri. – Proroga delle disposizioni della legge 31 dicembre 1996, n. 671, relativa alla celebrazione nazionale del bicentenario della prima Bandiera nazionale (2773).

La seduta è tolta (*ore 9,50*).

Allegato alla seduta n. 382**Disegni di legge, assegnazione**

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede referente:

*alla 2<sup>a</sup> Commissione permanente (Giustizia):*

NAPOLI Roberto ed altri. – «Istituzione nel distretto della Corte di appello di Napoli del tribunale di Casoria e del tribunale di Pozzuoli» (3244), previ pareri della 1<sup>a</sup> e della 5<sup>a</sup> Commissione;

*alla 3<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):*

«Ratifica ed esecuzione del *Memorandum* di intesa tra il Ministero della difesa della Repubblica italiana e il Ministero della difesa della Repubblica del Cile sulla cooperazione nel campo della difesa e dei materiali per la difesa, fatto a Roma l'8 aprile 1997» (2896), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 4<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup> e della 10<sup>a</sup> Commissione;

«Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di coproduzione cinematografica tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Canada, con allegato, fatto a Roma il 13 novembre 1997» (3058), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 2<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup>, della 6<sup>a</sup>, della 7<sup>a</sup> Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

**Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti**

Nella seduta di ieri, la 2<sup>a</sup> Commissione permanente (Giustizia) ha approvato il disegno di legge: «Disposizioni per i procedimenti riguardanti i magistrati» (484-1504-B) (*Approvato dalla 2<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati, modificato dal Senato – con l'unificazione del disegno di legge n. 484, d'iniziativa del senatore Bucciero – e nuovamente modificato dalla 2<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati*).

**Governo, richieste di parere su documenti**

Il Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali, con lettera in data 13 maggio 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 20, comma 8,

allegato 1, n. 48, della legge 15 marzo 1997, n. 59, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di regolamento per la semplificazione delle procedure di autorizzazione e commercializzazione dei presidi medico-chirurgici (n. 257).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139**bis** del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alla 12<sup>a</sup> Commissione permanente (Igiene e sanità), che dovrà esprimere il proprio parere entro il 14 giugno 1998.

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

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 11 maggio 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 5, del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279, copia del decreto del Ministro dei lavori pubblici delegato per i servizi tecnici nazionali, con il quale sono state apportate variazioni compensative tra capitoli della medesima unità previsionale di base inserita nello stato di previsione della Presidenza del Consiglio per l'anno finanziario 1998.

Tale comunicazione sarà deferita alla 5<sup>a</sup> e alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente.

Il Ministro dei lavori pubblici, con lettera in data 5 maggio 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 4**quinquies**, della legge 5 agosto 1978, n. 468, introdotto con l'articolo 1, comma 2, della legge 3 aprile 1997, n. 94, copia del decreto ministeriale n. 3202 del 3 aprile 1998 di variazione compensativa tra capitoli nell'ambito della medesima unità previsionale di base.

Tale comunicazione sarà deferita alla 5<sup>a</sup> e alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente.

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

Il Presidente della corte dei conti, con lettera in data 13 maggio 1998, 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'Autorità portuale di Catania, per gli esercizi 1995 e 1996 (*Doc. XV*, n. 105).

Detto documento sarà inviato alla 5<sup>a</sup> e alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente.

**Testo corretto dell'interrogazione 3-01930**

MIGONE, VOLCIC. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero ed al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali.* – Per sapere:

se corrisponda a verità che per l'anno accademico 1997-1998 il Ministero degli affari esteri abbia deciso, interrompendo una lunga e qualificante tradizione, di non consentire la partecipazione di un giovane diplomatico, del grado di segretario di legazione, ai corsi annuali organizzati dall'ENA, provocando per giunta una piccola crisi diplomatica tra Italia e Francia, dal momento che il predetto funzionario sarebbe stato più volte esaminato e infine selezionato da parte della prestigiosa istituzione francese e che la decisione di sospendere l'attuazione del programma sarebbe intervenuta a pochi giorni dalla partenza del funzionario medesimo per Parigi;

se corrisponda altresì al vero che un analogo programma, attuato regolarmente da oltre un decennio, destinato a funzionari di grado più elevato (consiglieri di legazione), e che avrebbe dovuto consentire ad un nostro diplomatico la frequenza di corsi presso la prestigiosa Università di Harvard, sia stato inspiegabilmente sospeso per l'anno accademico 1998-1999;

in caso positivo, quali motivazioni (gravi e fondate) abbiano indotto l'Amministrazione degli affari esteri a non consentire l'effettuazione di tali programmi, in palese contraddizione con quanto affermato dal Ministro Dini presso la Commissione esteri del Senato il 21 ottobre 1997 circa «uno sforzo particolare per la formazione» del personale della Farnesina e, più in generale, con le dichiarazioni dello stesso Presidente del Consiglio nel suo intervento al recente Forum della pubblica amministrazione sulla centralità della formazione nel miglioramento dei rendimenti del settore pubblico, e del conseguente annuncio di un programma formativo *ad hoc* per i dirigenti pubblici, che prevede proprio periodi formativi all'estero;

in caso affermativo, se non si ritenga che tali decisioni siano contrarie agli stessi interessi della Farnesina e del paese, rappresentino un pessimo segnale per i funzionari diplomatici dei gradi iniziali ed intermedi e costituiscano un oggettivo fattore di demotivazione, oltre che di danno professionale per gli stessi;

se inoltre sia vero che l'Istituto diplomatico del Ministero degli esteri si appresterebbe ad inviare funzionari presso organismi privati italiani a carattere economico per periodi di formazione «sul campo» anche al fine di completare la formazione dei nostri giovani diplomatici nel settore strategico dell'internazionalizzazione dell'economia e della conseguente possibilità di contribuire a promuovere, nelle future sedi di servizio all'estero, in modo efficace e moderno lo sviluppo del paese e la crescita dell'occupazione;

quale sia, in tal caso, l'atteggiamento che, in concreto, il Ministro degli esteri intenda assumere riguardo a tali programmi, al fine di favorirli, incoraggiarli ed estenderli al maggior numero di funzionari, nell'ottica di un più stretto collegamento della funzione diplomatica con i settori produttivi, la società civile e le forze vive del paese, impegnate tutte in uno sforzo di internazionalizzazione e di crescente competitività a livello mondiale;

quale sia, infine, in linea generale, il programma che la Farnesina intende realmente perseguire, nell'ambito degli strumenti già disponibili e delle dotazioni già assegnate (e senza che ci sia bisogno di attendere futuribili «riforme globali» dell'Istituto diplomatico), per incrementare le esperienze formative dei quadri della Farnesina, in un momento in cui il paese ha necessità di funzionari particolarmente preparati, che possano favorire l'inserimento dell'Italia, su base di parità, nel sistema internazionale, sostenere con autorevolezza e competenza gli interessi del paese e promuovere scenari di pace, sicurezza e cooperazione tra tutti gli Stati.

(3-01930)

### Mozioni

DE LUCA Athos, SALVI, SALVATO, CUSIMANO, ZILIO, PERUZZOTTI, MORO, NAPOLI Roberto, MANCONI, PIERONI, BOCO, MIGONE, VOLCIC, FIORILLO, DI BENEDETTO, MANCA. - Il Senato,

premessi:

che i *test* nucleari costituiscono una gravissima minaccia per la pace mondiale, per la salute degli uomini e per l'ambiente;

che il Consiglio dei ministri in data 30 aprile 1998 ha approvato il Trattato sulla messa al bando degli esperimenti nucleari, sancito a New York il 10 settembre 1996, la cui ratifica definitiva spetta all'approvazione dei due rami del Parlamento;

che il Trattato ha l'intento di suscitare l'adesione di tutti gli Stati per la prevenzione della proliferazione delle armi nucleari in tutti i suoi aspetti, per il processo di disarmo nucleare, per il rafforzamento della pace, della sicurezza internazionale e della protezione dell'ambiente;

che grazie alla mobilitazione dell'opinione pubblica internazionale la Francia ha sospeso i propri *test* nucleari a Mururoa;

che numerosi paesi quali la Cina, il Pakistan, l'India, la Corea del Nord, la Libia e il Buthan non hanno firmato il Trattato per il bando globale degli esperimenti nucleari;

che l'India ha effettuato in data 11 e 13 maggio 1998 cinque *test* nucleari nel deserto del Pokhran;

che la ripresa dei *test* nucleari dopo 24 anni da parte dell'India è fonte di grande preoccupazione da parte degli Stati firmatari del Trattato di non proliferazione, poichè riapre una *escalation* verso la corsa agli ar-

mamenti nucleari con il rischio di destabilizzare gli equilibri regionali e globali;

che il vicino Pakistan ha già annunciato che assumerà tutte le necessarie contromisure per garantire la sicurezza del proprio paese,

impegna il Governo:

ad intervenire presso il Governo indiano e quello cinese che hanno effettuato di recente nuovi esperimenti nucleari per manifestare l'opposizione italiana ai nuovi *test* e presso il Governo pakistano per un'azione dissuasiva nei confronti delle annunciate iniziative di riarmo nucleare;

ad intervenire in tutte le sedi internazionali, quali l'ONU e l'Unione europea, per una efficace azione volta alla sospensione di tutti gli esperimenti nucleari.

(1-00247)

## Interrogazioni

### *Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

SEMENZATO. – *Ai Ministri dell'ambiente, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che è intenzione dell'Enel realizzare un elettrodotto da 380 KV, in doppia terna, il cui tracciato andrebbe ad interessare significative parti dei territori di Terni e Spoleto;

che il progetto di elettrodotto è destinato a collegare la centrale Enel di Villa Valle con la linea principale in località Valle San Martino alla linea Montalto-Villanova;

che il previsto tracciato, della lunghezza di 8,3 chilometri, interessa il comune di Terni per 5 chilometri e il comune di Narni per i restanti 3,3 chilometri;

che il progetto prevede che il tracciato passi ad alcune centinaia di metri dal Parco regionale Nera-Velino, che lambisca alcuni centri abitati e che sfiori solo di alcuni metri abitazioni e annessi agricoli;

che il tracciato del nuovo elettrodotto passa pressochè parallelo e a poche decine di metri da un altro elettrodotto da 150.000 volt già esistente e in questo periodo in fase di ristrutturazione e ammodernamento;

che la ristrutturazione e l'ammodernamento dell'elettrodotto da 150.000 volt con tralicci più grandi di quelli esistenti ha già provocato alcuni danni ambientali tra i quali l'apertura di nuove strade e il disboscamento di parti consistenti di territorio;

che il progetto di elettrodotto da 380 KV, in realtà un doppio elettrodotto (doppia terna), prevede la costruzione di tralicci alti 72 metri con una piattaforma per base di 400 metri quadrati;

che nei mesi di giugno-luglio 1997 si è costituito il Comitato degli abitanti della IV circoscrizione Valnerina di Terni contro la costruzione dell'elettrodotto;

che il 28 agosto 1997 il Ministero dei lavori pubblici emanava un decreto di autorizzazione alla costruzione dell'elettrodotto;

che in data 11 marzo 1998 il consiglio comunale di Terni con delibera n. 47 invitava la giunta comunale a revocare la delibera di approvazione del 20 luglio 1995 ed esprimeva totale avversità alla realizzazione del tracciato;

che il Comitato contro l'elettrodotto ha presentato un ricorso straordinario di oltre 100 cittadini al Capo dello Stato contro la realizzazione dell'elettrodotto;

che l'opera in questione fu progettata dieci anni fa sul territorio dei comuni di Narni e Sangemini, i quali si opposero, e la realizzazione non ebbe seguito;

considerato:

che la normativa vigente prevede la valutazione di impatto ambientale per gli elettrodotti o superiori a 150.000 volt o più lunghi di 25 chilometri; l'Enel ritiene che se sussiste uno solo dei requisiti non è necessario richiedere la valutazione di impatto ambientale;

che è in corso di discussione nel Parlamento, su proposta del Governo, una nuova normativa riguardante i livelli di inquinamento elettromagnetico consentiti in rapporto agli elettrodotti,

si chiede di sapere:

se non si ritenga che una corretta interpretazione della normativa vigente imponga la necessità della valutazione di impatto ambientale e quindi se non si ritenga di sospendere le procedure di attuazione dell'elettrodotto al fine di attuare la valutazione di impatto ambientale;

se non si ritenga di dover comunque sospendere le procedure relative all'elettrodotto in attesa della nuova normativa sull'inquinamento elettromagnetico, anche in considerazione della rilevante potenza dell'elettrodotto e dell'effetto combinato che può prodursi data la vicinanza con l'elettrodotto già esistente.

(4-10992)

BONATESTA, BEVILACQUA, MARRI. – *Al Ministro delle finanze.*

– Premesso:

che da tempo il tema dei tributi automobilistici continua a registrare casistiche di difficile interpretazione;

che su «Il Sole-24 Ore» di lunedì 11 maggio 1998 è stata pubblicata la vicenda di un lettore raggiunto da un avviso di omesso pagamento del «bollo», per il periodo settembre 1996 – agosto 1997, per un veicolo consegnato ad un concessionario l'anno precedente, esattamente il 16 giugno 1996;

che capita sovente – ad esempio all'atto di acquisto di un'auto nuova – di consegnare all'impresa venditrice la vecchia vettura in proprietà, per ottenere una buona valutazione economica nell'ambito della

transazione commerciale; in tali casi, generalmente, il privato conferisce al concessionario mandato a vendere nei confronti di terzi, restando tuttavia intestatario del veicolo nei pubblici registri finchè la rivendita non vi venga trascritta; in cambio il mandatario ottiene una dichiarazione con la quale viene sollevato – dalla data della stipula – da ogni responsabilità di natura civile o penale, ma non tributaria;

che il decreto-legge 30 dicembre 1982, n.953, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n.53, recante misure in materia tributaria, all'articolo 5 stabilisce che, per i veicoli e autoscafi consegnati, per la rivendita, alle imprese autorizzate o comunque abilitate al commercio dei medesimi, l'obbligo del pagamento delle tasse automobilistiche e dei tributi connessi è interrotto a decorrere dal periodo fisso immediatamente successivo a quello di scadenza di validità delle tasse corrisposte e fino al mese in cui avviene la rivendita;

che lo stesso articolo stabilisce, inoltre, che, al fine di ottenere la interruzione dell'obbligo del pagamento, le imprese interessate devono spedire, mediante raccomandata con avviso di ricevimento, all'amministrazione finanziaria o all'ente cui è affidata la riscossione dei tributi, nel mese successivo ai quadrimestri con scadenza ad aprile, agosto e dicembre di ogni anno, un elenco di tutti i veicoli ad esse consegnati per la rivendita nel quadrimestre;

che la legge 9 luglio 1990, n.187, recante norme in materia di tasse automobilistiche e automazione degli uffici del pubblico registro automobilistico, all'articolo 6, comma 1, stabilisce che per i rapporti tributari in materia di tasse automobilistiche che non risultino definiti alla data di entrata in vigore della presente legge non si dà luogo all'applicazione delle sanzioni e degli interessi di mora previsti dalla legge 26 gennaio 1961, n. 29, e successive modificazioni, nei seguenti casi, da registrare agli uffici che curano la tenuta del pubblico registro automobilistico e degli altri registri di immatricolazione per veicoli ed autoscafi, alle seguenti condizioni:

a) passaggi di proprietà non registrati agli uffici indicati a tutto il 31 dicembre 1989, a condizione che l'intestatario produca alternativamente:

1) atto di vendita o, in mancanza, foglio di assunzione di responsabilità rilasciato dall'acquirente;

2) sentenza dell'autorità giudiziaria;

b) furti o sottrazioni di veicoli per appropriazione indebita;

c) cancellazioni non richieste agli uffici indicati entro il 31 dicembre 1989;

d) veicoli ed autoscafi per i quali sia stata rilasciata alle imprese autorizzate o comunque abilitate al commercio dei medesimi la procura a vendere, a condizione che l'intestatario produca dichiarazione autenticata del responsabile dell'impresa;

che dalle disposizioni sopracitate si evince che, nel caso il concessionario non avvii l'*iter* per porre il mezzo in esenzione di pagamento, e se contemporaneamente il veicolo resti invenduto presso il concessionario,

le conseguenze della mancata copertura tributaria per i bolli successivi non pagati ricadono interamente sull'ignaro proprietario precedente, rimasto intestatario del veicolo nei pubblici registri;

che la legge finanziaria per il 1998, all'articolo 17, comma 18, prevede una «scappatoia» nei casi di perdita della titolarità o della disponibilità dell'auto, pur non trascritta o annotata nel pubblico registro;

che, in base a quanto stabilito dalla circolare del Ministero delle finanze n. 30/E del 27 gennaio 1998 gli uffici finanziari possono disporre, anche d'ufficio, l'annullamento in sede di autotutela (o quantomeno la sospensione dell'esecuzione) degli atti di accertamento del tributo e accessori;

che questa assenza di titolarità o disponibilità deve, tuttavia, risultare da documenti di natura amministrativa, civile e giudiziaria, aventi data certa, quali la vendita in forma pubblica o privata autenticata, la sentenza, il sequestro o la confisca;

che la disposizione è ancora in larga parte disapplicata,

gli interroganti chiedono di sapere:

se non si ritenga di fornire ulteriori chiarimenti in merito alla questione sollevata;

con riferimento al caso di specie richiamato in premessa, se non si ritenga di dover chiarire se fra gli atti di data certa possa rientrare anche il mandato a vendere conferito ai concessionari.

(4-10993)

CARUSO Antonino, BUCCIERO. – *Ai Ministri di grazia e giustizia, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che la Corte costituzionale si è occupata per due volte della questione di legittimità, ad essa sottoposta, dell'articolo 116, comma 13, e dell'articolo 125, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada);

che la prima pronuncia è costituita dalla sentenza n. 246 del 16 giugno 1995 e con la stessa la Corte, disattese (anche) le argomentazioni dell'Avvocatura generale dello Stato intervenuta nel giudizio per conto del Presidente del Consiglio dei ministri e che aveva concluso per la non fondatezza della questione sollevata, dichiarò l'inammissibilità della stessa;

che la Corte, tuttavia, pur propendendo infine per tale soluzione, esaminava diffusamente la questione, ponendo in rilievo l'oggettiva sussistenza di una disparità di trattamento nell'ambito delle previsioni ipotizzate di non conformità ai precetti costituzionali ed invitava conseguentemente – in maniera peraltro esplicita – il Governo (in quanto «autore» delle stesse) a porre in essere un provvedimento correttivo ed ispirato all'armonizzazione (in un senso o nell'altro) del trattamento sanzionatorio delle condotte esaminate dalle due norme; ipotizzava anzi un possibile indirizzo preciso;

che l'invito propositivamente rivolto dalla Corte non fu tuttavia accolto dal Governo e le argomentazioni di carattere logico-giuridico, che avevano presieduto allo stesso, rimasero prive di sostanziale recepimento;

che non poteva che derivare da ciò quanto puntualmente accadde, e cioè che – non appena fu nuovamente sollevata dal giudice ordinario la questione di legittimità costituzionale (questa volta puntualmente limitata, nella logica ispiratrice della richiamata pronuncia, al solo articolo 116, comma 13) delle norme in questione – la Corte la accogliesse;

che la stessa, infatti, nuovamente disattese le argomentazioni dell'Avvocatura che aveva questa volta concluso per l'inammissibilità della questione sulla scorta della precedente pronuncia, così mostrando di non averne viceversa colto il *fumus* di fondatezza manifestamente segnalato, ha dovuto necessariamente risolversi per la declaratoria di illegittimità costituzionale del richiamato articolo 116, comma 13, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada);

che la detta pronuncia della Corte, adottata con la sentenza n. 4 del 10 gennaio 1997, per ragioni che non è dato di comprendere, non ha avuto capillare diffusione, da parte delle autorità preposte, nei confronti degli operatori chiamati alla concreta applicazione del codice della strada: carabinieri, agenti della polizia di Stato e della Guardia di finanza, vigili urbani e quanti altri, i quali – oggettivamente, ragionevolmente e giustificatamente (sul piano sostanziale) – possono ben non essere autonomamente aggiornati con riferimento alla giurisprudenza della Corte costituzionale, tanto è vero che si verificano quotidianamente e sono segnalati numerosi casi in cui cittadini si vedono contestata la norma ormai non più vigente, con connessa applicazione – ed è circostanza ancor più determinatrice di grave disagio e di vero e proprio danno per gli stessi – di quanto previsto dal successivo comma 18 del richiamato articolo 116, e cioè il sequestro del veicolo che è destinato a rimanere in tale condizione sino all'adozione di provvedimento del giudice, *ad hoc* o coevo alla scontata sentenza di proscioglimento con la formula di rito «perchè il fatto non costituisce reato»;

che tutto ciò comporta non solo ingiusto danno (si pensi solo al pagamento della tassa di proprietà per veicoli di fatto non utilizzabili) ed ingenti spese per i cittadini, ma anche un significativo aggravio e spreco di risorse per l'amministrazione della giustizia penale e per l'apparato burocratico;

che discendono da quanto sopra due distinte questioni, per le quali si chiede di sapere dai Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto alla propria competenza:

quali siano i motivi che hanno indotto il Governo a non assumere i tempestivi provvedimenti legislativi di correzione delle norme di cui si discute, come prefigurati dalla Corte costituzionale o come meglio ritenuti;

se non paia urgente ed opportuno, per ovviare a quanto descritto nei confronti di cittadini ed utenti, che siano impartite chiare ed univoche direttive agli operatori addetti al controllo e alla vigilanza sulla circolazione stradale, perchè gli stessi si uniformino a quanto ora (limitatamente)

prescritto dall'articolo 116, comma 13, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), e si astengano – in pratica – dal contestare la violazione del medesimo a coloro che, muniti delle patenti di guida per le categorie superiori, sono sorpresi alla guida di motoveicoli per i quali è richiesta la patente di categoria A.

(4-10994)

PEDRIZZI, BONATESTA, PACE. – *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia* – Premesso:

che i «Prozac», complesso canoro le cui canzoni sono ampiamente diffuse nel mondo giovanile, hanno da qualche tempo introdotto nel loro repertorio molti brani tra cui le canzoni «Betty tossica» e «Acida» il cui contenuto è chiaramente deviante, immorale e teso ad istigare l'attuazione di condotte illecite;

che in particolare i brani sopra citati rappresentano una realtà che si pone in clamoroso contrasto con i principi che sono ormai patrimonio ineludibile della nostra civiltà e della nostra cultura giuridica in quanto contengono apprezzamenti per lo stato di esaltazione che provoca l'assunzione di sostanze stupefacenti e celebrazione per il senso di benessere nel quale si adagiano coloro che ne fanno uso;

che la diffusione di tali brani costituisce un veicolo di penetrazione particolarmente insidioso per quelle vaste aree del mondo giovanile fatalmente inesperte che quindi potrebbero mitizzare e recepire in maniera quasi dogmatica ogni tema che provenga dal mondo della musica e in particolare da quegli autori considerati come «idoli»;

che la trattazione del «problema droga» nei termini che agevolmente si individuano nei due brani indicati, cantati e diffusi dai «Prozac», costituisce un atto di grande irresponsabilità oltre che delittuoso, in quanto istiga a considerare come un evento tranquillamente praticabile, se non addirittura auspicabile, il momento terminale del delitto di spaccio di sostanze stupefacenti nel quale, oltretutto, a essere coinvolte sarebbero soprattutto le persone più deboli e indifese;

considerato:

che il gruppo dei «Prozac», divenuto un fenomeno in meno di tre anni, fa impazzire migliaia di fan con le sue «Pastiglie» durante i concerti trascinando il pubblico «sull'autostrada della chimica» e commuovendolo con la storia di «Niki che si fa e morirà», così come riportato da molti quotidiani (si veda, per esempio, «Il Messaggero» del 12 maggio 1998);

che il Giurì di autodisciplina pubblicitaria ha intimato ai «Prozac», nome che farebbe riferimento ad un farmaco antidepressivo, il divieto di trasmissione del video del brano «AcidoAcida» nel quale si inneggia al consumo di droghe;

che il Giurì di autodisciplina avrebbe espresso il suo parere negativo anche in relazione al fatto che nello stesso periodo di programmazione del video dei «Prozac» era pianificata una campagna sociale sui pericoli derivanti dal consumo di droghe;

che il dispositivo di condanna sarebbe stato emesso in quanto la pubblicità in questione sarebbe in contrasto con gli articoli 11 e 12 del codice di autodisciplina che tutelano i bambini e gli adolescenti, la salute, la sicurezza e l'ambiente,

gli interroganti chiedono di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto esposto in premessa e, del caso, ciascuno per quanto di competenza:

se e con quali mezzi intendano intervenire al fine di circoscrivere i fenomeni richiamati in premessa;

se intendano intervenire al fine di evitare una ulteriore diffusione di messaggi distorti che, per la loro natura gravemente lesiva dei valori più importanti della nostra società, determinerebbe inevitabilmente una maggiore dilatazione delle conseguenze dei reati ad essi strettamente connessi;

se, in quali modi e con quali strumenti intendano promuovere una «cultura della vita» in sintonia con gli insegnamenti impartiti nella famiglia e nella scuola.

(4-10995)

ROSSI. – *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che in tutto il paese è in forte aumento la microcriminalità, anche organizzata, e che può ricondursi anche alla presenza di extracomunitari regolari e clandestini;

che dalle notizie di cronaca sui giornali risulta che in molte abitazioni della provincia di Bergamo, nei negozi, nei distributori di carburante, nelle banche avvengono furti in tutte le ore del giorno e della notte;

che alcune famiglie sono state addirittura narcotizzate da malviventi che usano gas soporiferi trovando libera azione nel compiere furti ed atti vandalici;

che il disagio della popolazione ha raggiunto ormai livelli insopportabili;

che la popolazione, delusa dalla insufficiente protezione che riceve dallo Stato, trova ormai inutile denunciare i furti e gli atti vandalici che subisce;

che le forze dell'ordine presenti sul territorio sono, alla luce dei fatti, avviliti perchè impotenti a garantire la sicurezza e la tranquillità della cittadinanza in conseguenza:

della carenza di organici e strumenti; infatti nella città di Bergamo il rapporto tra abitanti e forze dell'ordine presenti sul territorio è di 2.030 cittadini per ogni agente, una media notevolmente inferiore a quella di altre città;

di una giustizia troppo permissiva; infatti la legislazione vigente non consente alle forze dell'ordine di effettuare una seria prevenzione sul territorio e, tantomeno, una forte repressione nei confronti dei malviventi che vengono fermati;

che viene proibito ai volontari, i quali, desiderosi di aiutare la popolazione esasperata, organizzano vere e proprie ronde notturne, di svolgere attività di prevenzione in supporto alle forze dell'ordine,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti i Ministri in indirizzo intendano porre in atto al fine di eliminare lo stato di disagio a cui è sottoposta la popolazione per i fatti sopra elencati e di permettere alle forze dell'ordine di fornire una più forte e visibile azione a tutela dei cittadini nei confronti della micro-criminalità;

se non intendano intervenire per sensibilizzare il prefetto di Bergamo affinché provveda ad aumentare l'organico delle forze di polizia preposte alla tutela nonchè a fornire le stazioni di carabinieri e polizia di strumenti moderni e più idonei all'espletamento della loro importantissima mansione di prevenzione e di repressione del crimine, al fine di garantire la sicurezza ai cittadini.

(4-10996)

BERTONI. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Per sapere:

se risulti che il direttore del Museo nazionale di Castel Sant'Angelo, dottor Ruggero Pentrella, con interventi adottati in più riprese:

1) ha trasformato in servizi igienici i locali del cosiddetto «Museo romano», allestito dal Borgatti agli inizi del secolo, e le «celle radiali», di epoca romana, in locali per la biglietteria;

2) ha chiuso al pubblico le bellissime sale dell'appartamento del «Castellano» trasformandole in uffici del direttore (nonostante che questi abbia a sua disposizione un ufficio di oltre 60 metri quadrati);

3) ha chiuso al pubblico e trasformato in uffici le sale affrescate della «Cagliostro», contenenti allestimenti museali importantissimi, tra cui una straordinaria collezione di ceramiche antiche;

4) ha trasformato la «Tettoia di Pio VI», che ospitava antichi cannoni, detta appunto «La Cannoniera», murandone e ristrutturandone il perimetro per ricavarne altri uffici;

5) ha ristrutturato e chiuso con vetri e alluminio anodizzato il «Giretto di Pio IV», risalente al 1500, alterando la facciata del monumento che si caratterizza per il mirabile alternarsi di vuoti e pieni;

con quali fondi siano stati realizzati tali interventi edilizi;

se, per tali opere, sia stata osservata la procedura prevista dall'articolo 81, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, per l'esecuzione di opere edilizie da parte di amministrazioni statali su aree del demanio statale e, in caso negativo, se non si intenda provvedere a norma degli articoli 5, 6 e 7 della legge 2 febbraio 1985, n. 47, riguardanti le opere di amministrazioni statali eseguite senza titolo su aree demaniali;

se si intenda adottare provvedimenti, e quali, nei confronti dell'autore di così gravi scempi perpetrati a danno di uno dei più grandi monumenti dell'antica Roma.

(4-10997)

MACONI. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che la Lega Nord il giorno 22 maggio 1998 organizzerà a Melzo (Milano) un'assemblea pubblica con la partecipazione di alcuni parlamentari;

che tale assemblea ha per tema vari problemi di ordine pubblico; che nel volantino di convocazione dell'assemblea si dice testualmente: «Un gruppo di volontari della guardia nazionale padana, unitamente ai cittadini che si renderanno disponibili, muniti di telefonino e in contatto con le forze dell'ordine, organizzeranno una serie di ronde notturne nei nostri paesi,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga di verificare se effettivamente esiste un rapporto fra le ronde organizzate dalla Lega Nord e le forze dell'ordine;

se l'iniziativa annunciata dalla Lega Nord abbia i caratteri di una legittima iniziativa politica oppure non si configuri come una illegittima organizzazione di privati cittadini che si autoproclamano difensori dell'ordine pubblico;

cosa intenda fare il Ministro in indirizzo affinché siano pienamente garantite le esigenze di sicurezza dei cittadini impedendo ambigue iniziative, che appaiono tanto più gravi qualora, come viene annunciato nel testo del volantino, possano coinvolgere anche settori delle forze dell'ordine.

(4-10998)

COLLA, SPERONI, AVOGADRO, DOLAZZA, PROVERA, LAGO, WILDE, MANARA, MANFROI, PERUZZOTTI, ROSSI, MORO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che agli interroganti è giunta una lettera del seguente tenore:

«Signori illustrissimi, con la presente intendiamo portare alla Vs. conoscenza uno dei fatti più gravi che si siano verificati nel "cosiddetto" dopo Tangentopoli.

Premessa:

Pochi mesi fa il Governo Prodi ha commissariato l'Ente autonomo acquedotto pugliese affidandolo nelle mani del dottor Pallesi, uomo di fiducia dello stesso Presidente del Consiglio.

Dopo 6 mesi il commissario Pallesi ha fatto la scoperta "dell'acqua calda" individuando un buco di 250 miliardi nel bilancio dell'Ente.

Diciamo "dell'acqua calda" perchè l'esistenza del *deficit* era una cosa nota e se consideriamo che questo buco si è dilatato in 40 anni ci si rende subito conto che si parla di un *deficit* di soli 6 miliardi all'anno, quasi quanto accumulano le ferrovie in un solo giorno.

Dato non trascurabile è anche che oltre il 50 per cento di detto *deficit* è creato dalla morosità di altri enti pubblici (Enel, comuni, Consorzi di bonifica, eccetera), come dire che la mano destra deve 100 miliardi alla mano sinistra.

È sufficiente un'analisi superficiale per rendersi conto che il commissariamento non era altro che un sistema rapido ed efficace per mettere le mani sul secondo acquedotto d'Europa.

Comunque fin qui nulla di particolarmente scandaloso!

Il vero scandalo comincia dopo l'insediamento di Pallesi che lancia strali contro la vecchia e corrotta amministrazione strombazzando dalla TV di Stato e su giornali di regime ("la Repubblica" e Rai 3, a proposito dottor Pirro, non è Berlusconi che strumentalizza i *mass-media*?) che all'EAAP non si facevano gare pubbliche da circa 9 anni (*sic!*) (gli appalti che, guarda caso, scadevano subito dopo la sua nomina avevano appunto durata novennale) e che Lui avrebbe provveduto a gare trasparenti di evidenza pubblica e respiro internazionale che avrebbero per sempre allontanato le vecchie incrostazioni dall'acquedotto.

Le prime gare riguardanti la gestione degli impianti di depurazione in Puglia e Basilicata sono state espletate in data 29 aprile 1998.

Volete sapere com'è andata a finire? Leggete qui di seguito.

#### SITUAZIONE ANTE PALLESI

Gare depurazione del 1989 (autore Emilio La Grotta)

Impianti gestiti: 148;

Imprese aggiudicatarie: 13;

Maggiori aggiudicatari: 4;

gruppo Putignano, Holst Italia, Coba, Fiusis.

#### SITUAZIONE POST PALLESI

Gare depurazione del 1998

Impianti gestiti: 160;

Imprese aggiudicatarie: 7;

Maggiori aggiudicatari: 2;

gruppo Putignano, Fimco (ex Fiusis).

In due gestiranno 101 impianti su 160 ed il 73 per cento del totale posto a base d'asta. Alla faccia della trasparenza e delle incrostazioni!

Da quanto suesposto discendono i seguenti elementi di studio e riflessione.

Si evidenzia perfettamente che la depurazione in Puglia e Basilicata è stata volontariamente e scientemente consegnata nelle mani di un duopolio costituito da due grossi gruppi di imprese, infatti il numero delle aggiudicatarie risulta quasi dimezzato rispetto alle gare di 9 anni prima. E chi ha goduto di questa spartizione? Non ci credereste mai! Il gruppo Putignano, facente notoriamente capo all'ex senatore Putignano, socialista e pupillo di Bettino Craxi, ed il gruppo Fimco (ex Fiusis), facente capo al noto ex democristiano ed attuale senatore del PPI, Fusillo.

Il "trasparente" metodo di gara utilizzato: appalto concorso con pieni poteri ad una commissione di 9 membri che in base a criteri assolutamente discrezionali e soggettivi hanno attribuito punti di merito a progetti migliorativi. Guardacaso i progetti dei gruppi suddetti hanno sempre ottenuto il massimo dei voti.

Autore del bando di gara: ingegner Elio Contini, funzionario EAAP e prossimo consuocero del senatore Fusillo. Coprotagonisti: ingegner Lammanna, consulente tecnico di fiducia del commissario Pallesi e dipendente del senatore Fusillo sino al settembre 1997; dottori Spagnolo, consulente fiscale, personale, del commissario Pallesi nonché consulente fiscale e tributario del gruppo Putignano.

Risultati delle gare su una base d'asta di 200 miliardi per 4 anni: gruppo Fimco (ex Fiusis) del senatore Fusillo (PPI), aggiudicataria di lavori per 75 miliardi, pari al 37 per cento del totale; gruppo Putignano, facente capo all'ex pupillo di Craxi senatore Putignano, aggiudicataria di lavori per 72 miliardi, pari al 36 per cento del totale.

In sintesi, due soli gruppi aziendali con i giusti agganci si sono aggiudicati il 73 per cento del totale di gara pari a 147 miliardi su 200.

Se poi a tutto questo aggiungiamo che nel *curriculum* del gruppo Putignano ci sono: un finanziamento appena concesso con delibera Cipe per 500 miliardi a fondo perduto per un lavoro che andrà a svolgere sulla costa tarantina a trattativa privata; diversi procedimenti penali pendenti per: inquinamento ambientale causato da impianti depurativi, sotto la loro gestione, che scaricano in violazione della legge; diversi procedimenti penali per impianti depurativi costruiti e mai entrati in funzione o non idonei al processo depurativo; e, *dulcis in fundo*, che dell'associazione d'impresa che si è aggiudicata l'appalto in questione fa parte anche l'impresa Dibattista, facente capo ad un noto plurindagato e pluricondannato per corruzione,

riteniamo che ce ne sia abbastanza per giudicare sulla "trasparenza" dei metodi adottati dal commissario dell'acquedotto.

Ci auguriamo che da tutto ciò scaturisca quantomeno una commissione parlamentare d'inchiesta. Grazie dell'attenzione. Distinti saluti.

L'anonimato in questa fase è per noi necessario per mancanza di fiducia dei confronti dei politici e per paura verso quello che pensiamo essere un regime che annienta i propri nemici. Se ci dimostrerete che abbiamo torto vi assicuriamo che verremo allo scoperto senza paura.

N.B. - La circostanza che le gare potessero essere addomesticate in favore delle summenzionate imprese è stata denunciata in tempi non sospetti in una lettera del 5 gennaio 1998 pervenuta in data 23 gennaio 1998 presso la segreteria particolare del Ministro dei lavori pubblici al protocollo n. 245/98/sp che si allega in copia. La coincidenza appare perlomeno singolare.

P.S.: Altro elemento di scandalo è che le gare suddette avevano una fase di prequalifica alla quale partecipò la ditta Fiusis del senatore Fusillo, poi sostituita dalla ditta Fimco, facente capo allo stesso. Questo evento avrebbe dovuto essere, quantomeno, oggetto di studio da parte della Com-

missione, per verificare un eventuale causa di inammissibilità. Nei verbali non v'è traccia alcuna di tutto ciò, evidentemente tutti i commissari sapevano già che chi tocca muore!»;

«All'Ill.mo Signor  
Presidente della Repubblica  
ROMA

All'Ill.mo Signor  
Presidente del Consiglio  
ROMA

All'Ill.mo Signor  
Procuratore della Repubblica  
c/o Tribunale di  
BARI

All'Ill.mo Signor  
Procuratore generale della Corte dei conti  
ROMA

All'Ill.mo Signor  
Procuratore generale della Corte dei conti  
BARI

All'Ill.mo Signor  
Ministro dei lavori pubblici  
ROMAoo

All'Ill.mo Signor  
Ministro del tesoro  
ROMA

All'Ill.mo Signor  
senatore Giuseppe Specchia  
ROMA

Signori illustrissimi,

siamo un gruppo di imprese cottimiste dell'Ente autonomo acquedotto pugliese e ci scuserete se non firmiamo questa denuncia, ma, nell'attuale regime di nepotismo, dispotismo e terrorismo, in cui ha messo l'Ente il commissario straordinario avvocato Lorenzo Pallesi, è un rischio che non possiamo correre.

Siamo creditori dell'EAAP per varie decine di miliardi e da settembre, in cui è arrivato Pallesi, non abbiamo più incassato una lira, ed abbiamo gli ufficiali giudiziari in casa ed i libri in tribunale. Le banche a cui dobbiamo pagare centinaia di milioni di interessi altissimi ogni mese non ci danno più soldi perchè non si fidano più di un ente che non paga alle sue imprese, specialmente quanto l'Ente continua ad incassare centinaia di miliardi dai cittadini per i lavori che noi facciamo, anticipando miliardi per mano d'opera e materiali, per le tasse che l'Ente mette sull'acquedotto e la fognatura, senza che ci venga pagata sia pure una parte ridotta di quanto ci spetta così come avveniva prima di Pallesi.

Continuano a dirci che i soldi arriveranno, ma quelli che incassano dove vanno a finire? A pagare Pallesi, i suoi esperti, i dipendenti e chi altro?

E proprio dello scandalo degli esperti che vogliamo parlare, per cui denunciemo che:

1) Pallesi si è portato nell'Ente un battaglione di cosiddetti esperti, tutti suoi ruffiani, e ci costringe a dire tutte le nostre pene a questi boriosi mascalzoni che continuano a prenderci in giro con false promesse ed inviti ad "amare" il commissario che, però, non si degna di parlare con le singole imprese. I vari Manzini, Spagnuolo, Balducci, Lamanna, eccetera, eccetera incassano decine di milioni al mese, su personale disposizione di Pallesi, mentre noi moriamo di fame con le nostre famiglie. Questi esperti li poteva nominare solo il Ministro dei lavori pubblici e Pallesi solo proporli (vedi articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 settembre 1997 di nomina del commissario straordinario dell'EAAP), ma Pallesi se ne frega del Ministro e paga gente incompetente, fallita nella vita, esperta solo nel prendere in giro la povera gente, oppure messa nell'Ente da Pallesi per fare giochi sporchi per i suoi amici, come l'esperto ingegner Lamanna, sino a poco prima dell'arrivo di Pallesi direttore tecnico della ditta FUSIS, di proprietà del senatore Fusillo, socio del commissario in alcune truffe assicurative quando Pallesi era presidente dell'INA, ditta che gestisce decine di impianti di depurazione dell'Ente e che vuole, attraverso il suo ex, si fa per dire, direttore tecnico annullare tutti i concorrenti nelle prossime gare, per decine di miliardi, sottovalutando i requisiti. Esiste, in tal senso, una interrogazione scritta, al signor Presidente del Consiglio e al signor Ministro dei lavori pubblici, sin dal 22 novembre 1997, trasmessa anche alle procure della Repubblica e della Corte dei conti di Bari, interrogazione ancora priva di risposta. Il senatore Specchia, firmatario della stessa, non ha ancora protestato! Vatti a fidare dei rappresentanti del popolo italiano;

2) Pallesi se ne è anche fregato della legge n. 103 del 1979 con cui "la rappresentanza e difesa dell'Ente è demandata in via organica ed esclusiva all'Avvocatura dello Stato", infatti, ha dato decine di incarichi per centinaia di milioni ad avvocati esterni, suoi amici quali il professor Guarino di Roma ed il professor Sticchi Damiani di Lecce, già legali dell'INA, e con cui ha già spartito le parcelle ultramilionarie all'epoca, e che continuerà a farlo con quelle dell'acquedotto;

3) il citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, all'articolo 4, dice che il compenso del commissario e degli esperti deve gravare sul bilancio dell'Ente e non può superare, nel totale, quanto prendevano i precedenti amministratori (circa 250 milioni), nell'anno. Solo gli emolumenti degli "esperti" sono superiori a detta cifra. E chi paga Pallesi, Guarino, Sticchi Damiani, eccetera eccetera? Pallesi ha stabilito con propria deliberazione che deve pagare l'Ente: cosa ne pensano al riguardo le signorie loro? Esiste il danno erariale? Esiste l'abuso continuato d'ufficio? O in questo nuovo regime tutto è permesso ai potenti e la povera gente

che lavora deve continuare a morire di fame, malgrado i sermoni sulla giustizia uguale per tutti del nostro amico Presidente della Repubblica?

Siamo all'esasperazione totale, prendete provvedimenti o diamo fuoco all'Acquedotto pugliese e a chi ci sta dentro. Non potete stare fermi, se succede qualcosa di irreparabile la stampa, a cui la presente viene inviata, vi massacrerà!

Perdonateci. Le imprese cottimiste dell'Acquedotto pugliese di Bari», gli interroganti chiedono di sapere se quanto esposto in premessa corrisponda a verità.

(4-10999)

