

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

403^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 18 GIUGNO 1998

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente FISICHELLA,
indi della vice presidente SALVATO

INDICE

CONGEDI E MISSIONI	Pag. 3	* CORTIANA (<i>Verdi-L'Ulivo</i>)	Pag. 11, 14
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO	3	CASTELLANI, <i>sottosegretario di Stato per le finanze</i>	13
SULL'ORDINE DEI LAVORI		CARUSO Antonino (<i>AN</i>)	13, 14
PRESIDENTE	3	Discussione e reiezione delle mozioni 1-00156 e 1-00268 sulla sicurezza dei trasporti:	
MOZIONI		* LAURO (<i>Forza Italia</i>)	21, 40
Discussione delle mozioni 1-00225 e 1-00234 sull'Authority per le organizzazioni non lucrative		* CASTELLI (<i>Lega Nord-Per la Padania indep.</i>)	23, 41
Ritiro delle mozioni 1-00225 e 1-00234 e presentazione della mozione 1-00272:		CARPINELLI (<i>Dem. Sin.-L'Ulivo</i>)	26
TRAVAGLIA (<i>Forza Italia</i>)	7, 12	* BORNACIN (<i>AN</i>)	30
BESOSTRI (<i>Dem. Sin.-L'Ulivo</i>)	10, 14	CÒ (<i>Rifond. Com.-Progr.</i>)	32
		GERMANÀ (<i>Forza Italia</i>)	34, 42
		* SORIERO, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i>	35
		ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI VENERDÌ 19 GIUGNO 1998	43

ALLEGATO**DISEGNI DI LEGGE**

Assegnazione Pag. 44

INCHIESTE PARLAMENTARI

Apposizione di nuove firme 44

GOVERNO

Trasmissione di documenti 44

PARLAMENTO EUROPEO

Trasmissione di documenti 45

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme a mozioni . . Pag. 45

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni 45

Annunzio 46, 54

Interrogazioni da svolgere in Commissione . 94

Ritiro di mozioni 94

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

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).
Si dia lettura del processo verbale.

Inizio seduta
ore 16,30

ALBERTINI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Bernasconi, Bettoni Brandani, Bo, Bobbio, Borroni, Bruno Ganeri, Cabras, Carella, Carpi, Cecchi Gori, Cioni, Conte, Debenedetti, Del Turco, De Martino Francesco, Di Pietro, D'Urso, Fanfani, Fumagalli Carulli, Giorgianni, Lauria Michele, Leone, Manconi, Morando, Ossicini, Passigli, Pettinato, Pizzinato, Rocchi, Taviani, Toia, Valiani, Vedovato, Viserta Costantini.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Andreotti, Basini, Biasco, Migone, Pianetta, Porcari, Provera, Vertone Grimaldi e Volcic per incontrare i responsabili delle agenzie ONU; Fiorillo, Gawronski, Nieddu e Piloni per gli scambi bilaterali di amicizia dell'Unione interparlamentare; Bucci, Fusillo, Lauria Baldassare, Minardo, Piatti, Reccia e Scivoletto in Spagna per una verifica della politica agricola; Rigo, Speroni e Turini per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazione mediante procedimento elettronico

Preavviso
ore 16,39

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di mozioni sulla sicurezza nei trasporti.

Poichè il rappresentante del Governo, nella persona del sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione, onorevole Soriero, è ancora impegnato alla Camera dei deputati, mi trovo nelle condizioni di dover sospendere la seduta per circa 15 minuti. Se alla ripresa dei lavori dell'Assemblea non sarà intervenuto il suddetto Sottosegretario, valuteremo la situazione.

Suspendo, pertanto, la seduta.

**Sospensione
seduta**

(La seduta, sospesa alle ore 16,40, è ripresa alle ore 16,58).

Poichè il sottosegretario Soriero è ancora impegnato presso la Camera dei deputati, rinvio la discussione delle mozioni sulla sicurezza nei trasporti ad un successivo momento e dispongo il passaggio al punto successivo all'ordine del giorno.

**Discussione
mozioni nn. 225
e 234. Ore 16,58**

Discussione delle mozioni nn. 225 e 234 sull'Authority per le organizzazioni non lucrative

Ritiro delle mozioni nn. 225 e 234 e presentazione della mozione n. 272

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle seguenti mozioni sull'Authority per le organizzazioni non lucrative:

TRAVAGLIA, AMORENA, ASCIUTTI, AZZOLLINI, BALDINI, BUCCI, COLLA, CORTELLONI, CORTIANA, DANIELE GALDI, DE CORATO, FUMAGALLI CARULLI, GRILLO, LA LOGGIA, MILIO, MONTELEONE, NAVA, NOVI, PASTORE, PERA, PIANETTA, PINGGERA, RESCAGLIO, ROTELLI, TABLADINI, TOMASSINI, TURINI, VEGAS, VENTUCCI, WILDE, ZILIO. – Il Senato,

premessò:

che risulta imminente la costituzione, in base alla legge delega n. 662 del 1996, dell'organismo di controllo (Authority) relativo alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale le quali, nell'ambito delle attività di volontariato, rappresentano il cosiddetto «terzo settore», ispirato al concetto del *no profit*;

che per una serie di caratteristiche specifiche la città di Milano, in confronto ad altri centri urbani italiani, si qualifica come candidatura ideale ad ospitare la sede dell'Authority, essendo tale convinzione avvalorata dal fatto che il numero delle associazioni senza scopo di lucro (associazioni di volontariato, cooperative sociali e fondazioni) ivi presenti è incomparabilmente superiore alla media nazionale, annoverando nel settore fino a 25.000 occupati e facendo così di Milano la capitale dell'economia civile in Europa;

che l'intenso fervore di iniziative, realizzate in un clima di spiccata solidarietà e di grande trasparenza, ha condotto anche a realizzazioni originali di avanguardia, come la nascita della «carta delle donazioni» per l'autoregolamentazione della raccolta dei fondi o il primo esempio europeo di editoria *no profit*;

che il messaggio solidaristico è stato accolto anche dall'imprenditoria milanese e lombarda, che è giunta a sviluppare forme di associazionismo *no profit* tra i suoi *manager* e il terzo settore, come attesta l'esempio di «Sodalitas», promosso da Assolombarda;

che oltre al settore industriale anche quello bancario è intensamente coinvolto nella tematica *no profit* come attestano iniziative che risalgono al 1800 e che trovano la massima espressione nella Cariplo, la terza fondazione al mondo;

che tale collegamento centenario ha permesso l'instaurazione di rapporti stabili, trasparenti ed efficaci tra associazionismo sociale, imprenditoria sociale e finanza, rappresentando un esempio degno di essere fruttuosamente imitato;

che le università locali hanno collaborato attivamente al disegno generale, aprendo per prime in Italia le porte al bisogno formativo di nuovi dirigenti e *manager* del settore, contribuendo così a chiudere il cerchio di un tessuto sociale di rara potenzialità e dinamismo;

che il quadro generale testimonia, senza paragoni, l'impegno sinergico del mondo ecclesiale, laico, cooperativo, imprenditoriale e sindacale della città, segnalando Milano come modello di altissimo significato, al di là delle frontiere nazionali;

che, trattandosi di una candidatura oggettivamente indiscutibile, qualsiasi opzione alternativa non potrebbe che suscitare dubbi sulla capacità del Governo di effettuare scelte obiettive;

che l'intensità del giudizio verrebbe accentuata dal fatto che il tema in discussione è rappresentato da un'attività di volontariato e quindi svincolata da considerazioni materiali di carattere economico o mercantile;

che in caso di diniego si verrebbero quindi a mortificare l'investimento idealistico e l'efficienza operativa di cittadini che chiedono di dare e non di ricevere,

impegna il Governo a designare la città di Milano come sede dell'istituenda Authority per le organizzazioni non lucrative di utilità sociale.

(1-00225)

BESOSTRI, SQUARCIALUPI, DUVA, ELIA, PIATTI, MONTAGNA, MURINEDDU, BUCCIARELLI, MARINI, ANDREOLLI, DONDEYNAZ, SARACCO. – Il Senato,

premessò:

che risulta imminente la costituzione, in base alla legge delega n. 662 del 1996, dell'organismo di controllo (Authority) relativo alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale, le quali, nell'ambito delle attività di volontariato, rappresentano il cosiddetto «terzo settore», ispirato al concetto del *no profit*;

che per una serie di caratteristiche specifiche la città di Milano si qualifica come candidata ideale ad ospitare la sede dell'Authority, essendo tale convinzione avvalorata dal fatto che il numero delle associazioni senza scopo di lucro (associazioni di volontariato, cooperative sociali e fondazioni) ivi presenti è incomparabilmente superiore alla media nazionale, annoverando nel settore fino a 25.000 occupati e facendo così di Milano la capitale dell'economia civile in Europa, anche grazie alle analoghe attività che si svolgono nelle province limitrofe e nell'intera regione;

che l'intenso fervore di iniziative, realizzate in un clima di spiccata solidarietà e di grande trasparenza, ha condotto anche a realizzazioni originali di avanguardia, come la nascita della «carta delle donazioni» per la autoregolamentazione della raccolta fondi, o al primo esempio europeo di editoria *no profit*;

che il messaggio solidaristico è stato accolto anche dall'imprenditoria milanese e lombarda, che è giunta a sviluppare forme di associazionismo *no profit* tra i suoi *manager* e il terzo settore, come attesta l'esempio di «Sodalitas», promossa dall'Assolombarda e dalle associazioni collegate alla Caritas Ambrosiana;

che oltre al settore industriale anche quello bancario è intensamente coinvolto nella tematica *no profit*, come attestano iniziative che risalgono al 1800 e che trovano la massima espressione nella Cariplo, la terza fondazione al mondo;

che tale collegamento centenario ha permesso l'istituzione di rapporti stabili, trasparenti ed efficaci tra associazionismo sociale, imprenditoria sociale e finanza, rappresentando un esempio degno di essere fruttuosamente imitato;

che le università locali hanno collaborato attivamente al disegno generale, aprendo per prime in Italia le porte ai bisogni formativi di nuovi dirigenti e *manager* del settore, contribuendo così a chiudere il cerchio di un tessuto sociale di rara potenzialità e dinamismo;

che il quadro generale testimonia, senza paragoni, l'impegno sinergico del mondo ecclesiale, laico, cooperativo, imprenditoriale e sindacale della città, segnalando il capoluogo lombardo come modello di altissimo significato, al di là delle frontiere nazionali;

che l'intensità del giudizio verrebbe accentuata dal fatto che il tema in discussione è rappresentato da un'attività di volontariato e quindi svincolata da considerazioni materiali di carattere economico o mercantile,

impegna il Governo a designare la città di Milano come sede della istituenda Authority per le organizzazioni non lucrative di utilità sociale.

(1-00234)

Ha facoltà di parlare il senatore Travaglia per illustrare la mozione n. 225.

**Illustrazione
mozioni ore 17**

TRAVAGLIA. Signor Presidente, rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, con la mozione in esame si è inteso porre sul tappeto un tema di grande attualità, riferito a quella che un tempo si definiva semplicemente come azione di volontariato e che, con la crescente complessità ed articolazione della società moderna, ha visto l'evoluzione di forme sempre più organizzate che hanno trovato una loro consacrazione nel sistema delle ONLUS, vale a dire le organizzazioni non lucrative di utilità sociale.

Data la crescente complessità ed espansione del fenomeno, diventa essenziale la corretta identificazione, collocazione e legittimazione di tutte le istituzioni coinvolte nella realtà considerata, con la scelta corretta, tra l'altro, della collocazione geografica maggiormente in linea con l'*habitat* più vitale, accogliente e stimolante.

Qualche considerazione preliminare sulla natura del fenomeno del volontariato nelle sue successive incarnazioni nei concetti di *non profit* e di ONLUS fino alle sofisticate definizioni di «terzo settore» o di «economia civile».

La nostra società in generale, con particolare accentuazione nel modello occidentale, esprime una crescente esigenza di servizi sociali efficienti nel campo dell'assistenza, della sanità, dell'istruzione, della cultura e così via. L'impegno della società è quello di far sì che questi servizi, così fondamentali per l'uomo, siano disponibili per tutti, anche per i soggetti meno fortunati e più deboli, in forza di quel principio fondamentale che è la dignità dell'essere umano in tutte le sue dimensioni sia biologiche che psicologiche che spirituali.

Poichè le risorse economiche sono definite e limitate, è indispensabile offrire i servizi a chi ne ha veramente bisogno ed incrementare l'efficienza nell'erogare i servizi stessi. Bisogna cioè, nel sociale, eliminare sperperi ed ingiustizie.

Per conseguire questi risultati nell'erogazione dei servizi di assistenza è indispensabile organizzare una collaborazione complementare virtuosa fra Stato, privati e organizzazioni di solidarietà *no profit*, secondo un principio di sussidiarietà orizzontale.

Quando il conseguimento di finalità di interesse generale previste dalla Costituzione non può essere adeguatamente assicurato dall'autonomia dei privati anche attraverso le formazioni sociali, può scoccare il momento dell'intervento pubblico.

In primo luogo, lo Stato può fare molto, programmando, individuando risorse ed erogando, per quanto di sua competenza, servizi senza

sprechi. La situazione, invece, si sostanzia spesso in una gestione essenzialmente inefficiente, addirittura basata sulla distribuzione di benefici anche laddove non necessari, all'unico scopo di ottenere consensi.

In secondo luogo, il privato *profit* può svolgere liberamente una funzione di erogazione di servizi assistenziali in competizione con lo Stato, in modo da conseguire, attraverso la competizione, anche il risultato complessivo di migliorare l'efficienza globale del sistema dei servizi assistenziali.

In terzo luogo, oltre allo Stato e al privato, citiamo il *no profit*. Non è pubblico, inteso come Stato che eroga servizi, nè privato *for profit* che eroga al pari dello Stato servizi in concorrenza con lo Stato stesso. Il *no profit* offre assistenza sulla base di principi, siano essi laici o religiosi, che danno forti motivazioni in chi offre e costituiscono una profonda saldatura con chi riceve.

È quindi importante che il settore *no profit* cresca fisiologicamente in questa nostra società in termini quantitativi, vale a dire in percentuale rispetto al PIL, ma soprattutto in termini di capacità ed efficienza di gestione, con il conseguente incremento della qualità dei servizi stessi.

Il *no profit* deve essere un centro di distribuzione dei servizi con dignità imprenditoriale, con dignità politica, con dignità sociale. Rappresenta la via giusta, liberale più solidale. Non può essere solo espressione di vivacità e spontaneità di iniziative, seppure apprezzate, come pure non deve essere un centro di distribuzione di risorse e di sperpero senza autonomia.

Il *no profit* non deve svolgere cioè un ruolo subalterno rispetto allo Stato e al privato *for profit* nell'erogare i servizi sociali; non deve costituire neppure un soggetto che opera, se pure con dedizione e merito, in termini marginali rispetto allo Stato e al privato, a volte assistito, ed occupare quelle nicchie di cui nessuno si vuole interessare.

In questo mercato sociale la grande capacità competitiva dell'impresa *no profit* sta nelle profonde motivazioni che sono alla base del suo operare, cui peraltro deve dare strutture, dimensioni e capacità organizzativa. Lo Stato deve riconoscere e controllare una realtà che nasce ed esiste e non deve dare una autorizzazione inutile prima dell'esistenza operativa. Il formalismo burocratico può inutilmente bloccare o rallentare la spontaneità e l'esigenza di una efficace solidarietà.

Al fine di inquadrare un'attività che si va rapidamente espandendo, sono stati logicamente predisposti dei presidi giuridici: in primo luogo, la disciplina delle ONLUS, le organizzazioni non lucrative di utilità sociale, e, in seconda battuta, l'istituzione di una cosiddetta *Authority*. Al riguardo, il testo della legge n. 662 del 23 dicembre 1996 recita come segue: «Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri delle finanze, del lavoro e della previdenza sociale e per la solidarietà sociale è istituito un organismo di controllo. L'organismo di controllo opera sotto la vigilanza del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle finanze e garantisce, anche con emissione di pareri e deliberazioni, l'uniforme applicazione della normativa sui requisiti sogget-

tivi e sull'ambito di operatività rilevante per gli enti di cui ai commi 186 e 188. L'organismo di controllo ha, altresì, il compito di assicurare la tutela da abusi da parte di enti che svolgono attività di raccolta di fondi e di sollecitazione della fede pubblica attraverso l'impiego dei mezzi di comunicazione».

C'è da augurarsi che nella sua azione di presidio l'*Authority* privilegi soprattutto criteri di efficienza, basando il suo intervento, anche agevolativo, sulla valutazione dei risultati raggiunti e sui benefici conseguiti come risparmio da parte dello Stato.

È ora in discussione la scelta della sede nella quale insediare l'*Authority*: il comune di Milano si è ufficialmente candidato ad ospitarla. Se ha senso, come efficienza, il collegamento sinergico fra l'ambiente che genera una realtà dominante e l'organismo destinato a presidiarla, non vi è dubbio che Milano sia, in Italia, e non solo in Italia, la città con i maggiori titoli per ospitare la sede dell'*Authority* del volontariato.

Alcuni dati quantitativi e anche qualitativi. A Milano operano 70.000 volontari, intendendosi per tali le persone che si impegnino almeno due pomeriggi alla settimana, il che significa oltre il quattro per cento della popolazione contro una media nazionale del due per cento. In Lombardia i volontari sono oltre 250.000, un primato europeo; sono 25.000 gli occupati nel «terzo settore»; sulle 11.000 associazioni italiane, 2.200 operano in Lombardia. In Lombardia operano 460 cooperative sociali e a Milano e provincia 250, tante quante in Emilia. Su 514 fondazioni in Italia, la Lombardia ne ospita 130 e Milano 75: quelle di Milano e provincia gestiscono un patrimonio pari alla metà del totale italiano.

Ma non valgono solo i dati quantitativi. Milano è una città di grande pluralismo nelle sue iniziative di volontariato ed il testo stesso della mozione ne illustra gli aspetti salienti. Dalla nascita a Milano della «Carta per le donazioni», alla collaborazione fra imprenditoria e «terzo settore», come attestato dalla nascita di «Sodalitas»; dal coinvolgimento bancario col prestigio della terza cassa di risparmio al mondo, alle innovazioni universitarie per la formazione di *manager* del «terzo settore».

A ciò si aggiunga l'istituzione presso la Camera di commercio del primo osservatorio di economia civile; la capacità espressa dalla città nel campo della comunicazione sociale attestata dalla nascita a Milano di «Pubblicità progresso», dal «Festival della comunicazione sociale», dalla pubblicazione del settimanale «Vita», dedicato esclusivamente al volontariato, probabilmente unico al mondo ad uscire con quella cadenza temporale; l'esistenza del «Centro ricerche interuniversitario sui servizi di pubblica utilità», cui partecipano tre università milanesi più l'università di Bologna.

Alla luce di quanto detto, sembra difficile negare la legittimità della candidatura milanese; una scelta diversa rappresenterebbe un vero e proprio attentato ai principi di equità, oltreché una forma dolorosa di mortificazione e dissipazione culturale.

All'inizio pensavo, a tutela della vocazione di Milano al volontariato, di rivolgere soprattutto un appello ai colleghi lombardi, in quanto più di-

rettamente coinvolti. Mi rendo conto ora che tale linea sarebbe stata riduttiva e forse un poco provinciale; la realtà di Milano nel campo del *no profit* è talmente significativa, come elemento trainante per il paese intero, che ritengo giusto rivolgermi a tutti i colleghi senza distinzioni geografiche, nella certezza che sapranno valutare con intelligenza tutte le implicazioni della scelta.

Ovviamente, in questa vicenda il primo interlocutore è il Governo ed al suo rappresentante io qui mi rivolgo, augurandomi che possa ascoltare «con orecchio benevolo». La città di Milano, accusata talvolta di aridità mercantile e di materialismo monoculturale, non merita un trattamento non equo, proprio nel momento in cui svela i tesori nascosti, e quindi ignorati, del suo impegno sociale ed umano. (*Applausi dai Gruppi Forza Italia e Alleanza Nazionale. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Besostri per illustrare la mozione n. 234.

BESOSTRI. Signor Presidente, colleghe e colleghi, le due mozioni presentano molti punti di contatto, anche di carattere lessicale, e pertanto auspico che a conclusione del dibattito si pervenga al loro accoglimento. Debbo aggiungere che, oltre ai presentatori che hanno fatto in tempo a firmare materialmente la mozione n. 234, si sono poi associate anche le senatrici Bernasconi e Piloni, particolarmente attive nel «terzo settore».

Questa iniziativa dimostra come i parlamentari, non solo quelli milanesi e lombardi, possano dare un loro contributo di iniziativa alla città di Milano e alla Lombardia e per questo mi posso lamentare che, nei pur importanti «stati generali» che il comune di Milano ha voluto organizzare, la rappresentanza parlamentare sia della Camera dei deputati che del Senato della Repubblica sia stata totalmente ignorata. Penso dunque che l'amministrazione, forse anche in seguito a queste iniziative, possa riconsiderare quale sia l'apporto che possono dare alla città di Milano, alla sua provincia e alla regione i parlamentari eletti, che sono espressione dei cittadini che in quelle realtà vivono.

La realtà delle associazioni di volontariato, nei numeri, è già stata evidenziata dal senatore Travaglia, che mi ha preceduto nell'illustrazione della sua mozione. Si tratta di una realtà sicuramente importante, che spesso ha saputo ovviare alla carenza delle istituzioni o, a volte, semplicemente alla mancanza di umanità in un settore, quale quello dell'assistenza, che non può essere gestito unicamente in maniera burocratica.

È un impegno di carattere personale che a volte si estende oltre quei due pomeriggi la settimana che sono stati considerati come un segno per ritenere che il volontario non presti la sua attività in maniera episodica ma continuativa. Grazie anche al volontariato, ad esempio, l'assistenza degli immigrati extracomunitari ha potuto avere un impatto meno negativo sulla vita della città e si sono potute fornire condizioni di accoglienza che altrimenti non sarebbero state possibili.

A questo punto, vorrei invitare il senatore Travaglia, in qualità di primo firmatario della mozione n. 225, a stilare un testo unificato delle due mozioni perchè la conclusione cui si vuole giungere è la medesima e quindi non sarebbe comprensibile un voto diviso. È per questo che, volendo porre l'accento sulla positività dell'impegno del Governo, chiederei di cancellare, in una prospettiva di unificazione dei testi, quelle espressioni che quasi danno per scontato che ciò non sarà fatto e che rappresentano una specie di sfiducia nella possibilità dell'iniziativa, quasi che sia più importante poter rimproverare il Governo per non essersi impegnato piuttosto che impegnarlo a collocare a Milano la sede della *Authority*. (*Applausi dal Gruppo Forza Italia*).

PRESIDENTE. Prima di passare alla discussione, visto che è stata avanzata una proposta di testo modificato delle due mozioni, invito il senatore Travaglia e il senatore Besostri a concertarlo, se ci sono le condizioni per farlo.

Dichiaro aperta la discussione.

È iscritto a parlare il senatore Cortiana. Ne ha facoltà

**Discussione
generale
ore 17,16**

* CORTIANA. Signor Presidente, premetto di essere assolutamente d'accordo nel pervenire ad un testo unificato perchè leggendo anche soltanto di volata i due testi, mi sembra che non vi sia ragione perchè non vengano unificati. Questo lo dico alla luce del fatto che ho firmato un testo che è stato presentato dall'opposizione; non a caso, sono un cittadino milanese e ho colto, all'interno della proposta dei colleghi, un'intelligente lettura del principio di sussidiarietà e anche una grande opportunità di cogliere ciò che negli ultimi stati generali – e questo i colleghi lo sanno, ma il testo è stato scritto molto prima – a Milano il Cardinal Martini ha detto con forza; forse è stata l'unica voce che con grande forza ha richiamato l'attenzione agli ultimi stati generali a una lettura dell'intervento del volontariato, cooperazione sociale e associazionismo, della sussidiarietà quindi, in termini non residuali, in termini non aggiuntivi, ma di coprogettazione della riforma del *welfare*, dello Stato sociale.

A mio avviso è importante scegliere Milano sia per le condizioni che sono richiamate nelle due mozioni (un'attenzione che va dall'università all'Assolombarda, una tradizione consolidata anche alle nuove strade di formazione, persino di *manager* della sussidiarietà), ma anche perchè è in discussione nelle Camere una legge come quella relativa alle fondazioni bancarie; ed essendo Milano un grande centro finanziario, è bene che le fondazioni non risultino un paravento gestore di *holding*, di banche, ma che fino in fondo siano coerenti con quella che formalmente dovrebbe essere la loro natura costitutiva. A mio avviso, quindi, può nascere un'ottima collaborazione, che veda nella sussidiarietà uno degli elementi che consentono di riprodurre la *polis* all'interno del nostro paese.

Mi permetto un riferimento agli ultimi dati elettorali di questa tornata. Si è cercato – analisti, politologi, politici – di analizzare il risultato e la natura dell'astensione attribuendola all'elettorato ulivista insoddi-

sfatto, ipotizzando che è la prima volta che la sinistra non va a votare, eccetera. A mio avviso, questa è una lettura sicuramente fondata, ma che coglie solo parzialmente un dato. Il vero dato è che da anni assistiamo nel nostro paese ad una cesura tra la dimensione di politica pubblica e la dimensione sociale, e non tanto perchè la dimensione sociale fa altro, ma perchè si tende ad una atomizzazione e ad una indifferenza che sarebbe sbagliato ridurre soltanto ad egoismo. Allora in questo senso una realtà così grande, importante e delicata come Milano, che è tuttora alla ricerca di un proprio ruolo e di una propria funzione e quindi della ridefinizione di una propria identità, potrebbe vedere, nell'ospitare un'*Authority* sul *no profit*, una funzione importante che contribuisca alla ricostruzione della *polis*. In questo senso, a mio avviso, non si riscontra all'interno delle due mozioni nulla di differente.

A me spiace svolgere questo intervento da milanese, per cui si può pensare che io cerchi di dare argomentazioni il più possibile convincenti e nobili a interessi di campanile, però credo che i colleghi che fanno parte qui dell'opposizione, ma governano la città di Milano, siano i primi a sapere che ci sono dei problemi che in questo momento vanno al di là dei colori e riguardano proprio la ricostituzione di un tessuto di connessione tra società ed istituzioni. Anche le ultime vicende accadute in via Spaventa hanno messo in luce questo e hanno messo in luce una volontà di tutti di non speculare su quella vicenda, ma di capire che sono fenomeni complessi, da gestire in modo complesso, e l'unica possibilità è ricostituire queste intelaiature.

Spero che questa *Authority* – permettetemi il gioco di parole – sia anche autorevole nelle sue capacità e nella sua azione e possa davvero svolgere questa funzione. Quindi mi auguro che tutti condividiamo queste mozioni, indipendentemente da dove abitiamo, dai colleghi da cui veniamo, da dove siamo stati eletti; peraltro, il mio collegio non è a Milano, per cui in questo senso non faccio politica di campanile. Credo che tutto questo avrebbe un grande significato di riconnessione tra società politica e società civile.

PRESIDENTE. Poichè mi pare di aver capito che i colleghi hanno poi raggiunto un accordo su un nuovo testo, chiedo conferma ai senatori Besostri e Travaglia.

TRAVAGLIA. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ci sia data allora notizia di come il testo viene articolato in modo che il rappresentante del Governo possa successivamente intervenire.

TRAVAGLIA. Signor Presidente, vi sono due elisioni e due aggiunte nel nuovo testo. Alla fine del terzo capoverso – le cui prime parole sono: «che per una serie di caratteristiche...» – sono aggiunte le seguenti parole: «...grazie anche alle iniziative nelle altre province lombarde»; si tratta di

una estensione dell'impegno di Milano che coinvolge anche le altre provincie della regione. Alla fine del quarto capoverso si integra un aspetto, nel senso che il messaggio solidaristico è stato colto anche dall'imprenditoria milanese, e si aggiungono le seguenti parole: «...che si pone accanto alle associazioni collegate alla Caritas Ambrosiana»; si tratta di un riconoscimento ulteriore di una fascia molto attiva e molto importante delle iniziative solidaristiche e volontaristiche.

Vengono inoltre eliminati il quart'ultimo e il penultimo paragrafo, che recano le parole: «...che, trattandosi di una candidatura oggettivamente indiscutibile, qualsiasi azione alternativa non potrebbe che suscitare dubbi sulla capacità del Governo di effettuare scelte obiettive;»; e «che in caso di diniego...» – un paragrafo pessimistico «...si verrebbero quindi a mortificare l'investimento idealistico e l'efficienza operativa di cittadini che chiedono di dare e non di ricevere.».

Vi sono in conclusione due elisioni e due aggiunte, che sostanzialmente non alterano il significato complessivo del testo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

CASTELLANI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Signor Presidente, in questa fase il Governo prende atto del dibattito nonchè della unificazione delle due mozioni. Però, al fine di valutare attentamente le argomentazioni ed il complesso delle motivazioni qui esposte dai senatori intervenuti, chiede una pausa di riflessione ed un rinvio della replica del Governo e della votazione sulla nuova mozione ad altra seduta.

CARUSO Antonino. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARUSO Antonino. Sarebbe interessante sapere se il Governo ha una opinione sul termine del differimento, al fine di cooperare con la Conferenza dei Capigruppo e con la Presidenza cui spetta la calendarizzazione dei lavori.

PRESIDENTE. Chiedo pertanto al Governo quale sia il «tasso temporale» di rinvio richiesto.

CASTELLANI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Ritenendo che nella prossima settimana non si possa addivenire alla conclusione del dibattito in corso, il Governo chiede di rinviare la discussione a quella successiva.

PRESIDENTE. Pertanto, in sede di Conferenza dei Capigruppo, dove è anche presente il Ministro per i rapporti con il Parlamento, sarà assunta una decisione definitiva sul reinserimento di tale argomento all'ordine del giorno.

CARUSO Antonino. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARUSO Antonino. Signor Presidente, volevo altresì chiedere che – con il consenso del senatore Travaglia – vengano aggiunte alla nuova mozione la mia firma e, per mandato ricevuto dagli stessi, anche quella dei senatori Mantica, Servello e Pellicini.

PRESIDENTE. Ne prendiamo atto, con il consenso del senatore Travaglia e a questo punto suppongo anche del senatore Besostri, essendo stata unificata in una unica mozione le due precedentemente presentate.

BESOSTRI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BESOSTRI. Signor Presidente, chiedo appunto che i firmatari della seconda mozione vengano aggiunti alla nuova mozione oltre alle senatrici Piloni e Bernasconi che ne hanno fatto espressa richiesta.

CORTIANA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORTIANA. Signor Presidente, chiedo di aggiungere la mia firma al nuovo testo della mozione.

PRESIDENTE. Sì, senatore Cortiana, è stato già fatto essendo lei tra i presentatori della mozione n. 225.

**Presentazione
mozione n. 272**

In conclusione, le mozioni nn. 225 e 234 risultano ritirate ed è presentata la nuova mozione n. 272, il cui testo è il seguente:

TRAVAGLIA, BESOSTRI, AMORENA, ANDREOLLI, ASCIUTTI, AZZOLLINI, BALDINI, BERNASCONI, BUCCI, BUCCIARELLI, CARUSO Antonino, COLLA, CORTELLONI, CORTIANA, DANIELE GALDI, DE CORATO, DONDEYNAZ, DUVA, ELIA, FUMAGALLI CARULLI, GRILLO, LA LOGGIA, MANTICA, MARINI, MILIO, MONTAGNA, MONTELEONE, MURINEDDU, NAVA, NOVI, PASTORE, PELLICINI, PERA, PIANETTA, PIATTI, PILONI, PINGGERA, RESCAGLIO, ROTELLI, SARACCO, SERVELLO, SQUARCIALUPI, TABLADINI, TOMASSINI, TURINI, VEGAS, VENTUCCI, WILDE, ZILIO. – Il Senato,

premessò:

che risulta imminente la costituzione, in base alla legge delega n. 662 del 1996, dell'organismo di controllo (Authority) relativo alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale le quali, nell'ambito delle attività

di volontariato, rappresentano il cosiddetto «terzo settore», ispirato al concetto del *no profit*;

che per una serie di caratteristiche specifiche la città di Milano, in confronto ad altri centri urbani italiani, si qualifica come candidatura ideale ad ospitare la sede dell'Authority, essendo tale convinzione avvalorata dal fatto che il numero delle associazioni senza scopo di lucro (associazioni di volontariato, cooperative sociali e fondazioni) ivi presenti è incomparabilmente superiore alla media nazionale, annoverando nel settore fino a 25.000 occupati e facendo così di Milano la capitale dell'economia civile in Europa, grazie anche alle iniziative nelle altre province lombarde;

che l'intenso fervore di iniziative, realizzate in un clima di spiccata solidarietà e di grande trasparenza, ha condotto anche a realizzazioni originali di avanguardia, come la nascita della «carta delle donazioni» per l'autoregolamentazione della raccolta dei fondi o il primo esempio europeo di editoria *no profit*;

che il messaggio solidaristico è stato accolto anche dall'imprenditoria milanese e lombarda, che è giunta a sviluppare forme di associazionismo *no profit* tra i suoi *manager* e il terzo settore, come attesta l'esempio di «Sodalitas», promosso da Assolombarda che si pone accanto alle associazioni collegate alla Caritas Ambrosiana;

che oltre al settore industriale anche quello bancario è intensamente coinvolto nella tematica *no profit* come attestano iniziative che risalgono al 1800 e che trovano la massima espressione nella Cariplo, la terza fondazione al mondo;

che tale collegamento centenario ha permesso l'instaurazione di rapporti stabili, trasparenti ed efficaci tra associazionismo sociale, imprenditoria sociale e finanza, rappresentando un esempio degno di essere fruttuosamente imitato;

che le università locali hanno collaborato attivamente al disegno generale, aprendo per prime in Italia le porte al bisogno formativo di nuovi dirigenti e *manager* del settore, contribuendo così a chiudere il cerchio di un tessuto sociale di rara potenzialità e dinamismo;

che il quadro generale testimonia, senza paragoni, l'impegno sinergico del mondo ecclesiale, laico, cooperativo, imprenditoriale e sindacale della città, segnalando Milano come modello di altissimo significato, al di là delle frontiere nazionali;

che l'intensità del giudizio verrebbe accentuata dal fatto che il tema in discussione è rappresentato da un'attività di volontariato e quindi svincolata da considerazioni materiali di carattere economico o mercantile;

impegna il Governo a designare la città di Milano come sede dell'istituenda Authority per le organizzazioni non lucrative di utilità sociale.

(1-00272)

Rinvio il seguito della discussione della mozione 1-00272 ad altra seduta che sarà stabilita dalla Conferenza dei Capigruppo.

Discussioni
mozioni
nn. 156 e 268

**Discussione e reiezione delle mozioni nn. 156 e 268
sulla sicurezza nei trasporti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni nn. 156 e 268 sulla sicurezza nei trasporti:

LAURO, GRECO, VALENTINO, CENTARO, MUNGARI, RAGNO, CAMPUS, FISICHELLA, CASTELLANI Carla, NAVA, D'ALÌ SCOPELLITI, PALOMBO, PORCARI, GUBERT, VENTUCCI, BUCCI, BOSI, TURINI, SILIQUINI, DE ANNA, SELLA DI MONTELUCE, MAGGIORE, D'ONOFRIO, MINARDO, LA LOGGIA, LO CURZIO, SCHIFANI, BALDINI, FOLLONI, MONTELEONE, BIASCO, CIRAMI, TAROLLI, BETTAMIO, PONTONE, MEDURI, MAGNALBÒ BASINI, MARRI, TERRACINI, D'URSO, CAMBER, VERALDI, CUSIMANO, BONATESTA, PERA, MANFREDI, RIZZI, BOSELLO, CONTESTABILE, BEVILACQUA, PIANETTA, GAWRONSKI, CORTELLONI, COLLINO, PEDRIZZI, ZANOLETTI, RECCIA, MANCA, CALLEGARO, PASTORE, TRAVAGLIA, PASQUALI, AZZOLLINI, VEGAS.
- Il Senato,

premessò:

che in data 17 novembre 1997, al Congresso mondiale della ricerca ferroviaria svoltosi a Firenze, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli, ha annunciato che da gennaio scatteranno le nuove tariffe delle Ferrovie e che per la prima volta i biglietti non saranno più legati ai chilometri di percorrenza ma alla tratta, cioè al tipo di collegamento, oltre che alla qualità del servizio offerto;

che conseguentemente i prezzi subiranno un aumento complessivo del 19 per cento nel giro di quattro anni, di cui un 2,5 per cento già realizzato nel 1997;

che il servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato è unanimemente considerato scadente e totalmente inadeguato alle esigenze degli utenti;

che solo nel 1997 si sono verificati numerosi guasti tecnici che hanno posto a serio rischio l'incolumità dei passeggeri: la sciagura più grave risale al 12 gennaio, quando il Pendolino «Botticelli» Milano-Roma deragliava all'ingresso della stazione di Piacenza, causando 8 morti e 36 feriti;

che tali disservizi sono stati denunciati ripetutamente da numerosissime interrogazioni parlamentari che ad oggi non risultano avere ricevuto alcuna risposta, in palese violazione di uno dei principali diritti del Parlamento, ossia la facoltà di vigilare sull'attività governativa,

impegna il Governo:

a sospendere immediatamente i rincari delle tariffe ferroviarie nell'attesa che venga realizzato un serio programma di risanamento e di rilancio delle Ferrovie dello Stato;

a garantire che l'aumento delle tariffe sia effettivamente legato al miglioramento della qualità del servizio offerto ed alla maggiore sicurezza

garantita ai passeggeri, oltre che a garantire una politica tariffaria che vada incontro alle esigenze dei pendolari;

a riferire nelle Aule parlamentari circa la vigilanza – prevista dall'articolo 16 del Contratto di programma – relativa alla definizione degli *standard* di sicurezza, di qualità della circolazione, di innovazione tecnologica e la loro applicazione, sulle eventuali sanzioni in seguito ad infrazioni commesse dalla Società ed inoltre circa la graduale apertura alla partecipazione ai privati delle strutture societarie dedicate ai servizi di trasporto, come previsto dall'articolo 8, comma 3, dello stesso Contratto di programma.

(1-00156 p.a.)

CASTELLI, GASPERINI, ROSSI, PERUZZOTTI, WILDE, LAGO, MANARA, BRIGNONE, MORO, TIRELLI. – Il Senato, premesso:

che le Ferrovie dello Stato spa versano in uno stato di dissesto economico, tecnico e strutturale messo in luce dalla catena di incidenti sempre più frequenti culminati nel recente evento dell'ETR 500 in servizio sulla tratta Napoli-Milano, bloccatosi per quattro ore in galleria con conseguenti gravissimi disagi per i passeggeri;

che questo incidente ha evidenziato come le Ferrovie siano totalmente sprovviste di un piano per le emergenze, mentre altri paesi, come ad esempio la Svizzera, possiedono degli appositi mezzi detti carri di spegnimento e di salvataggio pronti ad accorrere in ogni situazione di necessità; questi convogli possono operare in situazioni estreme: in galleria, all'aperto in tratti angusti e poco accessibili, anche nell'oscurità o in atmosfera tossica o priva di ossigeno e sono muniti sia di dispositivi per il lancio di sostanze antincendio che di apparecchiature di erogazione di ossigeno ed altri sussidi sanitari;

che l'incidente suddetto è solo l'ultimo di una lunga serie che di seguito si riporta:

il 12 gennaio 1997 l'ETR 460 (Pendolino) deraglia sulla Milano-Bologna all'altezza di Piacenza: 8 morti;

pochi giorni dopo, il 18 gennaio 1997 a Codogno sulla linea Milano-Bologna un treno merci investe un treno passeggeri: 2 feriti;

il 2 agosto 1997 il treno Reggio Calabria-Torino deraglia nei pressi di Roma: 6 feriti;

il 2 ottobre 1997 alla stazione di Roma Termini il treno Avezzano-Roma urta contro i respingenti di un binario: 6 feriti;

il 28 novembre 1997 un treno cisterna investe un treno locale nella stazione di Pontedecimo a Genova: 5 feriti;

il 2 febbraio 1998 il treno Varese-Milano carico di pendolari finisce in una scarpata: 23 feriti;

l'11 febbraio 1998 un treno partito da Roma diretto a Pisa si scontra con un locomotore: 25 feriti;

il 24 febbraio 1998 in una stazione romana scoppia il motore di un treno per Viterbo: 4 feriti;

il 9 marzo 1998 prende fuoco un locomotore nella stazione di Savona: 1 ferito;

il 23 marzo 1998 a Castello, vicino Firenze, per uno scontro tra un Eurostar ETR 480 (Pendolino) Roma-Bergamo e un treno regionale, una persona ha perso la vita ed altre 41 sono rimaste ferite;

che ai sensi della direttiva n. 440/91 CEE dovrà cessare il monopolio del materiale circolante e dovrà essere dato libero accesso a treni appartenenti ad altri paesi della Comunità europea, ma non si capisce come ciò possa avvenire in considerazione del fatto che le linee intorno al nodo di Milano sono completamente sature e pertanto non consentono l'accesso di alcun treno supplementare;

che dalle verifiche di bilancio 1996 si rileva che gli oneri finanziari ammontano a ben 3.534.979 miliardi, i costi della produzione sono aumentati rispetto al 1995 di 2.950 miliardi, raggiungendo l'impressionante cifra di 19.389.921 miliardi, a fronte di ricavi da traffico di 5.113 miliardi; la perdita di esercizio è passata da 1.580.557 miliardi del 1995 a 3.340.620 del 1996; da questi dati si evince che l'insediamento a metà anno 1996 del ministro Burlando non ha portato alcun cambiamento di rotta, ma anzi ad un aggravamento della situazione delle Ferrovie dello Stato spa;

che anche la qualità del servizio è fortemente peggiorata, essendo enormemente aumentato il numero dei convogli in ritardo rispetto agli anni precedenti;

che sia il Ministro che i vertici delle Ferrovie condividono nella sostanza le premesse sopra riportate, tanto che il presidente Demattè ha dichiarato in data 24 marzo 1998 nel corso dell'indagine conoscitiva sulle problematiche del settore: «Ritengo opportuno sottolineare prioritariamente che questi incidenti sono dovuti ad una situazione più generale riguardante una rete vecchia e congestionata, all'esistenza di una scarsa automazione, alla vetustà del materiale rotabile e anche ai problemi di manutenzione che nel tempo si sono ingranditi. Molti incidenti sono anche riferibili al deterioramento organizzativo dell'azienda, ai diversi livelli di responsabilità, alla qualità del *management* e ai problemi di formazione del personale. La gravità era già evidenziata dal forte disavanzo dei bilanci dell'azienda oltre che dalla situazione strutturale della stessa. La rete ferroviaria è infatti ancora quella di settant'anni fa e il materiale rotabile è vecchio mediamente di ventotto anni per i locomotori e venticinque anni per le carrozze»;

che le motivazioni del presidente sono sostanzialmente uguali a quelle adottate sia dal Ministro che dall'amministratore delegato Cimoli;

che viene però respinta ogni responsabilità in quanto si sostiene che questa fallimentare situazione è stata ereditata dai Governi e dalle gestioni precedenti e pertanto il Ministro non ha alcuna responsabilità in merito;

considerato invece che il Ministro ha gravissime responsabilità per le seguenti motivazioni:

per obblighi contrattuali: il Ministro dei trasporti e della navigazione, in data 25 marzo 1996, ha stipulato con l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa un contratto di programma per gli anni 1994-2000 che all'articolo 16 prevede, tra le altre cose, che l'esercizio del potere di vigilanza sull'attuazione del contratto stesso spetti al Ministro; nello specifico, la vigilanza ha tra i suoi oggetti «la definizione di *standard* di sicurezza, di qualità della circolazione, di innovazione tecnologica e la loro applicazione»;

per motivi attinenti alla sicurezza: i treni ETR 500, meglio noti come Eurostar, sono stati messi in servizio a partire dal 1° giugno 1996 e quindi in un periodo ricadente sotto l'amministrazione del Ministro; ciò malgrado esistessero precisi rapporti all'interno delle Ferrovie dello Stato, che il Ministro ha sempre tenuti nascosti al Parlamento, che denunciavano l'eccessiva difettosità di questi treni sconsigliandone decisamente l'utilizzo; ciò ha fatto sì che nel solo mese di novembre su circa 2.000 corse di Eurostar si siano verificati ben 4.500 guasti; nei mesi successivi l'incidenza dei guasti è rimasta sostanzialmente la medesima; detti guasti hanno provocato un tracollo nella puntualità di marcia dei convogli, ma ciò che è più grave è che si configura la possibilità che, nei casi più gravi, questi possano ingenerare incidenti, con conseguente danno fisico e psicologico dei viaggiatori; la condizione di detti treni è così grave per cui il Ministro non può non esserne a conoscenza, come non può non essere a conoscenza del fatto che essi sono stati commissionati in gran fretta, a trattativa privata, prima del 1° gennaio 1993, data di entrata in vigore della normativa europea sugli appalti, all'interno dell'operazione TAV che presenta molti lati oscuri e che ha coinvolto grandi aziende italiane e tutti i partiti della prima Repubblica, tra cui anche quello al quale appartiene il Ministro;

considerato altresì:

che è pertanto di precisa responsabilità del ministro Burlando e delle Ferrovie l'aver mantenuto in servizio treni che presentano un eccessivo grado di difettosità e pericolosità e che hanno pertanto indubbiamente gravemente peggiorato la qualità del servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato;

che inoltre il Ministro ha più volte denunciato sulla stampa e in Parlamento la grave mancanza di sistemi automatici di controllo quali i sistemi ATC (Automatic train control); il Ministro avrebbe potuto, nell'ambito dell'Addendum al contratto di programma nel quale è stato deciso l'impiego di ulteriori 7.286 miliardi stanziati dalla legge finanziaria '96, destinare cospicue risorse al problema sicurezza, mentre, al contrario, è stato fatto approvare un Addendum che destina la maggior parte delle risorse a raddoppi non solo inutili, ma addirittura deleteri per le finanze delle Ferrovie dello Stato spa; infatti, dall'analisi dei dati contenuti nel suddetto documento, si è preferito destinare il 57 per cento della somma sopra prevista per le regioni dell'Obiettivo 1, a fronte della clausola ri-

chiesta dall'Unione europea che prevede il 33,3 per cento; dal punto di vista del sistema paese questa scelta è gravissima in quanto:

non si interviene sulle linee sature quali la Milano-Brescia-Verona e la Milano-Bologna;

si vanificano le indicazioni dell'Unione europea che prevedono per l'Italia, tra l'altro, il contributo alla realizzazione della trasversale Madrid-Milano-Trieste-Kiev, meglio indicata come «Corridoio V» dalla Conferenza di Helsinki del giugno 1997.

Tutto ciò impedisce di fatto la realizzazione pratica della direttiva CEE n. 440/91 che non può avere attuazione su linee sature;

dal punto di vista finanziario le scelte del Ministro attraverso l'Addendum e il contratto di programma non solo non conducono ad un risanamento della società, ma comportano un ulteriore grave dissesto; infatti nella stessa relazione delle Ferrovie dello Stato spa che accompagna l'Addendum e il contratto di programma viene dichiarato che gli investimenti previsti per la Caserta-Foggia, la Potenza-S.N. Melfi, la Palermo Messina, la Orte-Falconara, la Pontremolese, la Decimomannu-S.Gavino porteranno ad un valore attuale netto cumulato negativo di oltre 1.200 miliardi che graverà sui bilanci dell'azienda;

atteso:

che proprio oggi la Corte dei conti, in occasione della relazione sui bilanci 1995-96 delle Ferrovie dello Stato, ha formulato pesanti censure sulla gestione delle Ferrovie, invitando i Ministri vigilanti, primo fra tutti quello dei trasporti, e gli organi societari «a meglio valutare la sostenibilità nel tempo» delle iniziative assunte dalla passata e dalla presente gestione delle Ferrovie dello Stato; in particolare i giudici della sezione di controllo sugli Enti hanno criticato fortemente il progetto di ristrutturazione dell'Alta velocità, bocciando il *business plan* teso a dimostrare la sostenibilità del nuovo progetto, ritenendolo invece deficitario riguardo alla previsione dei flussi finanziari necessari alla TAV per rimborsare i prestiti; inoltre la magistratura contabile muove ulteriori critiche in merito al pesante fardello di contenzioso fiscale in materia di IVA e sulla fallimentare politica del personale «ereditata dalla gestione Necci», ma non corretta dagli attuali amministratori; è assurdo pensare, infatti, che si possa arrivare nell'anno 2000 ad un costo del lavoro globale pari a lire 8.200 miliardi, quando nel 1996 questo è ancora pari a lire 10.923 miliardi, senza contare i maggiori oneri recati dall'ultimo contratto stipulato; inoltre la Corte rileva che il piano d'impresa sovrastima di molto i ricavi che in realtà si potranno conseguire dal traffico, tenendo conto dell'andamento sostanzialmente stabile del trasporto ferroviario negli anni 1995-1996;

che la censura maggiore che la Corte muove è quella relativa alle modalità di assunzione dell'attuale amministratore delegato, Gianfranco Cimoli, il quale in brevissimo tempo è stato cooptato nel consiglio delle Ferrovie dello Stato e assunto a tempo indeterminato come dirigente della società con lo stipendio di 600 milioni all'anno, prima ancora di venire nominato amministratore; un simile comportamento, rileva la Corte, è non solo contrario ad ogni criterio di buona gestione, ma può costituire

un pericoloso precedente; inoltre il compenso è ritenuto eccessivo ed è in contrasto con quanto praticato nelle principali società per azioni a capitale pubblico; senza contare che dai bilanci risulta eccessivo il ricorso alle consulenze esterne, con costi sicuramente più elevati di quelli che si potrebbero avere valorizzando meglio le risorse interne; infine, la Corte ha criticato il modello di redazione del bilancio relativo al costo del personale in quanto non sarebbe chiaramente indicato il costo relativo al personale dirigente rispetto al restante personale;

verificato che le scelte del Ministro portano a:

- insufficiente sicurezza e grave pericolo per i viaggiatori;
- ulteriore dissesto dei bilanci delle Ferrovie dello Stato spa;
- paralisi del sistema ferroviario nelle aree economicamente trainanti del paese;
- vanificazione di fatto della direttiva n. 440/91 CEE,

impegna il Ministro:

a modificare radicalmente la politica attuale in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, privilegiando gli investimenti relativi all'ammmodernamento e alla messa in sicurezza della rete già esistente, rispetto ai nuovi investimenti;

a riconsiderare la politica di investimenti prevista dal contratto di programma 1994-2000 e nel relativo Addendum, alla luce dell'ingresso dell'Italia in Europa, tenendo altresì conto degli impegni internazionali sottoscritti, con particolare riferimento alla Conferenza di Helsinki del giugno 1997;

ad intervenire prioritariamente sulle linee sature e nelle aree più congestionate per quanto riguarda il traffico su gomma, al fine di trasferire una significativa quota di traffico sia merci che passeggeri dalla gomma al ferro;

a privilegiare gli investimenti che comportino valori attuali netti positivi, evitando quelli a valore attuale netto negativo che graverebbero le Ferrovie dello Stato spa di ulteriori oneri finanziari, e soltanto nel caso in cui ciò accada, per inderogabili esigenze di carattere sociale, vengano chiaramente indicate le risorse aggiuntive da conferire alle Ferrovie dello Stato spa.

(1-00268)

Ha facoltà di parlare il senatore Lauro per illustrare la mozione 1-00156.

**Illustrazione
mozioni
Ore 17,27**

* LAURO. Signor Presidente, sono convinto che il Sottosegretario per arrivare in ritardo deve aver preso il treno perchè è la sola circostanza per cui potremmo scusarlo.

PAGANO. O l'aliscafo!

BORNACIN. Basta l'autobus.

LAURO. Il problema della sicurezza si intreccia con quello delle tariffe. In data 17 novembre 1997, al Congresso mondiale della ricerca ferroviaria, l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli annunciò che dal 1° gennaio sarebbero scattate le nuove tariffe delle Ferrovie. Fortunatamente – e devo ringraziare di questo gli altri circa settanta senatori che insieme a me hanno firmato la mozione – questa iniziativa è stata bloccata: fino ad oggi infatti nessun aumento è avvenuto.

Noi non siamo in linea di massima contro l'aumento delle tariffe, ma queste devono essere adeguate al servizio offerto. Ebbene, è unanimemente riconosciuto che il servizio offerto dalle Ferrovie italiane sia scadente. Infatti, tra i paesi europei siamo solo prima della Turchia, all'undicesimo posto; senza parlare poi del problema dei trasporti ferroviari nel Mezzogiorno, che è l'eterno deluso della politica dei trasporti e della politica delle infrastrutture ferroviarie. Noi speriamo che in futuro, tenuto conto che comunque il contratto di programma era previsto per tratta o per servizio, ci saranno finalmente delle tariffe adeguate ai servizi e quindi molto più basse nel Mezzogiorno d'Italia rispetto al Nord del paese, proprio per la differenza esistente nei servizi.

Pertanto, il primo punto, quello della qualità dei servizi, deve essere riferito alla sicurezza del trasporto, alla puntualità e alla regolarità dei convogli, alla pulizia e alle condizioni igieniche delle stazioni e dei convogli, ai servizi offerti nelle stazioni e a bordo dei treni, ai tempi di attesa per le operazioni di sportello, le informazioni alla clientela, l'accesso dei disabili e così via. Il mio intervento tuttavia riguarderà solo il problema della sicurezza.

Il programma degli investimenti delle Ferrovie è pari a 10.000 miliardi, l'occorrente per un progetto di sicurezza elaborato alle Ferrovie dello Stato. Siamo preoccupati che questo si riveli l'ennesimo tentativo di acquisire fondi cavalcando l'onda del malessere generalizzato. Riteniamo necessario svolgere un'azione preventiva di "fidelizzazione" dell'utenza ferroviaria, che passi attraverso un concreto miglioramento del prodotto complessivo offerto. Successivamente, e solo successivamente, potrà essere considerata l'ipotesi di aumenti tariffari mirati, sulla scorta dei risultati. Ecco il motivo della mozione. Naturalmente, in questo momento, il primo punto della mozione è sospeso perchè, di fatto, vi è stata una sospensione dei rincari, le tariffe non sono state aumentate. La mozione pertanto ha prodotto i suoi effetti.

Il secondo obiettivo è quello di garantire che l'aumento delle tariffe sia effettivamente legato al miglioramento della qualità del servizio. Su questo vorremmo che vi fosse la garanzia; è questo ora il motivo della mozione, perchè a tal punto il primo obiettivo potrebbe ritenersi superato; bisogna poi intervenire nell'ambito del problema della sicurezza, cioè subordinare l'eventuale aumento delle tariffe alla realizzazione di un serio programma di risanamento e di rilancio delle Ferrovie dello Stato, previo parere espresso dalle competenti Commissioni parlamentari.

Vorrei modificare la mozione n. 156 in questo modo e quindi, signor Presidente, se lei lo ritiene possibile, intendo sottoporle il nuovo testo di

tale mozione, oppure il vecchio testo modificato, poichè nella parte in cui si invitava a sospendere immediatamente i rincari la mozione stessa ha già prodotto effetti. (*Applausi dal Gruppo Forza Italia e dei senatori Bornacin e Pinggera*).

PRESIDENTE. Senatore Lauro, può certamente presentare alla Presidenza il nuovo testo della mozione n. 156.

Ha facoltà di parlare il senatore Castelli per illustrare la mozione n. 268.

* CASTELLI. Signor Presidente, con la mozione n. 268 vogliamo dimostrare una tesi riguardante la questione, che è da tempo all'ordine del giorno, della scarsa sicurezza delle nostre Ferrovie. Nella prima parte della mozione abbiamo richiamato una serie di episodi e di incidenti che hanno provocato 8 morti e 110 feriti. Rappresenta comunque solo una estrapolazione dal lungo elenco di incidenti che sono avvenuti.

A fronte di tali incidenti, come reagiscono il Ministro, il Governo ed i responsabili delle Ferrovie? Con una tesi molto semplice, sostanzialmente unanime. In sostanza dicono di aver ereditato una situazione disastrosa e che le Ferrovie sono allo sfascio, pertanto dichiarano di aver bisogno di tempo per migliorare la situazione. A tale proposito vorrei citare testualmente cosa ha avuto modo di dichiarare il presidente Demattè in data 24 marzo 1998 nel corso dell'indagine conoscitiva sulle problematiche del settore che abbiamo finito da poco di svolgere in 8ª Commissione: «Ritengo opportuno sottolineare prioritariamente che questi incidenti sono dovuti ad una situazione più generale riguardante una rete vecchia e congestionata, all'esistenza di una scarsa automazione, alla vetustà del materiale rotabile e anche ai problemi di manutenzione che nel tempo si sono ingranditi». Demattè ha poi concluso dicendo: »La rete ferroviaria è infatti ancora quella di settant'anni fa e il materiale rotabile è vecchio mediamente di ventotto anni per i locomotori e venticinque anni per le carrozze».

In sostanza si scaricano le responsabilità sulle politiche dei precedenti Governi e dei passati *management*, respingendo invece ogni responsabilità propria. Ebbene, con la mozione n. 268 intendiamo dimostrare – come sto cercando di fare anche in questa mia illustrazione – che in realtà il Governo ha grandissime responsabilità perchè, se è vero che è stata ereditata una situazione che si può definire disastrosa, è altrettanto vero che questo Governo non ha fatto nulla per migliorarla, anzi ha fatto moltissimo per procedere sulla strada che è stata percorsa prima dai vertici che lo hanno preceduto.

A tale proposito citiamo dei fatti ben precisi, il primo dei quali è di ordine giuridico: non è vero che le Ferrovie dello Stato sono completamente slegate dall'azione del Ministro, nonostante esse oggi siano una S.p.a. e quindi possiedano una struttura giuridica di natura privatistica; tanto è vero che nel contratto di programma per gli anni 1994 – 2000 all'articolo 16 è previsto che l'esercizio del potere di vigilanza sull'attua-

zione del contratto stesso spetti al Ministro. Quindi – come è noto – il Ministro ha poteri di vigilanza sulle Ferrovie e pertanto o questa vigilanza la esercita oppure, se non lo fa, ha delle responsabilità. Dalle parole del presidente Demattè che ho ricordato prima sembra che questa vigilanza non sia stata evidentemente esercitata nella maniera dovuta, viste le carenze che continuamente vengono denunciate dal Ministro stesso.

A mio avviso vi sono inoltre due fatti ancora più gravi, il primo dei quali riguarda la politica degli investimenti che questo Governo sta seguendo: se è vero che la rete è vetusta, che il materiale rotabile è vecchio di ventotto anni e che la sicurezza è scarsa, che cosa occorrerebbe fare? Una cosa molto semplice e di buon senso, che tra l'altro non sosteniamo soltanto noi, ma è una tesi ribadita, nelle audizioni in 8^a Commissione, anche da molti sindacati. Anzichè lanciarsi in raddoppi, magari inutili, come dimostreremo, e in opere nuove, cominciamo a mantenere la rete vecchia in condizioni accettabili. I fondi scarsi che lo Stato destina alle Ferrovie vengano usati prioritariamente per la sicurezza e la manutenzione per conservare la linea in condizioni agevoli.

Vorrei ricordare che lo Shinkantzen, un treno giapponese ad alta velocità, ha trasportato in dieci anni più di un miliardo di passeggeri, ad una velocità di 200 chilometri orari, senza che vi fosse una vittima. Ciò vuol dire che, se si fanno le cose in maniera ingegneristica ed omogenea, le cose possono andare bene e gli incidenti si possono evitare. È un dato di fatto e basterebbe andare in Giappone per capire come hanno fatto a trasportare oltre un miliardo di passeggeri – lo ripeto – senza neanche un morto.

Come investiamo invece noi i quattrini stanziati dallo Stato? Vorrei ricordare che, per esempio, vengono destinati 545 miliardi per raddoppiare la Caserta-Foggia, dove passano 38 treni al giorno: abbiamo una linea su cui passano 38 treni al giorno e la raddoppiamo. Vorrei ricordare che su una linea normale monobinario possono transitare fino a 100 treni al giorno, mentre su una linea a doppio binario anche 260. Ma il Governo ha bisogno di far vedere che al Sud realizza opere pubbliche, seguendo la solita demenziale politica ampiamente fallita e denunciata da tutti: i binari si vedono mentre i sistemi di sicurezza, l'ammodernamento e la manutenzione di una linea non si vedono. Pertanto si buttano via i miliardi per fare delle opere assolutamente inutili. È un dato che continuiamo a ribadire ed è stata la scelta fatta nel contratto di programma con l'Addendum dove sono stati destinati circa 7.800 miliardi, quasi tutti, a raddoppi inutili, spendendo pochissimi soldi per la sicurezza. Questo contratto di programma è stato stilato dal ministro Burlando o comunque dal Governo nella sua collegialità.

Pertanto esiste una ben precisa responsabilità del Governo in questa mancata politica per la sicurezza sulla rete ferroviaria nazionale. Sono dati di fatto assolutamente incontrovertibili; se volete ve li posso citare, ma non vorrei tediarvi. Per esempio, 191 miliardi sono stati stanziati per la Decimomannu-S. Gavino, dove passano 50 treni al giorno. Ovviamente per la Milano-Bologna, dove passano 264 treni al giorno, e quindi

vi è un'altissima probabilità di incidenti – ricordo i morti nel famigerato incidente del Pendolino – non è stata stanziata neanche una lira. Questa è la politica del Governo e poi si legge sui giornali che non c'è alcuna responsabilità per i morti e i feriti negli incidenti. È del tutto ovvio che vi è maggiore probabilità che gli incidenti avvengano dove passano 260 treni al giorno che laddove ne passano 56: credo sia un dato assolutamente incontrovertibile. (*Il sottosegretario Soriero è impegnato in una conversazione telefonica*).

Non ce l'ho con il sottosegretario Soriero, ma non è possibile che, ogni volta che è presente, in Commissione legge il giornale oppure non viene e in Aula telefona. Stigmatizzo questo comportamento e chiedo che il Governo mandi un altro rappresentante.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*.
Perchè?

CASTELLI. Perchè è evidente che il sottosegretario Soriero non ha alcuna intenzione di partecipare ai dibattiti parlamentari; ciò è testimoniato dall'atteggiamento che costantemente tiene sia in Commissione sia in Aula. Dichiaro pertanto che, a mio parere, il Governo è assente visto che il suo rappresentante continua a telefonare.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*.
Le risponderò, senatore Castelli, e le spiegherò il motivo della telefonata.

CASTELLI. Chiedo per favore che il Governo invii un rappresentante attento a tali questioni. So bene che le parole della Lega Nord per questo Governo sono *vox in deserto clamans*, ma desidero che le mie dichiarazioni restino agli atti.

La prima questione che vogliamo evidenziare è che la politica degli investimenti di questo Governo è assolutamente sbagliata, non fa nulla per la sicurezza, anzi aggrava sempre di più la situazione sotto questo punto di vista.

Ma c'è un altro punto assolutamente grave sul quale abbiamo presentato moltissime interrogazioni, a cui, ovviamente, il Governo non ha mai risposto. Su tale questione però noi non intendiamo derogare perchè riteniamo che sia assolutamente da segnalare, anche in questo caso.

Abbiamo dei dati, peraltro mai smentiti da nessuno, anche se non confermati, visto che il Governo non risponde mai, dai quali all'interno delle Ferrovie si ricava una statistica. Sono soltanto i dati del mese di novembre, ma sappiamo che le statistiche vengono fatte mese per mese, naturalmente le abbiamo chieste ma nessuno ce le ha date. Da tali dati risulta che nel mese di novembre ci sono state circa 2.060 corse dei cosiddetti Eurostar, cioè Pendolini ed ETR 500, e che su 2.060 corse sono stati registrati 4.500 guasti dicasi 4.500 guasti, cioè 2 guasti e mezzo per corsa. Cosa vuol dire? Come minimo che sono treni difettosi e, nel peggiore dei casi, treni pericolosi, perchè evidentemente se spesso i guasti

riguardano la mancata chiusura delle porte o il mancato funzionamento delle *toilettes*, e questo può accadere, potrebbe anche esserci una percentuale di guasti che può creare degli incidenti.

Prendiamo ad esempio un caso classico: è ormai risaputo che i pantografi dell'ETR 500 rovinano completamente la linea; dopo pochi passaggi la linea cade e a cadere è una linea a 3.000 volt. Immaginatoci dunque quali possono essere le conseguenze legate, per esempio, alla questione delle scariche elettriche. Ebbene, noi sappiamo anche che ci sono stati degli ordini di servizio o comunque dei pareri tecnici all'interno delle Ferrovie che sconsigliavano assolutamente la messa in servizio dell'ETR 500. Gli ETR 500 sono stati invece messi in servizio regolare nell'agosto 1997, quindi in pieno Governo Burlando. Allora, anche in questo caso, il Governo ha evidentemente piena responsabilità su questo fatto. Stanno circolando treni pericolosi, il Governo lo sa, le Ferrovie lo sanno, ma nessuno fa nulla.

Noi ci riserviamo, se il Governo non ci risponde, di fargli porre le stesse domande dalle procure, dall'autorità giudiziaria, perchè non ci fermeremo qui, perchè non siamo tranquilli e riteniamo che gli ETR 500 siano treni pericolosi, non sufficientemente collaudati e assolutamente inadeguati per le linee esistenti.

Questa è la situazione attuale che abbiamo cercato di illustrare nella mozione 1-00268. Pertanto chiediamo al Governo di modificare radicalmente la politica che è stata seguita fino adesso perchè assolutamente dannosa sia per quel che riguarda la sicurezza sia per quel che riguarda le scelte strategiche del trasporto in generale, ma non è questa la materia, sia per quel che riguarda le implicazioni finanziarie, sulle quali non mi soffermo in questo momento perchè mi porterebbero fuori tema ma su cui sicuramente torneremo. Oltre tutto, infatti, gli investimenti che il Governo sta facendo porteranno aggravii sui bilanci delle Ferrovie per migliaia di miliardi. Poi ci si lamenta che le Ferrovie incassano 5.000 miliardi e ne spendono 19.000 per far correre i treni!

Questo in sintesi è quel che chiediamo nella mozione, auspicando che i colleghi vogliano votarla. (*Applausi dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente e dei senatori Lauro e Bornacin*).

PRESIDENTE. Abbiamo così concluso l'illustrazione delle due mozioni.

Discussione
generale
ore 17,46

Dichiaro aperta la discussione.

È iscritto a parlare il senatore Bosi; poichè non lo vedo presente in Aula si intende che abbia rinunciato ad intervenire.

È iscritto a parlare il senatore Carpinelli. Ne ha facoltà

CARPINELLI. Signor Presidente, colleghi, signor Sottosegretario, abbiamo alla nostra attenzione due mozioni sulla sicurezza nei trasporti, un tema questo estremamente significativo e importante, e tutti condividiamo le preoccupazioni per lo stato dei nostri trasporti. Vorrei ricordare però che le mozioni sono intese a promuovere delle deliberazioni da parte

del Senato che in qualche misura forse non saranno vincolanti ma che daranno una linea di indirizzo estremamente significativa e anche cogente nei confronti del Governo. Dico questo perchè effettivamente nelle due mozioni sulla sicurezza dei trasporti mi sembra di intravedere alcune incongruenze.

Nella mozione il cui primo firmatario è il collega senatore Lauro viene sostenuta una serie di situazioni che poi non hanno trovato corrispondenza e verifica nella pratica. In essa si fa riferimento ad un Congresso mondiale svoltosi a Firenze, là dove l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli, ha fatto alcune affermazioni in termini di strategia aziendale dell'impresa; ma una cosa è enunciare in un congresso alcuni principi e un'altra è, poi, renderli praticabili, tanto è vero che l'aumento delle tariffe per il 1998 non c'è stato. Nella mozione, altresì, si afferma «che il servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato è unanimemente considerato scadente e totalmente inadeguato alle esigenze degli utenti»: è una valutazione del senatore Lauro che obiettivamente ha anche dei riscontri, ma vorrei comunque ricordare che l'8^a Commissione permanente (trasporti, lavori pubblici, comunicazioni) – della quale facciamo entrambi parte –, ha iniziato proprio in relazione a tale argomento un'indagine conoscitiva. Il senatore proponente la mozione in esame certamente ricorda che essa sta terminando proprio in questi giorni e che quindi non abbiamo avuto modo di approfondire alcuni dati ed alcuni temi, in quanto si sta ipotizzando la possibilità di dar vita ad una specifica Commissione di inchiesta sul settore. Per cui, in questa fase mi sembra prematuro esprimere dei giudizi trancianti, anche perchè va ricordato che se le statistiche hanno un valore (e fino a prova contraria esse non sono state smentite, per quanto riguarda più strettamente il principio della sicurezza), le Ferrovie dello Stato in Italia non sono in una situazione estremamente peggiore rispetto a quella di altri paesi; anzi, vorrei ricordare che in base a tali statistiche la frequenza degli incidenti per quanto riguarda il nostro sistema ferroviario è inferiore a quella che registrano gli altri paesi più evoluti dell'Europa stessa.

Colgo l'occasione, tra l'altro, per ricordare un fatto; una serie di incidenti che hanno avuto una grandissima eco sulla stampa sono dovuti anche all'innescarsi di un meccanismo di particolare attenzione sulle Ferrovie. Vorrei qui ricordare (anche perchè ho avuto modo di chiederlo direttamente al *management* delle Ferrovie dello Stato Spa) quanti soldi spendevano le Ferrovie dello Stato nell'anno precedente e quanti ne spenderanno quest'anno per la pubblicità. C'è quindi un'attenzione estremamente specifica e particolare ed io, con una qualche capziosità mi chiedo se ciò per caso non dipenda da una diminuzione di investimenti anche in termini di pubblicità, fermo restando tutte le pecche e le problematiche connesse al sistema dei trasporti.

Per quanto riguarda le interrogazioni alle quali il Ministro dei trasporti e della navigazione avrebbe o no risposto, logicamente rilevo che si tratta di problemi che concernono il Ministro stesso. Vorrei soltanto ricordare che noi, proprio per la necessità di dover concludere la nostra in-

dagine conoscitiva, non abbiamo avuto modo di sentire appunto il Ministro.

Passando poi al dispositivo, e cioè su quali materie dovrebbe impegnare il Governo la mozione, rilevo che il primo punto, ovviamente, è superato nel senso che i rincari non ci sono stati; il secondo punto, forse, è condivisibile, e sicuramente lo è nel senso che le tariffe dovranno tener conto della realtà di chi utilizza il treno quotidianamente (mi riferisco ai pendolari), che dovrà in qualche misura avere una risposta anche in termini di compatibilità tariffaria. Vorrei però ricordare che i rapporti tra lo Stato e le Ferrovie dello Stato Spa sono regolamentati da un contratto di programma e da un contratto di servizi; sotto questo aspetto, quindi, spetta al Ministero (e poi anche al Parlamento che esprime un parere) valutare la possibile compatibilità di certi rapporti e di certe tariffe che possono essere destinate ad alcuni particolari soggetti.

Un passaggio che invece condivido, ma che è estremamente circoscritto in tutta la mozione, è la necessità di «riferire nelle Aule parlamentari circa la vigilanza prevista dall'articolo 16 del Contratto di programma»: questo è un elemento importante e centrale che mi sento di condividere.

Mi sembra anche supefluo, per quanto riguarda il dispositivo della mozione, che si chieda, ai sensi dell'articolo 8, comma 3, del contratto di programma, quali siano l'inserimento e l'apertura ai privati nelle strutture societarie delle Ferrovie dello Stato spa. Ebbene, vorrei ricordare al senatore Lauro che recentemente abbiamo espresso un parere favorevole al recepimento della direttiva n. 440/91 dell'Unione europea nella quale, nel momento in cui si apriva la possibilità a settori pubblici e privati di utilizzare nostre infrastrutture, cioè nel momento in cui si recepiva quella direttiva e si decideva sulla necessità di dividere le infrastrutture dalla gestione, si rimandava proprio al contratto di programma la verifica della compatibilità e della fattibilità di quanto richiesto.

Quindi, seppur esistono alcuni elementi estremamente interessanti, sui quali ovviamente il Parlamento è chiamato a pronunciarsi per competenza specifica, pur tuttavia io credo che questa parte della mozione sia in qualche misura superflua rispetto all'andamento delle vicende che si sono susseguite nel tempo nel settore dei trasporti e che la stessa mozione risulti datata. È questo il motivo per cui noi esprimeremo un parere contrario, e con ciò anticipo anche la nostra dichiarazione di voto.

Per quanto riguarda invece la mozione del senatore Castelli, è innegabile che la medesima si attardi con grande precisione su una serie di fatti. Sotto questo profilo, esprimo il mio rammarico per non aver potuto approfondire i singoli episodi in essa riportati, per il semplice motivo che purtroppo l'abbiamo ricevuta solo 5 minuti fa. Pertanto, mi dovrò limitare esclusivamente ad esprimere una valutazione di carattere complessivo, politica rispetto al suo significato profondo.

Ebbene, da questa mozione rilevo sostanzialmente una cosa, e cioè che, mentre nel suo intervento il senatore Castelli ha citato l'azione di Governo intesa nel suo complesso, in tutta la mozione, fino al dispositivo, il

soggetto individuato quale responsabile di tutti i disastri avvenuti è il ministro Burlando.

Ho notato quindi una discrasia, una contraddizione estremamente pesante tra la premessa, che attribuisce al Ministro, nella sua persona fisica, una serie di inadempienze e di colpe, e poi il dispositivo della mozione che sembra parlare di altre cose. Personalmente, senatore Castelli, mi sarei aspettato, alla fine di questo documento una mozione di sfiducia individuale nei confronti del ministro Burlando e non il contenuto che invece risulta dal dispositivo.

Sotto questo aspetto – ripeto – spiace di non aver approfondito con sistematicità i vari punti contenuti nella mozione che stiamo trattando, però, in merito al dispositivo vorrei ricordare che, per quanto riguarda la necessità di attuare una politica di sicurezza, noi abbiamo chiesto con forza, come Commissione, il piano di sicurezza. Rammento altresì che c'è un impegno, onorevole Sottosegretario, da parte del Governo a predisporre tale piano e – se non vado errato – entro il settembre del corrente anno dovranno essere sottoposti a verifica non solo il piano di sicurezza ma anche l'attività e la capacità del *management* di portare avanti con soddisfazione un piano di risanamento, che comprende naturalmente gli elementi relativi alla sicurezza, che tutti quanti con forza chiediamo.

Lo stesso dicasi per il secondo punto del dispositivo della mozione, la dove si impegna il Ministro a riconsiderare la politica di investimenti prevista dal contratto di programma. Certo, il contratto di programma deve essere rivisto per un impegno assunto e deve essere rivisto nel rispetto della direttiva CEE n. 440/91 che noi, come dicevo prima, abbiamo recepito.

A proposito del terzo punto, che impegna il Ministro «ad intervenire prioritariamente sulle linee sature e nelle aree più congestionate...», vorrei ricordare che il 7 e l'8 luglio si svolgerà la Conferenza nazionale del traffico, che è propedeutica per la stesura del Piano nazionale del traffico. Credo che in quella sede e in quella circostanza noi dovremo con forza richiedere questo tipo di verifica, e quindi credo che sia già implicita la necessità di intervenire prioritariamente su alcune linee sulle quali dovremo fare una riflessione, non solo tenendo conto della lunghezza, della quantità, eccetera, ma anche della capacità di trasporto che singole linee avranno.

L'ultimo punto della mozione impegna il Governo a «privilegiare gli investimenti che comportino valori attuali netti positivi, evitando quelli a valore attuale netto negativo...»; io credo che questo sarà oggetto di una riflessione seria sul piano di impresa, sul quale noi anche come Parlamento giudicheremo il *management* delle Ferrovie dello Stato spa. Io credo che questo sia il luogo e il momento in cui andremo a verificare effettivamente le compatibilità che il Piano delle Ferrovie comporterà, per cercare in qualche misura di uscire dalle secche di una situazione che giustamente come sosteneva il senatore Castelli, ma come sosteniamo in molti, oggi è di grave disagio e difficoltà obiettiva.

Per questi motivi, ma soprattutto per quella contrapposizione abbastanza strana tra la prima parte ed il dispositivo della mozione, in cui vedo una contraddizione forte, e per le motivazioni non solo di carattere tecnico, ma anche di carattere politico che ho esplicitato, esprimo a nome dei Democratici di Sinistra parere contrario anche sulla mozione di cui è primo firmatario il collega Castelli.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bornacin. Ne ha facoltà.

* BORNACIN. Signor Presidente, colleghi, onorevole Sottosegretario, io sono molto lieto che il collega Carpinelli poco fa abbia definito il tema della sicurezza per quanto riguarda le Ferrovie significativo ed interessante. È vero che l'8^a Commissione di questo ramo del Parlamento sta conducendo un'indagine conoscitiva sulla sicurezza nelle Ferrovie. Ed è altrettanto vero che nella stessa Commissione e in quest'Aula del Senato è stata depositata una proposta di legge a più firme da parte dei senatori del Polo, che chiedono una Commissione bicamerale d'inchiesta sulla sicurezza nelle Ferrovie. Ma perchè sono contento che il senatore Carpinelli riconosca significatività ed importanza al tema della sicurezza? Perchè esattamente il giorno dopo l'incidente del Pendolino di Piacenza, oltre un anno fa, io, il senatore Bosi e il senatore Baldini, se non erro, abbiamo presentato in 8^a Commissione una proposta di Commissione d'inchiesta sulla sicurezza nelle Ferrovie, che è rimasta nei cassetti di quella Commissione, nonostante sia stata sollecitata più volte, finchè ci è stata concessa, in sostituzione di quella, la famosa indagine conoscitiva di cui parlava poco fa il senatore Carpinelli.

Credo che questo la dica lunga sulla volontà vera, effettiva della maggioranza di andare concretamente a verificare come stanno le cose per quanto riguarda la sicurezza nelle Ferrovie. È questo un tema che oggi sta a cuore a tutti i cittadini; recentemente ho visto su un giornale una vignetta esemplificativa dello stato d'animo dei cittadini italiani dove da un lato era disegnata la faccia smorta di uno che diceva: «ho perso il treno»; dall'altro un uomo dei giorni d'oggi che urlava felice: «ho perso il treno». Questo indica lo stato d'animo dei cittadini italiani nel momento in cui devono servirsi delle Ferrovie dello Stato.

Vorrei citare, signor Sottosegretario, dichiarazioni non certamente mie ma pubblicate dopo quella che è stata definita «la giornata nera dei treni» o «il giorno nero dei treni» su un giornale non certo sospetto di essere nemico dell'attuale Governo e dell'attuale maggioranza ed amico delle forze di opposizione: «La Repubblica» di martedì 2 giugno riportava la seguente dichiarazione: «Su nessun ETR 500 in Italia si può viaggiare tranquilli» del professor Giovanni Roccati, docente di costruzioni di materiale ferroviario presso la facoltà di ingegneria del Politecnico di Torino, «considerato uno dei principali esperti italiani nei settori dei trasporti su treno».

Del resto, sempre nel corso della famosa indagine conoscitiva, come risulta dagli atti del Senato, abbiamo appreso dalla dichiarazione di un sindacalista – di cui non ricordo il nome, che è comunque riportato agli atti – che nelle Ferrovie italiane esistono quattro sistemi di sicurezza definiti dallo stesso incompatibili tra di loro. Non so se ciò corrisponde o no a verità ma questo è stato dichiarato da un sindacalista delle Ferrovie dello Stato nel corso di un'indagine conoscitiva svolta dall'8ª Commissione permanente del Senato.

Si è fatto riferimento al piano della sicurezza; ne ha parlato il collega Carpinelli. Non sono dichiarazioni mie quelle riportate sempre su «La Repubblica» il 2 giugno ma di Claudio Podestà, consigliere di amministrazione delle Ferrovie, sicuramente non di Alleanza Nazionale, che alla domanda precisa: «Che fine ha fatto il piano di sicurezza delle Ferrovie?» ha fornito la seguente risposta: «È stato presentato al consiglio di amministrazione e adesso io e il consigliere Mario Sebastiani stiamo cercando di capire cosa sta andando avanti». Alla domanda: «A che punto siete?» la risposta è stata la seguente: «Se devo dire la verità, faccio un pò di fatica a capire. I dati bisogna proprio andare a cercarseli, a spigolare. Sarà che tutti sono molto occupati; a volte sembra che ti dicano: ragazzo, lasciaci lavorare»

Queste sono dichiarazioni molto precise di un consigliere di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, recentemente nominato dal Ministro Burlando e dall'attuale Governo.

E allora davvero non si può dire, colleghi della maggioranza, che sulle mozioni presentate dai colleghi Lauro e Castelli si possa votare contro; non si possono certamente definire mozioni con scarso fondamento. Nè si può dire che forse doveva essere presentata una mozione di sfiducia individuale nei confronti del ministro Burlando, dato che già sappiamo che nell'altro ramo del Parlamento un tale documento è stato presentato e che si è alzato addirittura il Presidente del Consiglio Prodi a difendere il ministro Burlando, credo proprio qualche giorno dopo gli incidenti di cui parla questo giornale.

Non sono inoltre io a dirlo ma questo giornale, anche se avendone qualche sospetto ho rivolto qualche domanda in tal senso nel corso dell'indagine conoscitiva, che: «si fa meno manutenzione del materiale rotabile delle linee e che proprio la manutenzione è stata la vittima principale delle politiche di risanamento dei bilanci operate dalle Ferrovie nel corso degli anni». Non lo dico io, ma sta scritto su «La Repubblica» e non l'ho visto smentito dal ministro Burlando o dal Presidente del Consiglio dei ministri Prodi, nè tanto meno da nessun altro Sottosegretario.

Allora, mozioni o no – sulle quali voteremo favorevolmente – richiedo davvero un impegno in quest'Aula; ieri – da quel che mi risulta – il presidente Petruccioli ha chiesto ai Presidenti delle due Camere a quale ramo del Parlamento sia stata affidata la proposta di istituire una Commissione di inchiesta bicamerale sulla sicurezza dei trasporti. Il vero problema è di far partire subito, immediatamente questo disegno di legge affinché le forze politiche si impegnino a vararlo per far in modo

che sia davvero istituita una Commissione d'inchiesta, con i poteri previsti dall'articolo 82 della Costituzione, per verificare cosa succede all'interno delle Ferrovie; tralascio il contenuto dell'articolo da me citato del dottor Claudio Podestà, consigliere di amministrazione che così recita: «Un clima di veleni all'interno delle Ferrovie dello Stato».

Anch'io ho il sospetto che all'interno delle Ferrovie dello Stato, in questo momento, trascurando la sicurezza dei cittadini, trascurando lo stato delle ferrovie italiane, si stia giocando una lotta di potere sulla pelle del cittadino che tutto il giorno ha bisogno dei trasporti pubblici e soprattutto dei treni. Credo che si stia giocando una lotta di potere tra una parte della maggioranza contro un'altra. Anche nella famosa indagine conoscitiva sulle ferrovie abbiamo constatato che tra Demattè, presidente delle Ferrovie dello Stato, e Cimoli, amministratore delegato, non sono state scambiate certamente parole di cortesia e di apprezzamento l'uno nei confronti dell'altro. Si fanno già i nomi del sostituto dell'amministratore delegato Cimoli e, guarda caso, uno di questi è legato all'ex segretario della Filt-CGIL all'interno delle ferrovie che mi risulta sia stato anche il responsabile del collaudo dei treni ed, evidentemente, della loro sicurezza. Un sindacalista ha dichiarato che gli ETR, i Pendolini non sono mai stati testati, se non dagli stessi passeggeri giorno per giorno; questo risulta dagli atti dell'indagine conoscitiva che l'8^a Commissione ha portato avanti.

Annunciando il voto favorevole di Alleanza Nazionale sulle due mozioni, sottolineo che se le Ferrovie dello Stato avessero aumentato addirittura il prezzo dei biglietti sarebbe stato estremamente negativo nei confronti dell'opinione pubblica. Non sono dell'idea che debbano essere aumentati i prezzi dei biglietti delle ferrovie, ciò potrà accadere solo nel momento in cui i servizi saranno degni di un simile nome.

Al di là di questo voteremo a favore delle mozioni presentate dai nostri colleghi. Tuttavia voglio sentire in quest'Aula, da parte del Sottosegretario e quindi del Governo, l'impegno a varare al più presto la legge che prevede l'istituzione di una Commissione d'inchiesta sulla sicurezza nelle Ferrovie e che è stata presentata nei giorni scorsi. *(Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale e del senatore Terracini).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cò. Ne ha facoltà.

CÒ. Signor Presidente, concentro in un unico intervento la discussione generale e la dichiarazione di voto su queste due mozioni. Dico subito che voterò contro entrambe perchè non condivido l'impianto complessivo che le ispira. In particolare, per quanto concerne la mozione che vede come primo firmatario il senatore Lauro, trovo davvero sconcertante che la parte dispositiva della mozione, quindi sostanzialmente la parte più rilevante e impegnativa per il Governo e per il Ministro, introduca il principio, che io assolutamente non condivido, secondo il quale l'aumento delle tariffe deve essere collegato alla qualità del servizio e anche al livello di sicurezza dello stesso. Credo che collegare il tema delle tariffe con quello della sicurezza sia estremamente fuorviante e pericoloso perchè

il tema della sicurezza non attiene alla questione delle tariffe. Il cittadino italiano ha diritto di viaggiare in sicurezza indipendentemente dalla tariffa che paga. Sono contrario ad introdurre un principio in base al quale il tema della sicurezza sia in qualche misura monetizzabile e trovo che il dispositivo della mozione n. 156, che dovrebbe impegnare il Governo a realizzare una politica tariffaria che adegui le tariffe agli *standard* di sicurezza e alla qualità del servizio, individui veramente una scelta sbagliata, assolutamente da respingere.

C'è la questione, invece, dell'adeguamento delle tariffe allo *standard* dei servizi. È una questione che effettivamente esiste, ma credo che una politica tariffaria adeguata debba tener conto di vari parametri: non può tener conto esclusivamente del parametro della qualità del servizio perchè questo discorso vale per una determinata fascia di utenti e non per tutti, perchè c'è un problema che riguarda la fruibilità del servizio offerto dalle Ferrovie (che concerne, ad esempio, fasce di utenza particolare, quali quelle costituite dalle popolazioni locali residenti o dai lavoratori pendolari che devono utilizzare il treno per recarsi sul luogo di lavoro) che non può essere ispirata soltanto dal principio della qualità del servizio. Si tratta di stabilire una qualità minimale del servizio, ma certamente la politica tariffaria deve essere articolata e differenziata a seconda delle necessità delle utenze.

Per quanto riguarda la mozione n. 268, a firma del senatore Castelli ed altri senatori, devo riconoscere anch'io di essere abbastanza colpito dal fatto che, accanto ad una serie di osservazioni e notazioni che corrispondono indubbiamente al vero e che riguardano alcuni incidenti avvenuti ed i problemi attinenti alla sicurezza, la filosofia che emerge dal complesso di questa mozione porta naturalmente alla richiesta di dimissioni del Ministro. Questo è infatti l'impianto dell'intera mozione e proprio per questo motivo non la condivido.

Rispetto al complesso della questione riguardante la sicurezza nei trasporti, Rifondazione Comunista ha respinto l'idea che un Ministro sia personalmente responsabile di una determinata gestione o di una politica che coinvolgono invece scelte complessive del Governo. In merito alla questione delle Ferrovie, bisogna oltretutto stare molto attenti a non confondere i poteri di indirizzo spettanti al Ministro con quelli che invece sono propri della dirigenza delle Ferrovie.

L'analisi del mondo delle Ferrovie deve essere molto attenta, perchè non dobbiamo trovare dei capri espiatori che servano soltanto ad attribuire responsabilità politiche senza poi individuare un percorso preciso che consenta di risolvere i problemi della sicurezza e della gestione delle Ferrovie.

Le Ferrovie dello Stato sono oggi il risultato di scelte antiche che hanno determinato una situazione molto grave. Cito una sola vicenda che le riguarda: nel passato fu operata una scelta politica in forza della quale il sindacato fu chiamato sostanzialmente a gestire uno scambio: a fronte dell'accettazione dei prepensionamenti e dell'espulsione di decine di migliaia di unità lavorative dalle Ferrovie, venne accettata una monetiz-

zazione, in termini di elevazione di stipendi, ed una ulteriore gerarchizzazione del personale impiegato all'interno delle Ferrovie.

Sono state scelte sbagliate, la questione della sicurezza delle Ferrovie non è soltanto legata ad un problema di automazione, ma anche alla mancanza della manutenzione ordinaria e dei soggetti che sono preposti al controllo della sicurezza.

L'8^a Commissione ha affrontato il problema della sicurezza ed è emerso che probabilmente è necessario istituire una Commissione di inchiesta, come il Gruppo cui appartengo ha proposto sia al Senato che alla Camera dei deputati. A tale proposito sottolineo al senatore Bornacin che tale Commissione di inchiesta dovrebbe però operare sul terreno delle Ferrovie dello Stato, ossia dovrebbe condurre un'indagine approfondita sulle responsabilità singole e collettive all'interno dell'ente oggi trasformato in società per azioni.

Per tutte queste ragioni preannuncio il mio voto contrario alle mozioni in esame perchè non condivido le richieste finali di entrambe.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Germanà. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signor Presidente, purtroppo non posso condividere la mozione n. 156; voterò invece a favore della mozione presentata dal collega Castelli ed altri senatori.

Non voterò la mozione presentata dal collega Lauro perchè, anche se il presentatore ha tentato di migliorarla legando gli aumenti alla qualità dei servizi, non ha considerato probabilmente che il Sottosegretario e il Ministro non sanno quali sono i servizi nel Meridione e in Sicilia.

Si pensi che il treno che collega Roma con Villa S. Giovanni – vedo che il Sottosegretario è felice e sorride: beato lui, vuol dire che viaggia con l'aereo! – impiega 5 ore e 20 minuti; il treno n. 1924, che ha la stessa motrice, impiega 3 ore e 20 minuti per collegare Messina e Palermo, ma sono 210 chilometri. Credo che questo non sia accettabile. Io non credo che manchino i soldi per la gestione di questo mostruoso apparato, hanno ragione i colleghi della Lega: sono riusciti infatti a trovare 55 miliardi, caro collega Castelli, per la progettazione di una tratta ferroviaria che non potrà mai essere realizzata. Dico di più: se per caso venisse realizzata, dovremmo trovare altri 55 miliardi e potrebbe, sì e no, servire circa 300-500 utenti. Quindi, i signori funzionari che predispongono questi progetti riescono a farla in barba ai Sottosegretari, alla maggioranza e alla minoranza. In Italia abbiamo avuto in cinquant'anni 50 Governi: credo che la gestione delle FS non dipenda dal Ministro, dal Sottosegretario, dalla maggioranza o dalla minoranza ma, purtroppo, dalla burocrazia ed è triste, soprattutto per noi meridionali, dover accettare questa realtà.

Lei pensi, Presidente, che quando presentai un'interrogazione circa il deragliamento di un treno e telefonai dopo qualche giorno al Ministero, mi dissero che non si trattava di un deragliamento ma di uno «slittamento»:

modificando la parola, ammorbidendo l'espressione, avevano risolto il problema.

Le dirò di più: il 4 novembre 1995 non sono riuscito a raggiungere l'Aula del Senato in quanto il treno non passava da Giardini, cioè il treno che collega Catania, Messina e Roma, non raggiungeva Roma perché c'era una mareggiata. Quindi il treno in Sicilia non riesce a partire perché c'è una mareggiata: in genere sono le navi a non partire a causa delle mareggiate, eppure viviamo in queste condizioni vergognose, caro Sottosegretario. Ma i soldi per le progettazioni si trovano, i soldi per fare dei lavori, anche in relazione a beni non di proprietà delle FS, si trovano e sono pronto a dimostrarlo.

Caro collega Carpinelli, abbiamo trascorso due anni insieme in Commissione e questi problemi li abbiamo vissuti e sofferti. Non credo che siano le conferenze a poter risolvere i problemi della nostra nazione: dovremmo smetterla di fare conferenze o farle solo quando i problemi degli italiani vengono risolti. Noi siamo ancora quelli che continuano a promettere.

Un altro aspetto: se per caso un cittadino decide all'improvviso di partire e trova una stazione chiusa a causa dei tagli praticati in questi anni, ma sale sul treno e si siede, se riesce a trovare il posto, quando fa presente al controllore di non aver potuto acquistare il biglietto, riceve una multa che si chiama (ho qui uno scontrino) «diritto per esazioni suppletive». Il cittadino che vorrebbe partire e pagare il biglietto, ossia esercitare un suo diritto, viene multato per la mancanza di biglietto. Quindi non possiamo utilizzare un servizio a cui abbiamo diritto: mi creda, Presidente, siamo in condizioni vergognose in Sicilia, per non parlare di aria condizionata e di pulizia. Io vedo i vagoni che partono per il Nord e quelli che partono per il Sud. Ha ragione il collega Castelli, però quando dice che gli sprechi ancora ci sono e, mi creda, sono tanti.

Concludo il mio intervento ricordando che purtroppo siamo costretti a vivere una realtà diversa in Sicilia. Non credo di poter accettare la mozione del senatore Lauro perché non possiamo pretendere che gli aumenti siano collegati ai servizi, ma dobbiamo chiedere la diminuzione del costo dei biglietti. Per il famoso treno Messina-Palermo, che cammina a 60 chilometri l'ora, i cittadini che vogliono raggiungere Palermo sono costretti a pagare il supplemento rapido: è vergognoso e non possiamo accettarlo. *(Applausi dai Gruppi Forza Italia e Alleanza Nazionale).*

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

**Replica
Governo
ore 18,21**

* **SORIERO**, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, il dibattito di questo pomeriggio ha acquistato un indubbio rilievo per la discussione che si sta sviluppando in quest'Aula e che si riferisce a una situazione del servizio ferroviario nazionale sulla quale già il Governo sta lavorando in attuazione degli indirizzi che il Parlamento ha fornito o ribadito nei mesi scorsi.

Ecco perchè vi sono aspetti singolari che possono essere rilevati nel corso del dibattito. Il senatore Lauro, primo firmatario di una delle mozioni, ha già riconosciuto che l'oggetto fondamentale alla base della sua mozione, presentata lo scorso 18 novembre 1997, è oggi ampiamente superato sostenendo però che ciò sia avvenuto per merito dei firmatari della mozione stessa. Il Governo, come sempre, ha rispetto delle funzioni del Parlamento e ritiene prezioso ogni contributo che provenga dalle sedi parlamentari. Mi si consenta però, con altrettanta chiarezza, di ricordare che se non vi è stato aumento delle tariffe ferroviarie è perchè una direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 30 gennaio 1997 stabilisce il principio secondo cui le tariffe devono essere espressione dei costi resi efficienti mediante azioni di risanamento della gestione industriale dell'impresa e della verifica della qualità del servizio. Ed essendo ancora in corso la stesura aggiornata del piano di impresa, del contratto di programma e del nuovo contratto di servizi, questo, onorevoli colleghi, è il motivo vero per cui l'autorità governativa non ha approvato l'applicazione di un nuovo sistema di tariffe nè l'incremento del 5 per cento sulle tariffe stesse che era richiesto entrasse in vigore a decorrere dal 1° gennaio 1998.

Così, ugualmente superate sono le indicazioni generiche ed anche deboli poste a base del dispositivo finale della mozione di cui è primo firmatario il senatore Castelli, dopo una premessa dura e personalizzata nei confronti del Ministro dei trasporti del tutto inaccettabile per le ragioni che qui sono state ricordate in alcuni interventi e che per brevità non riprendo. Sia per quanto riguarda il programma di investimenti sia per quanto concerne l'intervento relativo alle linee più sature, infatti, il Governo sta già attuando gli indirizzi che questo Parlamento ha fornito nei mesi scorsi e che il Governo ha trasmesso in maniera perentoria e trasparente all'Azienda.

Colgo quindi l'occasione che mi si presenta perchè, nel rispondere al Parlamento, il Governo ha il dovere di ricordare quanto si sta facendo per correggere una situazione che per troppi anni aveva visto concentrare il sistema dei trasporti nel privilegio delle autostrade e dell'automobile. Solo nella fase più recente si è finalmente affermata l'esigenza di un riequilibrio fra le modalità e di una piena valorizzazione del trasporto su ferro e col treno, in particolare attraverso un impegno molto forte – condiviso quanto hanno detto alcuni senatori – per il Mezzogiorno, dove la qualità del servizio è più scadente, specialmente in alcune realtà.

Questo Governo, però (è bene chiarirlo in questa occasione), è quello che ha avuto il coraggio di assumere decisioni molto impegnative proprio a sostegno del potenziamento, dell'ammodernamento e della riqualificazione del sistema ferroviario nazionale. Non a caso, un anno fa, la direttiva Prodi ha suscitato tanto dibattito: per la prima volta un Presidente del Consiglio si era assunto la responsabilità di emanare una direttiva specifica tesa al potenziamento, alla riqualificazione e all'ammodernamento del sistema ferroviario nazionale; sulla base di quelle indicazioni siamo intervenuti per correggere radicalmente una impostazione relativa all'Alta

velocità, che per troppo tempo era stata tollerata, provocando distorsioni su cui erano intervenute anche inchieste della magistratura.

Questo Governo ha istituito una funzione di vigilanza che precedentemente non esisteva, che è stata sottolineata positivamente anche dalla relazione della Corte dei conti cui pure si fa riferimento nella mozione di cui è primo firmatario il senatore Castelli; evidentemente non vi è stata una lettura completa di tale relazione. Essa, infatti, nel rilevare severamente inadempienze dell'azienda e del Governo, per quanto riguarda le funzioni di vigilanza svolte negli anni precedenti al 1996, osservava positivamente che questo Governo ha insediato una struttura di vigilanza affidandone le competenze alla Direzione generale della motorizzazione, che ha cominciato a produrre alcuni atti.

Un mese fa il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, ha definito una direttiva molto precisa, che riguarda i rapporti tra il Ministero e l'azienda per quanto concerne l'esercizio delle funzioni di vigilanza e, innanzi tutto, la garanzia del monitoraggio e del controllo sui sistemi di sicurezza.

Presidenza della vice presidente SALVATO

**Cambio di
Presidenza
ore 18,30**

(Segue SORIERO, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione). Ricordo, inoltre, gli impegni relativi agli investimenti e alle condizioni che questo Governo ha creato perchè si potesse determinare nella gestione della rete ferroviaria nazionale una vera e propria svolta. È stato impostato un programma poliennale di finanziamenti che sta garantendo 7.000 miliardi all'anno su un impegno decennale che porterà ad avere a disposizione oltre 70.000 miliardi. Ho il dovere di dichiarare in Parlamento che le risorse di competenza oggi a disposizione della società Ferrovie dello Stato sono pari, per il triennio 1998-2000, a 53.000 miliardi: per il mantenimento in efficienza sono impegnati 15.900 miliardi e in più 2.800 miliardi per i sistemi di sicurezza.

Per quanto riguarda il problema della sicurezza, come i senatori sanno, il Governo si è mosso a più livelli, accelerando l'approvazione dei progetti relativi al quadruplicamento delle linee nella parte del paese in cui esse sono più sature e intervenendo già a partire dall'orario estivo (che è entrato in funzione a fine maggio), per determinare uno snellimento dei treni su alcune linee che consentisse di avere più ore a disposizione per la manutenzione.

Ecco perchè mi richiamo ad impegni che già erano stati indicati al Governo dal Parlamento, che il Governo ha trasmesso all'Azienda e che quest'ultima ha cominciato ad attuare, così come accresciuti sono gli im-

pegni relativi alla manutenzione. C'è poi l'iniziativa legislativa del Governo volta a realizzare un ulteriore finanziamento aggiuntivo di 1.000 miliardi (che è all'attenzione dell'8^a Commissione permanente del Senato) con il provvedimento relativo ai passaggi a livello.

Dopo avere ricordato quanto questo Governo ha già messo in piedi sulla base delle indicazioni del Parlamento, concludo dicendo che, certo, bisogna fare di più per accelerare la spesa dei programmi di investimento già previsti; bisogna far di più per qualificare il servizio, a partire dalle aree del Mezzogiorno; bisogna fare di più per aumentare la competitività dell'azienda; bisogna fare di più per adeguare la sua capacità di misura a livello europeo rispetto ai processi di liberalizzazione che si stanno avviando in Europa. Detto questo, se però l'azienda è oggi chiamata a misurarsi a questa altezza è perchè finalmente c'è stato un Governo che ha avuto il coraggio di fare una scelta molto netta a sostegno del potenziamento, della riqualificazione e dell'innovazione della rete ferroviaria nazionale. *(Applausi dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo e Partito Popolare Italiano).*

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della mozione n. 156, il cui nuovo testo è il seguente:

Il Senato,
premesso:

che in data 17 novembre 1997, al Congresso mondiale della ricerca ferroviaria svoltosi a Firenze, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Giancarlo Cimoli, ha annunciato che da gennaio scatteranno le nuove tariffe delle Ferrovie e che per la prima volta i biglietti non saranno più legati ai chilometri di percorrenza ma alla tratta, cioè al tipo di collegamento, oltre che alla qualità del servizio offerto;

che conseguentemente i prezzi subiranno un aumento complessivo del 19 per cento nel giro di quattro anni, di cui un 2,5 per cento già realizzato nel 1997;

che il servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato è unanimemente considerato scadente e totalmente inadeguato alle esigenze degli utenti;

che solo nel 1997 si sono verificati numerosi guasti tecnici che hanno posto a serio rischio l'incolumità dei passeggeri: la sciagura più grave risale al 12 gennaio, quando il Pendolino «Botticelli» Milano-Roma deragliava all'ingresso della stazione di Piacenza, causando 8 morti e 36 feriti;

che tali disservizi sono stati denunciati ripetutamente da numerosissime interrogazioni parlamentari che ad oggi non risultano avere ricevuto alcuna risposta, in palese violazione di uno dei principali diritti del Parlamento, ossia la facoltà di vigilare sull'attività governativa,

impegna il Governo:

a garantire che l'aumento delle tariffe sia effettivamente legato al miglioramento della qualità del servizio offerto ed alla maggiore sicurezza garantita ai passeggeri, oltre che a garantire una politica tariffaria che vada

incontro alle esigenze dei pendolari e che tenga conto della qualità del servizio offerto e delle infrastrutture utilizzate nel Mezzogiorno d'Italia;

a subordinare l'eventuale aumento delle tariffe alla realizzazione di un serio programma di risanamento e di rilancio delle Ferrovie dello Stato previo esame delle competenti Commissioni parlamentari.

PERUZZOTTI. Signora Presidente, chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

(Il senatore Lauro alza la mano).

PRESIDENTE. Prego, senatore Lauro. *(Il senatore Lauro non interviene)*. S'intende che abbia rinunciato.

Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Peruzzotti, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta non risulta appoggiata).

Metto ai voti la mozione... *(Alcuni senatori richiamano con forza l'attenzione della Presidente sul fatto che devono ancora inserire la tesera per fare risultare l'appoggio)*. No, non posso più aspettare.

Metto ai voti la mozione n. 156, presentata dal senatore Lauro e da altri senatori, nel nuovo testo.

**Voto finale e
reiezione mozione
n. 156, ore 18,32**

Non è approvata.

La seduta è tolta. *(Vive proteste dai Gruppi Lega Nord-Per la Padania indipendente, Forza Italia e Alleanza Nazionale)*.

Scusate, colleghi, in effetti dobbiamo ancora votare la mozione del senatore Castelli.

Passiamo dunque alla votazione della mozione n. 268.

(Il senatore Lauro si rivolge in maniera concitata alla Presidenza).

Senatore Lauro, si calmi!

LAURO. Signora Presidente. Io devo fare la dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, io le ho dato la parola, evidentemente lei non ha inteso fare la dichiarazione di voto.

LAURO. Quando me l'ha data?

PRESIDENTE. Le avevo dato la parola, senatore Lauro; ad ogni modo poichè resta ancora da votare la seconda mozione può svolgere adesso il suo intervento.

BORNACIN. Signora Presidente, doveva aspettare prima di dire che non c'era l'appoggio; non si accendeva la luce della postazione del senatore Tarolli.

PRESIDENTE. Io aspetto il tempo necessario; se non si raggiunge il *quorum* richiesto, non si raggiunge.

BORNACIN. Lei fa il Presidente della maggioranza, non dell'Assemblea! (*Commenti dal Gruppo Democratici di Sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Senatore Lauro, vuole intervenire in dichiarazione di voto sulla mozione del senatore Castelli?

LAURO. Sì, signora Presidente

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LAURO. Signora Presidente, sono mortificato per quanto è accaduto; stiamo aspettando che si discuta e si voti la nostra mozione dal 18 novembre 1997 e, proprio grazie ad essa, abbiamo evitato che le Ferrovie dello Stato aumentassero il costo dei biglietti. Quindi, lo scopo della mozione era stato raggiunto; io l'avrei potuta addirittura ritirare solo che non mi avete concesso di parlare ed ora debbo intervenire su quest'altro documento.

In proposito, debbo una risposta al Sottosegretario. Lei, onorevole Soriero, ci dice che volete fare di più, invece dovrete fare di meno. Quello che chiedono i cittadini è di sapere come mai avvengono gli incidenti e chi sono i responsabili. Infatti, si sono verificati numerosi incidenti e non si sa chi sono i responsabili, vengono premiati... Signor Sottosegretario, mi ascolta? Come stavo dicendo, vengono premiati *manager* che hanno la tessera dell'Ulivo, questa è la realtà.

SALVI. Non c'è il tesseramento dell'Ulivo, il senatore Petruccioli insiste perchè vi sia, ma non c'è.

LAURO. Mi riferisco alla Circumvesuviana rispetto alla quale aspetto ancora una risposta dal Governo per sapere se in quel caso i *manager* sono stati premiati in base alle loro effettive capacità, visto che quell'azienda è allo sfascio. Lo Stato è l'unico azionista di queste società. (*Commenti della senatrice Pagano*).

Il 15 gennaio 1997, nell'Aula del Senato, il Ministro ci diceva che avrebbe svolto un'azione di controllo; ebbene, nel frattempo è intervenuta la Corte dei conti per aprire un'azione di responsabilità per omessa vigilanza, è in corso un'indagine conoscitiva presso la Commissione trasporti del Senato della Repubblica, addirittura si chiede una Commissione di inchiesta: riteniamo che questo basti per dare il voto favorevole alla mozione del senatore Castelli.

CASTELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* CASTELLI. Signora Presidente, vorrei innanzitutto sollecitare la Presidenza, che giustamente richiede sollecitudine anche da parte nostra, di verificare quante sono le mozioni all'ordine del giorno prima di cercare di concludere frettolosamente la seduta. Ovviamente noi voteremo a favore della mozione n. 268, di cui io sono primo firmatario. Registro che sui contenuti della nostra mozione non si è levata una sola voce di critica. Tutti gli intervenuti hanno dovuto riconoscere che quanto noi abbiamo scritto sulla mozione è vero; poi ovviamente per questioni politiche si è dovuto trovare dei distinguo abbastanza acrobatici. Sottolineo il fatto che di fronte alla nostra ennesima denuncia della difettosità degli ETR 500: il Governo è rimasto ancora assolutamente zitto, non ha detto una parola. Vorrà dire che per sapere qualche cosa dovremo rivolgerci all'autorità giudiziaria.

PERUZZOTTI. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

La richiesta non risulta appoggiata (*Vive proteste dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente*). Non posso aspettare che... (*Proteste dai Gruppi Lega Nord-Per la Padania indipendente e Alleanza Nazionale*).

Metto ai voti la mozione...

BORNACIN. Signora Presidente, ci sono delle luci che non funzionano in alcune postazioni.

PRESIDENTE. Ripetiamo le operazioni di appoggio alla richiesta. Invito i senatori che hanno trovato difficoltà a far riscontrare l'appoggio a cambiare banco.

(*Il tabellone luminoso indica 13 richiedenti*).

La richiesta non risulta appoggiata. (*Il tabellone luminoso successivamente indica 15 richiedenti*). (*Vive proteste dai Gruppi Lega Nord-Per la Padania indipendente, Forza Italia e Alleanza Nazionale*).

PERUZZOTTI. L'appoggio c'era, Presidente!

PRESIDENTE. Voi non potete ogni volta giocare su questo. Io ho aspettato che tutti votassero e sul tabellone ho rilevato solo 13 richiedenti: quindi, l'appoggio non c'è.

BORNACIN. No, signora Presidente, erano 15; ripetiamo la votazione!

D'ALÌ. Il tabellone riporta 15 richiedenti!

PRESIDENTE. L'abbiamo già ripetuta (*Vive proteste del senatore Peruzzotti*).

Senatore Peruzzotti, si calmi. Io ho fatto ripetere la votazione per l'appoggio alla richiesta di voto elettronico e, nel momento in cui ho dichiarato che non c'era l'appoggio, altri senatori hanno cercato di inserire la tessera: non è possibile!

Voto finale e
reiezione mozione
n. 268 ore 18,38

Metto ai voti la mozione n. 268, presentata dal senatore Castelli e da altri senatori.

PERUZZOTTI Presidente, è una vergogna!

PRESIDENTE Senatore Peruzzotti, non si faccia allontanare dall'Aula.

Non è approvata.

(*I senatori Peruzzotti, Castelli e Collino lanciano le proprie tessere nell'emiciclo. Vivaci commenti del senatore D'Alì*).

GERMANÀ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signora Presidente, durante il mio intervento ho dichiarato che avrei votato a favore della mozione del collega Castelli e mi sarei astenuto su quella del senatore Lauro. Che cosa ho votato non lo so, me lo dica lei!

PRESIDENTE. Io non posso dire cosa ha votato lei, caro collega. Lei sa che la prassi del Senato è di chiedere innanzitutto il pronunciamento sull'accordo, cioè si dice innanzitutto chi è a favore. Il Presidente di turno guarda l'Aula, rileva le mani che si sono alzate e insieme ai senatori segretari decide se c'è il voto favorevole oppure no. Io ho guardato, mani non si sono alzate, perchè lei, senatore, non intendeva votare evidentemente, e la mozione non è stata approvata.

Colgo l'occasione per dire ai colleghi che, per quanto riguarda la questione dell'appoggio, alla richiesta di votazione nominale con scrutinio simultaneo, essi devono essere sollecitati, non si può continuare nella prassi che nel momento in cui si dice che l'appoggio non c'è, perchè lo si verifica dal *monitor*, si aggiungono altre tessere. No: questa prassi non è consentita.

In ogni modo rimane agli atti che lei, senatore Germanà intendeva astenersi sulla mozione del senatore Lauro. (*Vive, reiterate proteste dai*

Gruppi Lega Nord-Per la Padania indipendente e Forza Italia e del senatore Bornacin).

PERUZZOTTI. Lei è faziosa, signora Presidente!

MAGNALBÒ. È una Presidenza arrogante e faziosa!

PERUZZOTTI. Per fortuna che lei, signora Presidente, è comunista.

Mozioni e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle mozioni e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza. *(Ripetute proteste dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente. Il senatore Peruzzotti grida: «Vergogna! Vergogna!»).*

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

Ordine del giorno per la seduta di venerdì 19 giugno 1998

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, venerdì 19 giugno, alle ore 10,30, con il seguente ordine del giorno:

Interpellanze e interrogazioni.

La seduta è tolta *(ore 18,40)*.

**Termine seduta
ore 18,40**

Allegato alla seduta n. 403**Disegni di legge, assegnazione**

Il seguente disegno di legge è stato deferito

– in sede referente:

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

«Potenziamento del Corpo nazionale dei vigili del fuoco» (3312),
previ pareri della 4^a, della 5^a, della 6^a, della 11^a, della 12^a e della 13^a Commissione.

Inchieste parlamentari, apposizione di nuove firme

In data 17 giugno 1998 i senatori Basini, Bonatesta, Bornacin, Bosello, Campus, Caruso Antonino, Castellani Carla, Collino, Danieli, Maggi, Magnalbò, Mantica, Marri, Palombo, Pasquali, Pellicini, Servello, Siliquini e Valentino hanno dichiarato di apporre la loro firma alla proposta d'inchiesta parlamentare: COZZOLINO ed altri. «Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sull'inquinamento del fiume Sarno» (*Doc. XXII, n. 8*).

Governmento, trasmissione di documenti

Il Presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 15 giugno 1998, ha trasmesso, in applicazione dell'articolo 13, comma 1, punto f), della legge 12 giugno 1990, n. 146, copia del verbale della seduta plenaria della Commissione stessa del 16 aprile 1998.

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

Parlamento europeo, trasmissione di documenti

Il Presidente del Parlamento europeo, con lettera in data 2 giugno 1998, ha trasmesso il testo di sei risoluzioni:

«sulla comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul controllo delle nuove droghe di sintesi ("designer drugs")» (*Doc. XII*, n. 239);

«sulla proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione di un accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità europea, da una parte, e gli Stati Uniti del Messico, dall'altra» (*Doc. XII*, n. 240);

«sulla progressiva instaurazione di una politica di difesa comune dell'Unione europea» (*Doc. XII*, n. 241);

«sui miglioramenti al funzionamento delle istituzioni senza modificare i trattati, rendendo le politiche UE più trasparenti e democratiche» (*Doc. XII*, n. 242);

«sulla vendita di organi dei condannati a morte in Cina» (*Doc. XII*, n. 243);

«sulla relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sull'applicazione del regolamento (CE) n. 1467/94 del Consiglio del 20 giugno 1994» (*Doc. XII*, n. 244).

Detti documenti saranno inviati alle competenti Commissioni permanenti.

Mozioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Tapparo ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00241, dei senatori Pieroni ed altri.

Interrogazioni, annunzio di risposte scritte

PRESIDENTE. Il Governo ha inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate nel fascicolo n. 79.

Mozioni

CASTELLI, GASPERINI, ROSSI, PERUZZOTTI, WILDE, LAGO, MANARA, BRIGNONE, MORO, TIRELLI. – Il Senato,

premessò:

che le Ferrovie dello Stato spa versano in uno stato di dissesto economico, tecnico e strutturale messo in luce dalla catena di incidenti sempre più frequenti culminati nel recente evento dell'ETR 500 in servizio sulla tratta Napoli-Milano, bloccatosi per quattro ore in galleria con conseguenti gravissimi disagi per i passeggeri;

che questo incidente ha evidenziato come le Ferrovie siano totalmente sprovviste di un piano per le emergenze, mentre altri paesi, come ad esempio la Svizzera, possiedono degli appositi mezzi detti carri di spegnimento e di salvataggio pronti ad accorrere in ogni situazione di necessità; questi convogli possono operare in situazioni estreme: in galleria, all'aperto in tratti angusti e poco accessibili, anche nell'oscurità o in atmosfera tossica o priva di ossigeno e sono muniti sia di dispositivi per il lancio di sostanze antincendio che di apparecchiature di erogazione di ossigeno ed altri sussidi sanitari;

che l'incidente suddetto è solo l'ultimo di una lunga serie che di seguito si riporta:

il 12 gennaio 1997 l'ETR 460 (Pendolino) deraglia sulla Milano-Bologna all'altezza di Piacenza: 8 morti;

pochi giorni dopo, il 18 gennaio 1997 a Codogno sulla linea Milano-Bologna un treno merci investe un treno passeggeri: 2 feriti;

il 2 agosto 1997 il treno Reggio Calabria-Torino deraglia nei pressi di Roma: 6 feriti;

il 2 ottobre 1997 alla stazione di Roma-Termini il treno Avezzano-Roma urta contro i respingenti di un binario: 6 feriti;

il 28 novembre 1997 un treno cisterna investe un treno locale nella stazione di Pontedecimo a Genova: 5 feriti;

il 2 febbraio 1998 il treno Varese-Milano carico di pendolari finisce in una scarpata: 23 feriti;

l'11 febbraio 1998 un treno partito da Roma diretto a Pisa si scontra con un locomotore: 25 feriti;

il 24 febbraio 1998 in una stazione romana scoppia il motore di un treno per Viterbo: 4 feriti;

il 9 marzo 1998 prende fuoco un locomotore nella stazione di Savona: 1 ferito;

il 23 marzo 1998 a Castello, vicino Firenze, per uno scontro tra un Eurostar ETR 480 (Pendolino) Roma-Bergamo e un treno regionale, una persona ha perso la vita ed altre 41 sono rimaste ferite;

che ai sensi della direttiva n. 440/91 CEE dovrà cessare il monopolio del materiale circolante e dovrà essere dato libero accesso a treni appartenenti ad altri paesi della Comunità europea, ma non si capisce come ciò possa avvenire in considerazione del fatto che le linee intorno

al nodo di Milano sono completamente saturi e pertanto non consentono l'accesso di alcun treno supplementare;

che dalle verifiche di bilancio 1996 si rileva che gli oneri finanziari ammontano a ben 3.534.979 miliardi, i costi della produzione sono aumentati rispetto al 1995 di 2.950 miliardi, raggiungendo l'impressionante cifra di 19.389.921 miliardi, a fronte di ricavi da traffico di 5.113 miliardi; la perdita di esercizio è passata da 1.580.557 miliardi del 1995 a 3.340.620 del 1996; da questi dati si evince che l'insediamento a metà anno 1996 del ministro Burlando non ha portato alcun cambiamento di rotta, ma anzi ad un aggravamento della situazione delle Ferrovie dello Stato spa;

che anche la qualità del servizio è fortemente peggiorata, essendo enormemente aumentato il numero dei convogli in ritardo rispetto agli anni precedenti;

che sia il Ministro che i vertici delle Ferrovie condividono nella sostanza le premesse sopra riportate, tanto che il presidente Dematte ha dichiarato in data 24 marzo 1998 nel corso dell'indagine conoscitiva sulle problematiche del settore: «Ritengo opportuno sottolineare prioritariamente che questi incidenti sono dovuti ad una situazione più generale riguardante una rete vecchia e congestionata, all'esistenza di una scarsa automazione, alla vetustà del materiale rotabile e anche ai problemi di manutenzione che nel tempo si sono ingranditi. Molti incidenti sono anche riferibili al deterioramento organizzativo dell'azienda, ai diversi livelli di responsabilità, alla qualità del *management* e ai problemi di formazione del personale. La gravità era già evidenziata dal forte disavanzo dei bilanci dell'azienda oltre che dalla situazione strutturale della stessa. La rete ferroviaria è infatti ancora quella di settant'anni fa e il materiale rotabile è vecchio mediamente di ventotto anni per i locomotori e venticinque anni per le carrozze»;

che le motivazioni del presidente sono sostanzialmente uguali a quelle addotte sia dal Ministro che dall'amministratore delegato Cimoli;

che viene però respinta ogni responsabilità in quanto si sostiene che questa fallimentare situazione è stata ereditata dai Governi e dalle gestioni precedenti e pertanto il Ministro non ha alcuna responsabilità in merito;

considerato invece che il Ministro ha gravissime responsabilità per le seguenti motivazioni:

per obblighi contrattuali: il Ministro dei trasporti e della navigazione, in data 25 marzo 1996, ha stipulato con l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa un contratto di programma per gli anni 1994-2000 che all'articolo 16 prevede, tra le altre cose, che l'esercizio del potere di vigilanza sull'attuazione del contratto stesso spetti al Ministro; nello specifico, la vigilanza ha tra i suoi oggetti «la definizione di *standard* di sicurezza, di qualità della circolazione, di innovazione tecnologica e la loro applicazione»;

per motivi attinenti alla sicurezza: i treni ETR 500, meglio noti come Eurostar, sono stati messi in servizio a partire dal 1° giugno 1996 e

quindi in un periodo ricadente sotto l'amministrazione del Ministro; ciò malgrado esistessero precisi rapporti all'interno delle Ferrovie dello Stato, che il Ministro ha sempre tenuti nascosti al Parlamento, che denunciavano l'eccessiva difettosità di questi treni sconsigliandone decisamente l'utilizzo; ciò ha fatto sì che nel solo mese di novembre su circa 2.000 corse di Eurostar si siano verificati ben 4.500 guasti; nei mesi successivi l'incidenza dei guasti è rimasta sostanzialmente la medesima; detti guasti hanno provocato un tracollo nella puntualità di marcia dei convogli, ma ciò che è più grave è che si configura la possibilità che, nei casi più gravi, questi possano ingenerare incidenti, con conseguente danno fisico e psicologico dei viaggiatori; la condizione di detti treni è così grave per cui il Ministro non può non esserne a conoscenza, come non può non essere a conoscenza del fatto che essi sono stati commissionati in gran fretta, a trattativa privata, prima del 1° gennaio 1993, data di entrata in vigore della normativa europea sugli appalti, all'interno dell'operazione TAV che presenta molti lati oscuri e che ha coinvolto grandi aziende italiane e tutti i partiti della prima Repubblica, tra cui anche quello al quale appartiene il Ministro; considerato altresì:

che è pertanto di precisa responsabilità del ministro Burlando e delle Ferrovie l'aver mantenuto in servizio treni che presentano un eccessivo grado di difettosità e pericolosità e che hanno pertanto indubbiamente gravemente peggiorato la qualità del servizio offerto dalle Ferrovie dello Stato;

che inoltre il Ministro ha più volte denunciato sulla stampa e in Parlamento la grave mancanza di sistemi automatici di controllo quali i sistemi ATC (Automatic train control); il Ministro avrebbe potuto, nell'ambito dell'Addendum al contratto di programma nel quale è stato deciso l'impiego di ulteriori 7.286 miliardi stanziati dalla legge finanziaria '96, destinare cospicue risorse al problema sicurezza, mentre, al contrario, è stato fatto approvare un Addendum che destina la maggior parte delle risorse a raddoppi non solo inutili, ma addirittura deleteri per le finanze delle Ferrovie dello Stato spa; infatti, dall'analisi dei dati contenuti nel suddetto documento, si è preferito destinare il 57 per cento della somma sopra prevista per le regioni dell'Obiettivo 1, a fronte della clausola richiesta dall'Unione europea che prevede il 33,3 per cento; dal punto di vista del sistema paese questa scelta è gravissima in quanto:

non si interviene sulle linee sature quali la Milano-Brescia-Verona e la Milano-Bologna;

si vanificano le indicazioni dell'Unione europea che prevedono per l'Italia, tra l'altro, il contributo alla realizzazione della trasversale Madrid-Milano-Trieste-Kiev, meglio indicata come «Corridoio V» dalla Conferenza di Helsinki del giugno 1997.

Tutto ciò impedisce di fatto la realizzazione pratica della direttiva CEE n. 440/91 che non può avere attuazione su linee sature;

dal punto di vista finanziario le scelte del Ministro attraverso l'Addendum e il contratto di programma non solo non conducono ad un risanamento della società, ma comportano un ulteriore grave dis-

sesto; infatti nella stessa relazione delle Ferrovie dello Stato spa che accompagna l'Addendum e il contratto di programma viene dichiarato che gli investimenti previsti per la Caserta-Foggia, la Potenza-S.N. Melfi, la Palermo Messina, la Orte-Falconara, la Pontremolese, la Decimomannu-S.Gavino porteranno ad un valore attuale netto cumulato negativo di oltre 1.200 miliardi che graverà sui bilanci dell'azienda;

atteso:

che proprio oggi la Corte dei conti, in occasione della relazione sui bilanci 1995-96 delle Ferrovie dello Stato, ha formulato pesanti censure sulla gestione delle Ferrovie, invitando i Ministri vigilanti, primo fra tutti quello dei trasporti, e gli organi societari «a meglio valutare la sostenibilità nel tempo» delle iniziative assunte dalla passata e dalla presente gestione delle Ferrovie dello Stato; in particolare i giudici della sezione di controllo sugli Enti hanno criticato fortemente il progetto di ristrutturazione dell'Alta velocità, bocciando il *business plan* teso a dimostrare la sostenibilità del nuovo progetto, ritenendolo invece deficitario riguardo alla previsione dei flussi finanziari necessari alla TAV per rimborsare i prestiti; inoltre la magistratura contabile muove ulteriori critiche in merito al pesante fardello di contenzioso fiscale in materia di IVA e sulla fallimentare politica del personale «ereditata dalla gestione Necci», ma non corretta dagli attuali amministratori; è assurdo pensare, infatti, che si possa arrivare nell'anno 2000 ad un costo del lavoro globale pari a lire 8.200 miliardi, quando nel 1996 questo è ancora pari a lire 10.923 miliardi, senza contare i maggiori oneri recati dall'ultimo contratto stipulato; inoltre la Corte rileva che il piano d'impresa sovrastima di molto i ricavi che in realtà si potranno conseguire dal traffico, tenendo conto dell'andamento sostanzialmente stabile del trasporto ferroviario negli anni 1995-1996;

che la censura maggiore che la Corte muove è quella relativa alle modalità di assunzione dell'attuale amministratore delegato, Gianfranco Cimoli, il quale in brevissimo tempo è stato cooptato nel consiglio delle Ferrovie dello Stato e assunto a tempo indeterminato come dirigente della società con lo stipendio di 600 milioni all'anno, prima ancora di venire nominato amministratore; un simile comportamento, rileva la Corte, è non solo contrario ad ogni criterio di buona gestione, ma può costituire un pericoloso precedente; inoltre il compenso è ritenuto eccessivo ed è in contrasto con quanto praticato nelle principali società per azioni a capitale pubblico; senza contare che dai bilanci risulta eccessivo il ricorso alle consulenze esterne, con costi sicuramente più elevati di quelli che si potrebbero avere valorizzando meglio le risorse interne; infine, la Corte ha criticato il modello di redazione del bilancio relativo al costo del personale in quanto non sarebbe chiaramente indicato il costo relativo al personale dirigente rispetto al restante personale;

verificato che le scelte del Ministro portano a:

- insufficiente sicurezza e grave pericolo per i viaggiatori;
- ulteriore dissesto dei bilanci delle Ferrovie dello Stato spa;

paralisi del sistema ferroviario nelle aree economicamente trainanti del paese;

vanificazione di fatto della direttiva n. 440/91 CEE,

impegna il Ministro:

a modificare radicalmente la politica attuale in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, privilegiando gli investimenti relativi all'ammmodernamento e alla messa in sicurezza della rete già esistente, rispetto ai nuovi investimenti;

a riconsiderare la politica di investimenti prevista dal contratto di programma 1994-2000 e nel relativo Addendum, alla luce dell'ingresso dell'Italia in Europa, tenendo altresì conto degli impegni internazionali sottoscritti, con particolare riferimento alla Conferenza di Helsinki del giugno 1997;

ad intervenire prioritariamente sulle linee sature e nelle aree più congestionate per quanto riguarda il traffico su gomma, al fine di trasferire una significativa quota di traffico sia merci che passeggeri dalla gomma al ferro;

a privilegiare gli investimenti che comportino valori attuali netti positivi, evitando quelli a valore attuale netto negativo che graverebbero le Ferrovie dello Stato spa di ulteriori oneri finanziari, e soltanto nel caso in cui ciò accada, per inderogabili esigenze di carattere sociale, vengano chiaramente indicate le risorse aggiuntive da conferire alle Ferrovie dello Stato spa. (*Discussa in corso di seduta*)

(1-00268)

SERENA, GASPERINI, BIANCO, CASTELLI, COLLA, PERUZ-ZOTTI, TIRELLI, ROSSI. – Il Senato,

premessò:

che la legge 23 dicembre 1996, n. 662, ha apportato modifiche radicali alla normativa fiscale, introducendo la tassa dell'IRAP (imposta sulle attività produttive), con aliquota base al 4,25 per cento;

che l'attuazione della delega contenuta nella legge collegata alla finanziaria 1997 avrebbe dovuto – secondo quanto afferma il Ministro delle finanze – dare inizio ad un primo e concreto federalismo fiscale, poiché l'IRAP è applicata al valore aggiunto prodotto dalle organizzazioni «che producono beni ed erogano servizi nel territorio regionale», riducendo da un lato la tassazione sugli utili di 16-17 punti percentuali e, dall'altro, il costo del lavoro;

considerato:

che l'introduzione dell'IRAP ha avvantaggiato soltanto le imprese di grande dimensione ovvero quotate in Borsa (secondo un'indagine dell'IRS il 90 per cento delle società quotate vedranno i loro profitti in crescita), mentre le piccole imprese hanno pagato di più;

che, ad esempio, le imprese individuali del settore metalmeccanico – esenti dal pagamento dell'ILOR e con uno o due dipendenti – sono state

in effetti penalizzate, avendo pagato in più una quota che varia dal 3,73 per cento fino al 6,34 per cento;

che tale penalizzazione avrà effetti fortemente negativi anche nel campo dell'occupazione, tant'è che un'indagine condotta dall'Unioncamere, in collaborazione con il Ministero del lavoro, evidenzia chiaramente che nel biennio 1997-98 i nuovi posti di lavoro verranno creati «quasi esclusivamente» nelle microimprese che hanno un numero di dipendenti inferiore a 10;

che lo stesso Ministro delle finanze aveva a più riprese dichiarato che tale riforma avrebbe penalizzato il 42 per cento circa delle piccole imprese,

impegna il Governo ad apportare le adeguate modifiche per consentire che le piccole imprese siano sottoposte ad un'aliquota IRAP più attenuata, che riporti il prelievo fiscale ad un livello pari circa al precedente sistema, considerando anche che le stesse erano esenti dal pagamento dell'ILOR.

(1-00269)

PROVERA, GASPERINI, MANARA, DOLAZZA, BIANCO, LAGO, COLLA, LORENZI, MORO, MANFROI, BRIGNONE, WILDE, TIRELLI, PERUZZOTTI. – Il Senato,

premessi:

che continuamente notizie di stampa riferiscono di gravissimi fatti di sangue in cui sono coinvolte persone inferme di mente;

che permane grave e diffusa l'angoscia dei parenti che hanno a che fare quotidianamente con figli, nipoti o coniugi affetti da grave patologia nella quale non si può prevedere il momento in cui si potrebbe scatenare un'azione violenta del malato verso se stesso o verso chi lo circonda;

che l'applicazione della legge n. 180 del 1978 non è stata attuata in maniera uniforme nè adeguatamente sul territorio nazionale;

che la stessa legge n. 180 viene messa in discussione da numerosi e qualificati specialisti del settore essendosi dimostrata incapace di provvedere alla cura e alla tutela dell'ammalato nel momento in cui maggiormente ne avrebbe bisogno, cioè in fase violenta;

che a soffrire le conseguenze più pesanti di questa situazione sono i parenti degli ammalati più poveri e quindi più indifesi dal punto di vista sociale,

impegna il Governo:

a varare, nel più breve tempo possibile, necessari interventi a tutela dei diritti dei malati psichici e delle loro famiglie;

a contribuire al processo di riforma della legge n. 180 del 1978, come predisposto dai numerosi disegni di legge presentati in Parlamento in materia.

(1-00270)

SERENA, GASPERINI, BIANCO, PERUZZOTTI, CASTELLI, TIRELLI, ROSSI, COLLA. -

Il Senato,

premessò:

che i portatori di *handicap* dell'udito e della parola sono circa 70.000 in Italia;

che esistono già alcune leggi che costituiscono riferimenti essenziali per l'integrazione psico-sociale, educativa e lavorativa della categoria predetta quali:

la legge 2 aprile 1968, n. 482, concernente la disciplina generale delle assunzioni obbligatorie presso le pubbliche amministrazioni e le aziende private;

la legge-quadro 5 febbraio 1992, n. 104, per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate;

il testo unico approvato con decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297, titolo VII, capo IV, sezione I, paragrafo I, per il diritto all'educazione, all'istruzione e all'integrazione dell'alunno handicappato e, infine, l'obbligo scolastico per gli alunni sordi;

che l'Unione europea, durante lo svolgimento dell'Assemblea generale annuale tenutasi a Bruxelles il 27 settembre 1997, ha approvato una risoluzione in cui si chiede agli Stati membri dell'Unione europea di rispettare i diritti umani e civili dei sordomuti riconoscendo l'importanza della lingua dei segni quale lingua propria della comunità dei sordi, nonchè inserita nell'ambito delle lingue minoritarie,

impegna il Governo:

ad accogliere l'invito del Parlamento europeo a riconoscere ufficialmente il linguaggio gestuale usato dai non udenti, abolendo gli ostacoli che ancora si frappongono a tale uso;

a realizzare, di concerto con i provveditori agli studi e gli organi periferici dell'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza dei sordomuti progetti miranti alla formazione di insegnanti e interpreti di linguaggio gestuale;

ad inserire la lingua dei segni nell'ambito dell'istruzione universitaria, a sostegno delle persone non udenti che la utilizzano;

a riconoscere come professione l'interpretazione del linguaggio gestuale, istituendo una formazione a tempo pieno per interpreti di linguaggi gestuali, nonchè programmi occupazionali curati dall'ENS (Ente nazionale per la protezione e l'assistenza dei sordomuti);

ad attuare progetti pilota miranti all'insegnamento del linguaggio gestuale a bambini e adulti portatori di questo *handicap*, utilizzando persone non udenti preparate per tale scopo, nonchè la ricerca in tale settore;

a promuovere scambi con gli esperti nei linguaggi e nelle culture gestuali dei paesi dell'Unione europea;

a promuovere, nell'ambito dei *mass-media*, la sottotitolazione per programmi di interesse politico nonchè di interesse culturale e generale in particolare a far sì:

che venga concesso uno spazio all'ENS per una specifica trasmissione che concerna i problemi relativi ai non udenti;

che siano sottotitolati i programmi Format;

che sia realizzato un breve telegiornale «segnato», nella fascia di punta di ascolto serale, condotto da una persona non udente, con voce fuori campo per gli udenti;

che vi sia la presenza dell'interprete nei dibattiti politici;

ad assicurare l'abbattimento dell'IVA al 4 per cento per l'acquisto di autoveicoli opportunamente modificati e dotati di particolari dispositivi luminosi, analogamente a quanto previsto per altre categorie di invalidi;

a garantire l'installazione di strumenti di comunicazione visiva negli impianti sportivi, in occasione di manifestazioni di carattere nazionale ed internazionale, con la segnalazione di messaggi di urgenza, di pericolo e di ricerca di persona;

ad attuare un provvedimento che riconosca ai lavoratori portatori dell'*handicap* dell'udito e della parola, di cui alla legge 2 aprile 1968, n. 482, sulla base di una specifica domanda, per ogni anno di servizio effettivamente svolto presso pubbliche amministrazioni o aziende private, il beneficio di quattro mesi di contribuzione figurativa, utile ai soli fini del diritto alla pensione e dell'anzianità contributiva;

a stabilire specifici criteri per il riconoscimento del sordomutismo da parte delle apposite commissioni delle ASL, affinché rispondano a univoche risoluzioni riguardanti la reale minorazione uditiva e non le capacità di recupero linguistico in possesso di alcuni soggetti non udenti.

(1-00271)

TRAVAGLIA, BESOSTRI, AMORENA, ANDREOLLI, ASCIUTTI, AZZOLLINI, BALDINI, BERNASCONI, BUCCI, BUCCIARELLI, CARUSO Antonino, COLLA, CORTELLONI, CORTIANA, DANIELE GALDI, DE CORATO, DONDEYNAZ, DUVA, ELIA, FUMAGALLI CARULLI, GRILLO, LA LOGGIA, MANTICA, MARINI, MILIO, MONTAGNA, MONTELEONE, MURINEDDU, NAVA, NOVI, PASTORE, PELLICINI, PERA, PIANETTA, PIATTI, PILONI, PINGGERA, RESCAGLIO, ROTELLI, SARACCO, SERVELLO, SQUARCIALUPI, TABLADINI, TOMASSINI, TURINI, VEGAS, VENTUCCI, WILDE, ZILIO. – Il Senato,

premessò:

che risulta imminente la costituzione, in base alla legge delega n. 662 del 1996, dell'organismo di controllo (Authority) relativo alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale le quali, nell'ambito delle attività di volontariato, rappresentano il cosiddetto «terzo settore», ispirato al concetto del *no profit*;

che per una serie di caratteristiche specifiche la città di Milano, in confronto ad altri centri urbani italiani, si qualifica come candidatura ideale ad ospitare la sede dell'Authority, essendo tale convinzione avvalorata dal fatto che il numero delle associazioni senza scopo di lucro (associazioni di volontariato, cooperative sociali e fondazioni) ivi presenti è in-

comparabilmente superiore alla media nazionale, annoverando nel settore fino a 25.000 occupati e facendo così di Milano la capitale dell'economia civile in Europa, grazie anche alle iniziative nelle altre province lombarde;

che l'intenso fervore di iniziative, realizzate in un clima di spiccata solidarietà e di grande trasparenza, ha condotto anche a realizzazioni originali di avanguardia, come la nascita della «carta delle donazioni» per l'autoregolamentazione della raccolta dei fondi o il primo esempio europeo di editoria *no profit*;

che il messaggio solidaristico è stato accolto anche dall'imprenditoria milanese e lombarda, che è giunta a sviluppare forme di associazionismo *no profit* tra i suoi *manager* e il terzo settore, come attesta l'esempio di «Sodalitas», promosso da Assolombarda che si pone accanto alle associazioni collegate alla Caritas Ambrosiana;

che oltre al settore industriale anche quello bancario è intensamente coinvolto nella tematica *no profit* come attestano iniziative che risalgono al 1800 e che trovano la massima espressione nella Cariplo, la terza fondazione al mondo;

che tale collegamento centenario ha permesso l'instaurazione di rapporti stabili, trasparenti ed efficaci tra associazionismo sociale, imprenditoria sociale e finanza, rappresentando un esempio degno di essere fruttuosamente imitato;

che le università locali hanno collaborato attivamente al disegno generale, aprendo per prime in Italia le porte al bisogno formativo di nuovi dirigenti e *manager* del settore, contribuendo così a chiudere il cerchio di un tessuto sociale di rara potenzialità e dinamismo;

che il quadro generale testimonia, senza paragoni, l'impegno sinergico del mondo ecclesiale, laico, cooperativo, imprenditoriale e sindacale della città, segnalando Milano come modello di altissimo significato, al di là delle frontiere nazionali;

che l'intensità del giudizio verrebbe accentuata dal fatto che il tema in discussione è rappresentato da un'attività di volontariato e quindi svincolata da considerazioni materiali di carattere economico o mercantile;

impegna il Governo a designare la città di Milano come sede dell'istituenda Authority per le organizzazioni non lucrative di utilità sociale.

(1-00272)

Interrogazioni

PREDA. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – Premesso:

che con programma operativo multiregionale (regolamento n. 2081/93 - obiettivo 1) si andò a regolamentare le macro-organizzazioni commerciali (MOC), sotto forma di società di capitali;

che la macro-organizzazione commerciale (MOC) rappresenta lo strumento operativo del programma per promuovere una migliore organizzazione e valorizzazione delle produzioni agricole meridionali;

che le produzioni meridionali risultano, dagli ultimi dati rilevati, aggregate in una percentuale inferiore al 10 per cento della produzione lorda vendibile delle varie produzioni regionali;

che per sviluppare il programma MOC è quindi indispensabile una collaborazione con le imprese commerciali e/o industriali addette alla distribuzione di rilevanza nazionale;

che il bando per la selezione dei progetti non prevedeva per la costituzione delle società una maggioranza di soggetti appartenenti alle aree dell'obiettivo 1 ma correttamente interventi sulle aree dell'obiettivo 1, con benefici ai produttori agricoli per il collocamento delle produzioni sul mercato e per la loro maggiore remunerazione;

che il Ministero in modo discriminatorio sia per le imprese che per le organizzazioni produttive esistenti ha ritenuto di escludere dal bando stesso quelle MOC residenti al di fuori dell'obiettivo 1, ma con operatività e finalizzazione dell'intervento all'interno di detto obiettivo qualora le stesse MOC non avessero una maggioranza dei soggetti partecipanti residenti nell'area dell'obiettivo 1, impedendo così una collaborazione tra le organizzazioni produttive già presenti sul mercato e i produttori delle zone svantaggiate,

l'interrogante chiede di sapere per quali ragioni si sia proceduto a dettare tali regole al di fuori sia del bando che del programma operativo approvato.

(3-02011)

CAZZARO, PREDÀ, BARBIERI, LARIZZA, PAPPALARDO, MACONI, GAMBINI, MICELE, CRESCENZIO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Premesso:

che il giorno 16 giugno 1998 la pretura circondariale di Venezia con un'ordinanza di immediata applicazione ha posto sotto sequestro lo scarico SM15 del Petrolchimico di Porto Marghera;

che la conseguenza di tale ordinanza è stato l'immediato blocco di tutti gli impianti e di quelli ad essi collegati a Mantova, Ferrara e Ravenna;

che la ricaduta è gravissima sul piano occupazionale per circa 20.000 lavoratori, e sul terreno economico e sociale per tutta l'area interessata;

che c'è piena coscienza da parte delle istituzioni, dei sindacati, dei lavoratori e dei cittadini della necessità di raggiungere un nuovo equilibrio, maggiormente compatibile, tra produzione e ambiente;

che proprio in questa direzione si sta sviluppando l'impegno del Governo, dei sindacati, degli enti locali e delle imprese, che si sta concretizzando con:

l'emanazione del decreto cosiddetto Ronchi-Costa, per stabilire norme precise e rigorose relative alle emissioni inquinanti, le quali forniranno un quadro di riferimento certo entro il quale potranno operare istituzioni ed imprese;

la realizzazione di un accordo istituzionale di programma al fine di indirizzare gli investimenti industriali e le azioni di bonifica ambientale in modo concertato;

che il decreto sulle emissioni inquinanti e l'accordo di programma consentiranno di procedere più speditamente nel risanamento dell'area industriale e della Laguna di Venezia,

gli interroganti chiedono di sapere:

se e come si intenda operare, da parte del Governo e dei Ministeri competenti, per superare l'attuale devastante situazione e ricondurre la questione nell'ambito della gestione amministrativa e di concertazione tra i soggetti interessati;

se e come si ritenga di intervenire per abbreviare i tempi di definizione dell'accordo di programma, concordando con le imprese, gli enti locali e la regione il piano di investimenti e di azioni necessarie alla salvaguardia dell'ambiente e dell'occupazione, condizione peraltro indispensabile per garantire un futuro alla chimica italiana;

se si intenda rispondere positivamente alla richiesta del comune di Venezia di assicurare un'unica autorità di coordinamento degli interventi di bonifica ambientale, delegando al sindaco stesso i poteri necessari.

(3-02012)

BRIENZA. – Al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali. – Premesso:

che sono in corso presso l'ARAN le trattative con le confederazioni maggiormente rappresentative nel pubblico impiego, finalizzate a definire la nuova disciplina relativa alle aspettative e permessi sindacali;

che il Governo, nella seduta del Senato del 10 luglio 1996, fece proprio un ordine del giorno con il quale si impegnava ad assicurare una ripartizione delle aspettative e dei permessi proporzionale al numero dei dipendenti di ciascun comparto: principio non discutibile nè revocabile nella sua oggettiva imparzialità;

che coerentemente a tale impegno assunto dinanzi al Parlamento il Ministro per la funzione pubblica impartiva all'ARAN una direttiva che in maniera inequivocabile confermava l'orientamento del Governo;

che nella sede dell'ARAN starebbero prevalendo posizioni che confliggono con gli indirizzi del Parlamento e del Governo, al punto da vanificarne e irriderne le ragioni;

che le logiche che l'ARAN si prefiggerebbe di imporre potrebbero indurre alla rottura dello spirito e del comportamento unitari che hanno invece prevalso nella difficile fase di discussione delle norme della legge,

l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti iniziative il Governo intenda assumere per far sì che gli indirizzi espressi dal Parlamento e gli impegni solennemente assunti e tradotti in direttive già indirizzate all'ARAN non vengano traditi o svalutati in ossequio a logiche interessate e faziose.

(3-02013)

MASULLO. – *Ai Ministri dell'interno, e per il coordinamento della protezione civile e dell'ambiente.* – Premesso:

che il prefetto di Napoli ha deciso di realizzare nel territorio di Tufino una seconda discarica a fianco di quella attualmente in funzione e in via di esaurimento e si è quindi riacceso il vivo allarme della popolazione locale;

che il sito scelto dal prefetto per la seconda discarica è in località Paenzano, nella frazione Schiava del comune di Tufino, e dista non più di 300 metri dal centro abitato, benchè tale prossimità non si sia voluta mai considerare ostativa da parte della struttura tecnica della prefettura, neppure quando fu realizzata la prima discarica, mentre in effetti l'eccessiva vicinanza dell'invaso di Paenzano in circa un anno e mezzo di attività dell'impianto ha causato nei bambini e negli anziani non pochi disturbi broncopolmonari e ha reso irrespirabile l'aria, il cui greve fetore si diffonde quotidianamente anche nei limitrofi comuni di Comiziano, Cimitile, Nola e Cicciano;

che a proposito della discarica attualmente in funzione l'ENEA, che ne ha la gestione, ben poche spiegazioni ha saputo o voluto fornire ai cittadini circa la natura dei gravi inconvenienti;

che il comitato civico per la difesa del territorio di Schiava, Tufino e Casamarciano, fin dall'inizio dell'attività della prima discarica di Paenzano tuttora in funzione, aveva segnalato al prefetto dell'epoca, e successivamente alla Presidenza del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'ambiente, il fatto che a realizzare l'impianto era una ditta diversa dall'aggiudicataria dell'appalto, ma a tale segnalazione non è mai stata data risposta e la medesima ditta, poche settimane fa esclusa dall'affidamento del trasporto dei fanghi dalle zone recentemente alluvionate, continua a eseguire i lavori della discarica;

che la situazione ambientale è tanto più grave in quanto a ridosso della discarica è tuttora in esercizio una cava calcarea che, divorando una montagna con il quotidiano uso della dinamite, non solo produce sciami sismici, come dimostrano le lesioni verificatesi negli edifici vicini, ma anche ondate di polvere che, rinforzate dall'abituale ventosità della zona, invadono il centro abitato, coprendo di un velo biancastro la vegetazione e aggravando le difficoltà respiratorie degli abitanti;

che questi disagi sono stati segnalati dal comitato civico alla regione Campania, ai carabinieri e alla procura della Repubblica di Nola, senza finora alcun visibile esito;

che la frazione Schiava è attraversata longitudinalmente dalla strada statale delle Puglie e dall'autostrada Napoli-Canosa con la relativa notevolissima mole di traffico, a cui ora si aggiungono la lunga teoria degli automezzi che da molte zone della provincia di Napoli trasportano i rifiuti nonchè, da qualche settimana, l'ininterrotto corteo di mezzi dell'esercito, dei vigili del fuoco e di privati trasportatori che vanno a scaricare i fanghi provenienti dalla zona alluvionata di Sarno in una cava della stessa Tufino, con le conseguenti aumentate difficoltà del traffico ordina-

rio e soprattutto con un preoccupante aumento dell'inquinamento atmosferico;

che la situazione è pertanto drammatica per le piccole ed operose comunità della zona, a cui sembra di essere divenute elettivo bersaglio;

che intanto la regione, a cui è demandato il compito di disporre il piano per il trattamento e lo smaltimento razionale dei rifiuti mediante adeguati impianti definitivi, sembra finora non aver fatto alcun passo concreto in tale direzione;

che le popolazioni comprensibilmente, in assenza di efficace ascolto e adeguata tutela da parte dei pubblici poteri, nutrono sfiducia sempre più profonda e pericolosa nei riguardi dello Stato,

l'interrogante chiede di sapere se e quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano assumere con l'urgenza e l'incisività necessarie.

(3-02014)

MUNGARI. – *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che, a seguito del noto attentato d'origine mafiosa ordito nel 1993 nei confronti del noto *showman* e giornalista signor Maurizio Costanzo all'uscita serale dal teatro «Parioli», veniva disposta dal Comitato cittadino dell'ordine e della sicurezza l'assegnazione di una scorta armata per la tutela del predetto personaggio e, come misura temporanea ed aggiuntiva di precauzione, lo sgombero forzato e vigilato della strada e dei marciapiedi laterali di via Giosuè Borsi;

che l'improvviso disagio creatosi a seguito di tali misure a carico degli abitanti di detta via e della zona adiacente si è andato acuendo e aggravando col passare del tempo per le necessità connesse al servizio di sicurezza svolto dalle prime ore pomeridiane alla tarda serata dei giorni infrasettimanali (di norma da lunedì a venerdì), caratterizzato da grande afflusso di folla di ospiti e spettatori, con stazionamento di pullmann nello stretto spazio antistante il teatro e con inevitabile ed ostruttiva invasione del piano viabile di Giosuè Borsi;

che ai disagi di cui sopra si aggiungono, per i numerosi abitanti della stessa zona, la sequela di intralci alla libera circolazione veicolare su via Giosuè Borsi durante le ore di spettacolo, nonchè, ovviamente, l'impossibilità di utilizzare, come in passato, il parcheggio offerto dagli spazi immediatamente adiacenti ai due marciapiedi;

che a distanza di oltre cinque anni dall'adozione di tale regime di sicurezza, ormai divenuto per obiettivo e pubblico riconoscimento eccessivo e ridondante, e per ciò stesso ingiustificatamente afflittivo per gli abitanti della zona, il Ministero dell'interno non ha sinora inteso corrispondere alle sollecitazioni avanzate da questi ultimi, attraverso la competente circoscrizione comunale, ai fini della cessazione delle misure di sicurezza almeno limitatamente a quelle di carattere esterno, che risultano per gli stessi abitanti particolarmente penose, per non dire punitive, in rapporto allo scopo pratico perseguito,

si chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo non intendano provvedere, in base ad una valutazione aggiornata e ragionevole delle esigenze del caso, a far cessare, con effetto immediato, la misura dello sgombero forzato e vigilato dell'intero tracciato e dei marciapiedi laterali di via Giosuè Borsi, misura applicata invariabilmente durante i prolungati orari degli spettacoli «Costanzo Show» al teatro Parioli;

se non ritengano, in ogni caso, ormai opportuno, per non dire necessario ed urgente, il trasferimento della sede del teatro in questione nell'area di Cinecittà, che offrirebbe agli spettacoli di Costanzo – per spaziosità, ricettività e attrezzatura tecnica specialistica – una collocazione ideale e comunque sicuramente ottimale, liberando per giunta la vasta collettività degli abitanti su via Giosuè Borsi e dintorni dalle quotidiane ed inevitabili molestie, inconvenienti e disagi di cui essa soffre da più di cinque anni, per le ragioni suindicate.

(3-02015)

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

che ai sensi dell'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 23 febbraio 1995, n. 41, convertito dalla legge 22 marzo 1995, n. 85, i trasferimenti erariali spettanti a comuni e province per l'anno 1995 sono stati ridotti di 670 miliardi (70 miliardi nei confronti delle province e 600 miliardi nei confronti dei comuni); il comma 4 del predetto articolo 3 ha consolidato il taglio dei trasferimenti per gli anni 1996 e seguenti;

che successivamente il decreto-legge 27 ottobre 1995, n. 444, convertito dalla legge 20 dicembre 1995, n. 539, all'articolo 3, comma 9, ha previsto a favore delle province e comuni, che ai sensi del citato articolo 3, comma 3, del decreto-legge n. 41 del 1995 avevano subito una detrazione superiore al 3 per cento della spesa corrente dell'anno 1995, un contributo entro il limite massimo complessivo di lire 105 miliardi;

che il Ministero dell'interno ha provveduto quindi all'assegnazione del beneficio; il contributo è stato, poi, consolidato per gli anni 1996 e seguenti; ciò in applicazione prima del decreto-legge n. 492 del 1996 (articolo 1, comma 1), non convertito, e poi dal decreto-legge 25 novembre 1996, n. 599, convertito dalla legge 24 gennaio 1997, n. 5; tali provvedimenti prevedevano che per l'anno 1996 i contributi spettanti «sulla base della legislazione vigente» fossero incrementati in misura percentuale con riferimento ai «contributi definitivamente attribuiti per l'anno 1995»;

che con circolare ministeriale n. 1465 del 29 maggio 1998 il Ministero dell'interno dichiara che sono sorti dubbi sul consolidamento del contributo di 105 miliardi in quanto il decreto-legge n. 599 del 1996 sembra non consentire il finanziamento del contributo in questione; per risolvere i dubbi interpretativi sarà richiesto il parere del Consiglio di Stato; nelle more della definitiva pronuncia in merito si è ritenuto di sospendere l'attribuzione del citato contributo a decorrere dalla seconda rata del contributo ordinario 1998;

che i sopracitati mancanti trasferimenti ammontano, per alcuni comuni, a parecchi miliardi;

che tutto ciò è tanto più grave in quanto si opera in modo retroattivo;

che questi ulteriori tagli avvengono in un momento di grave difficoltà degli enti locali, alle prese con continue diminuzioni dei trasferimenti a favore degli enti locali;

che il tutto avviene in corso d'anno, a bilanci già approvati e al di fuori di qualsiasi elementare regola di programmazione;

che quindi vi è l'oggettivo rischio di gettare i comuni colpiti da questo provvedimento in una situazione di probabile dissesto,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano i comuni colpiti da detto provvedimento;

l'entità dei tagli subita da ciascun comune;

se il Ministro in indirizzo non ritenga di intervenire urgentemente anche con provvedimento di legge al fine di chiarire i dubbi sorti e liberare i fondi sospesi.

(3-02016)

LO CURZIO. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Per conoscere: se sia vero:

che con l'avvento della nuova dirigenza dell'Ente poste spa in Sicilia ci si attendeva che si affrontassero i problemi esistenti con chiarezza, trasparenza e serenità di gestione mentre fino ad oggi tali attese risultano deluse;

che alle iniziali spettacolari dichiarazioni e buoni propositi seguono oggi, ad appena un mese di distanza da quelle nomine, atteggiamenti e comportamenti che non hanno nulla a che vedere con strategie aziendali ma che hanno un forte senso di occupazione di spazi a favore di certi indirizzi politici;

che si è praticamente commissariata la sede regionale siciliana dell'azienda con l'arrivo di oltre 15 persone fra dirigenti, quadri e semplici impiegati provenienti tutti dalla sede toscana dell'azienda che hanno messo materialmente all'angolo la quasi totalità del personale dirigente esistente nella sede delle poste, mortificandone volutamente le professionalità;

con quale logica aziendale si elargiscano cento milioni al mese per mantenere in missione tutti questi dirigenti estromettendo quelli locali già esistenti ed attribuendo altresì ai nuovi arrivati doppi incarichi fra le sedi di Sicilia e Toscana, in una logica che ha poco a che vedere con una sana gestione;

con quali motivazioni si sollevino dall'oggi al domani validi dirigenti locali per sostituirli con altri, che rispondono a richiami diversi, mortificandone la professionalità e facendoli poi apparire sulla stampa (si veda «Il Giornale di Sicilia») come volgari incapaci, offendendone la dignità e moralità;

come sia possibile, ancor prima che l'azienda a livello centrale abbia definito le proprie strutture, elevarne a livello regionale una di esse (CMP Palermo) a livello dirigenziale preconstituendone, per il nuovo quadro nominato arbitrariamente, il suo passaggio a funzioni dirigenziali;

come sia possibile spostare strumentalmente e con false motivazioni di importanza strategica quadri aziendali dagli uffici di produzione (sportellerie) a quelli di *staff* (amministrativi) in una logica assolutamente contraria alle disposizioni aziendali;

quali siano le motivazioni dell'instaurazione di un clima di caccia all'uomo all'interno dell'azienda che sta determinando forti tensioni fra tutti i lavoratori con gravi danni per la funzionalità ed efficienza dei servizi;

rispetto a tutto ciò, appena ad un mese di distanza dalle nuove nomine, se non si ritenga che sia il caso di intervenire con immediatezza per riportare la dovuta tranquillità, trasparenza e serenità di gestione nelle poste in Sicilia;

quali iniziative si intenda subito intraprendere e quali misure adottare per cambiare l'attuale situazione gestionale in Sicilia.

(3-02017)

SALVATO. – *Al Ministro della sanità e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali* – Premesso:

che l'azienda ospedaliera «Maggiore della Carità» di Novara – nelle persone dei dirigenti apicali – ha firmato una convenzione con il «Movimento per la vita aquilano dell'armata bianca» con sede in L'Aquila;

che tale convenzione, stipulata per la prima volta nel 1997, è stata rinnovata per tutto il 1998;

che il suddetto movimento, come si desume dalla delibera del direttore generale dell'ospedale di Novara, «è un'organizzazione di volontari che si occupa delle inumazioni dei feti umani provenienti da aborti spontanei, da aborti terapeutici e da interruzioni volontarie della gravidanza»;

che sempre dalla citata convenzione si evince che «...i prodotti abortivi, per ogni seduta d'interruzione volontaria della gravidanza o per aborti spontanei, vengono raccolti in contenitori speciali biodegradabili, forniti dall'associazione «Movimento per la vita aquilano dell'armata bianca», dotati di scritta di riconoscimento»;

che tutto ciò avviene dopo le prime ventiquattr'ore dall'evento, destinate per legge alla richiesta del feto da parte della donna;

che è evidente l'illegittimità e l'abuso di potere che l'ospedale di Novara esercita, conservando tali resti non a fini terapeutici;

che incredibile appare poi la reiterata decisione di firmare addirittura una convenzione che agli articoli 3 e 4 recita testualmente: «I volontari provvederanno, presso i locali dell'obitorio, a riporre i contenitori biodegradabili in cassetine di legno a norma di legge. Tali cassetine verranno consegnate dai volontari all'agenzia delle pompe funebri designata dall'associazione ed autorizzata al trasporto al cimitero...»; «...Verrà

tenuto a cura della direzione sanitaria un registro di carico e scarico dei contenitori conservati e successivamente consegnati, con le modalità sopra descritte, ai volontari dell'associazione»;

che recenti notizie di stampa, sino ad ora non smentite, hanno informato del fatto che ogni fine mese si snoda dall'ospedale di Novara un mesto corteo, capeggiato da due sacerdoti, che si reca a seppellire embrioni, feti ed ogni altro prodotto abortito, in un apposito spiazzo, adibito a «cimitero degli aborti» con tombe senza nome adornate di fiori e giocattoli,

si chiede di sapere se si intenda intervenire:

a) per mettere fine a questo macabro ed assurdo rito;

b) per impedire un vero e proprio abuso di legge e di coscienza, poichè, come si evince dalla stessa lettera del decreto del Presidente della Repubblica n. 285 del 1990, articolo 7, commi 3 e 4, «nel cimitero possono essere raccolti... anche prodotti del concepimento di presunta età inferiore alle 20 settimane», solo «a richiesta dei genitori» e che in ogni caso solo «i parenti o chi per essi sono tenuti a presentare, entro 24 ore dall'espulsione od estrazione del feto, domanda di seppellimento»;

c) per chiedere alla regione Piemonte se intenda attivarsi per inviare una immediata ispezione all'ospedale pubblico «Maggiore della Carità» di Novara;

d) per chiarire ancora una volta ai suddetti operatori sanitari e dirigenti amministrativi che per i medici che non intendono attuare interventi abortivi esiste l'istituto dell'obiezione di coscienza, mentre è inammissibile esercitare una così palese violenza psicologica nei confronti delle donne interessate;

e) per sottolineare che all'ospedale di Novara se formalmente viene garantito l'anonimato della donna che abortisce nei fatti esso è completamente disatteso;

f) per verificare quali iniziative la regione Piemonte intenda assumere nei confronti dell'amministratore dell'ospedale di Novara, del direttore generale, del direttore sanitario, nonché di tutti i dirigenti che hanno sottoscritto e approvato la convenzione.

(3-02018)

PERUZZOTTI, AVOGADRO, COLLA. – *Al Ministro dell'ambiente.*

– Premesso:

che risulta agli scriventi che il primo cittadino di Varano Borghi, amena località lacuale nella provincia di Varese, senza che la popolazione venisse informata, ha richiesto ad una società specializzata uno studio di fattibilità per predisporre nello stesso comune un impianto per lo smistamento e la cernita dei rifiuti solidi urbani;

che la previsione dello smaltimento annuo di rifiuti ammonterebbe a oltre 100.000 tonnellate;

che un'opera di tale genere determinerebbe inevitabilmente gravi problemi all'ambiente (odori, inquinamento delle falde acquifere, diffi-

coltà per la circolazione viaria) oltre naturalmente ad un abbattimento del valore di tutte le proprietà,

gli interroganti chiedono di sapere quali provvedimenti intenda prendere il Ministro in indirizzo per impedire la realizzazione di un impianto che avrebbe conseguenze devastanti sul territorio del comune di Varano Borghi e sui comuni limitrofi.

(3-02019)

SCOPELLITI, GRECO, D'ALÌ, LA LOGGIA, PERA, VENTUCCI, NOVI, VEGAS, SEMENZATO, RIPAMONTI, SCHIFANI, CORTIANA, PASTORE, BORTOLOTTI, LUBRANO di RICCO, BOCO, DE LUCA Athos. – *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo, dell'ambiente, per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport e di grazia e giustizia*. – Premesso:

che il consiglio comunale di Offida (Ascoli Piceno) ha approvato, in data 31 luglio 1997, una delibera (n. 43) avente come oggetto «Approvazione convenzione con la ditta PEG in relazione all'esercizio di centrale elettrica a biomasse», nonchè la convenzione allegata alla stessa;

che tale delibera autorizza la società PEG ad installare nel territorio della Valtresino un impianto da 5 MW elettrici mediante combustione di biomasse;

che di tale delibera i comuni limitrofi sono stati informati tramite lettera anonima che evidenziava, fra l'altro, i forti rischi di inquinamento e di impatto ambientale derivanti dall'insediamento della centrale;

che al fine di conoscere più specificamente gli elementi della vicenda il comune di Cossignano, in data 20 settembre 1997, inoltra al comune di Offida la richiesta di poter visionare «la documentazione tecnica, nonchè gli atti deliberativi, concessioni o autorizzazioni rilasciate, comprensive di elaborati tecnici, relazioni, eccetera inerenti la realizzazione della centrale elettrica di Offida»;

che dopo numerosi altri e inutili solleciti il sindaco di Cossignano si recava presso il comune di Offida al fine di visionare di persona gli atti, riuscendo però solamente a rintracciare alcune relazioni, ma non gli atti deliberativi del comune di Offida;

che la delibera n. 43 del 31 luglio 1997 veniva infine e finalmente inviata al comune di Cossignano solo con lettera del 7 gennaio 1998, e risulta essere stata affissa presso l'albo comunale solo il 30 dicembre 1997;

che i comuni di Cossignano, Castignano e Montalto delle Marche provvedevano ad incaricare il professor Giorgio Cortellessa, docente di fisica nucleare, l'ingegner Antonio Mercuri e il professor Ciani al fine di verificare da un punto di vista scientifico e tecnico la rispondenza del progetto relativo alla centrale ai parametri di legge, nonchè i valori inquinanti della stessa e il relativo impatto ambientale;

che le relazioni presentate convengono nell'affermare la estrema superficialità del progetto, la sua pericolosità nei confronti dell'ecosistema e dei cittadini residenti nelle zone interessate, ma soprattutto e in partico-

lare concordano su un punto: allo stato attuale, la centrale di Offida deve, a tutti gli effetti, essere considerata un inceneritore o un impianto di smaltimento dei rifiuti con trasformazione degli stessi in energia e come tale deve essere ubicata, rispettando di conseguenza le disposizioni di carattere regionale e nazionale in materia di smaltimento dei rifiuti;

che a tale proposito gli interroganti ritengono opportuno portare a conoscenza dei Ministri interessati le osservazioni redatte dal professor Cortellessa, le quali da sole dovrebbero essere più che sufficienti a rivedere completamente il progetto citato:

«Osservazioni tecniche sull'impianto di generazione elettrica da 5 MW alimentato con rifiuti agricoli e materiali di scarto progettato dall'impresa PEG con ubicazione nel territorio del comune di Offida.

2 marzo 1998

Professor Giorgio Cortellessa

Una prima osservazione sulla alimentazione di un impianto termico con rifiuti agricoli e altro materiale di scarto è che la progettazione deve tenere conto di tutte le possibili composizioni di tali combustibili, in condizioni di operatività. È, infatti, tassativo che si possa determinare se nei materiali bruciati vi siano o no composti di cloro organico (si confronti l'osservazione a pagina 20 del recentissimo volume "La nuova normativa per la gestione dei rifiuti" – decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22) perchè in presenza di cloro organico superiore al 2 per cento gli impianti di combustione debbono essere dotati di una camera di post-combustione che garantisca una temperatura di almeno 1.200°C, mentre se la percentuale è inferiore al 2 per cento la camera di post-combustione, che è un dispositivo, comunque necessario, può avere una temperatura almeno, solamente, di 950° C.

È perciò estremamente rilevante che si abbia una chiara nozione della composizione di ciò che si immette nella camera di combustione.

L'esame dei progetti e di tutti i pareri espressi rende evidente che:

non esiste alcun sistema che permetta di controllare che ciò che è immesso nella camera di combustione soddisfi la prescrizione per cui il cloro organico sia inferiore al 2 per cento. D'altro canto tale sistema non può essere affidato a prescrizioni interne all'azienda, ma deve impedire in ogni caso che ci sia un superamento del sopraddetto limite. Da questo punto di vista è assolutamente ovvio che, raccogliendo rifiuti agricoli e altre tipologie di biomasse, essi vengano posti in sacchi, con una scelta che certamente contiene anche i sacchi di PVC (che contiene cloro organico). È ovvio gettare nel combustore i rifiuti contenuti nei sacchi, oppure gettare i rifiuti con i sacchi che li contengono in fasi di pretrattamento dei rifiuti. La garanzia che in ogni caso la percentuale di cloro organico sia inferiore al 2 per cento non c'è, nè ci può essere per l'impianto così come è descritto. Tale garanzia c'è se i rifiuti sono di provenienza certa, ad esempio se il rifiuto è soltanto truciolato di lavorazioni con legno non trattato e altre consimili, ciò che è escluso nel caso di rifiuto agricolo e, ancor peggio, di rifiuto urbano che contiene una forte percentuale di plastiche anche clorurate (PVC);

in ogni caso il sistema di combustione descritto in modo assolutamente schematico e approssimativo, anche se avesse una alimentazione con quantità di composti di cloro organico inferiori al 2 per cento, dovrebbe assicurare una temperatura in camera di combustione maggiore di 950°C, ciò che non è se si legge il progetto;

il progetto tende a accreditare l'idea che si sia in presenza, per l'alimentazione, di *biomasse*, essendo esse unicamente il prodotto di una crescita naturale ad esempio di specie vegetali. La nozione di biomassa non è utilizzata nella legislazione italiana sulla gestione dei rifiuti, infatti la ben nota legge 9 gennaio 1991, n. 10, introduzione la nozione di fonti rinnovabili "... *omissis*... la trasformazione di rifiuti organici e inorganici...".

La legge parla di rifiuti che possono essere o diventare fonti di energia, ma non nobilita in alcun modo i rifiuti in "biomasse"; la stessa, identica, posizione è contenuta nel già citato decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22. Questa osservazione può sembrare di natura puramente linguistica, ma invece ha immediate conseguenze giuridiche: si deve unicamente parlare di rifiuti e perciò ogni procedimento termico in cui siano coinvolti i rifiuti è un procedimento di incenerimento. Se la produzione di calore dall'incenerimento viene dispersa nell'ambiente, si tratterà di inceneritori che svolgono unicamente la funzione di ridurre la massa del rifiuto generando una certa quantità di ceneri. Se il calore è utilizzato in una caldaia per produrre vapore e successivamente elettricità si tratterà di un inceneritore che recupera in varie forme il calore prodotto, ma la normativa da applicare è sempre e unicamente quella per gli inceneritori dei rifiuti;

poichè si è in presenza di un impianto termico le emissioni sono regolate dal complesso di leggi e di decreti presidenziali relativi all'inquinamento atmosferico. Sorge perciò il problema delle concentrazioni all'emissione e delle concentrazioni degli inquinanti nell'ambiente. Il decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203, introduce due nozioni distinte nel suo articolo 2. Una nozione è quella al paragrafo 2, dei valori limite, e l'altra nozione è di valori guida.

Si è normato il fatto che si dettano prescrizioni per stabilire limiti invalicabili, i valori limite, per impedire che superandoli di troppo e troppo spesso si arrechino danni alla salute e all'ambiente e, però poichè non soltanto la scienza, ma anche le organizzazioni nazionali e internazionali (come l'Organizzazione mondiale della sanità) avvertono che i valori-limite sono medie per la popolazione e per l'ambiente medio, occorre stabilire i valori guida, decisamente inferiore ai valori limite.

Il punto 3 dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica sopracitato testualmente prescrive i valori guida destinati:
"...*omissis*..."

A) alla prevenzione a lungo termine in materia di salute e di protezione dell'ambiente;

B) a costituire parametri di riferimento per l'istituzione di zone specifiche di protezione ambientale per le quali è necessaria una particolare tutela della qualità dell'aria.

Poichè l'inquinamento non si ferma ai confini amministrativi è evidente che la determinazione e applicazione dei valori guida, generalmente inferiori alla metà dei corrispondenti valori limite, come adottati in numerosissimi casi in Italia da amministrazioni regionali, provinciali, comunali, è un effetto di accordo tra tutte le amministrazioni nei cui territori possono verificarsi ricadute inquinanti.

Ai fini di una corretta applicazione della legge occorre che il progetto sia corredato non soltanto di tabelle di emissione di inquinanti in tutte le possibili condizioni di funzionamento così variabili a seconda della composizione del rifiuto che viene incenerito, ma anche dei risultati dei modelli di ricaduta degli inquinanti nelle differenti condizioni micro-meteorologiche e macro-meteorologiche della zona.

Tale zona, infatti, a una analisi anche superficiale, si presenta tale da dare certamente luogo a ristagni dei fumi, se si tiene conto che una ciminiera di 32 metri, con temperature di uscita dei fumi incomprensibilmente molto basse, dà ricadute da poche centinaia di metri a meno di qualche chilometro e investe certamente le zone vicine. Inoltre l'orografia della zona contribuisce a una canalizzazione del pennacchio che in condizioni di brezza anche non molto forte trasporta l'inquinante con certezza al di fuori dei confini del comune di Offida.

In tali condizioni la richiesta di una concertazione tra le amministrazioni territoriali interessate non è una semplice richiesta di dimostrazione di buona volontà, ma un obbligo perchè il controllo delle concentrazioni nell'ambiente compete a tutti i comuni affetti dall'inquinamento sotto la guida della provincia. Non è possibile che si ponga l'onere del controllo senza attribuire anche la possibilità di intervento. Il meccanismo dei dispositivi di legge è chiarissimo in tal senso.

Non è eludibile l'osservazione per cui il comune di Offida non può da solo, decidere un insediamento che inquina anche altri territori comunali, a cominciare da quelli limitrofi, senza concordare tutte le caratteristiche dell'impianto e sottoporre a tale concertazione la decisione stessa di dar luogo a atti che permettano l'insediamento.

Una osservazione generale, a questo punto, è che il progetto manca di numerose parti essenziali, alcune delle quali si deducono immediatamente da quanto fin qui esposto:

manca ogni considerazione sulla variabilità della composizione del rifiuto e sulla possibilità che contenga, anche al di là del 2 per cento, cloro organico;

l'impianto termico non assicura che si raggiunga nei fumi, nel corso del processo di combustione, la temperatura superiore ad almeno 950°C in una camera di post-combustione, fatto assolutamente tassativo anche se non vi fossero composti di cloro organico;

ancor di più non assicura che si raggiunga nei fumi, nel corso del processo di combustione, la temperatura superiore ad almeno 1200°C in

una camera di post-combustione, fatto assolutamente tassativo se vi fossero anche solo potenzialmente in casi saltuari composti di cloro organico oltre il 2 per cento;

non si sono forniti dati estesi derivanti da un modello di ricaduta calcolato nelle differenti situazioni micro e macro-meteorologiche, secondo le differenti categorie di stabilità atmosferica.

Per queste ragioni principali, che possono essere corredate da altre osservazioni sulle numerose manchevolezze secondarie, pur però importanti, è necessario che l'intero progetto venga rivisto dalle fondamenta e soprattutto armonizzato a livello di comprensorio territoriale, investendo in tale armonizzazione gli enti, almeno incluso il livello della provincia. Non è possibile dare per scontato che si proceda alla realizzazione anche perchè molte delle osservazioni fatte, ad esempio quelle sul passaggio dai valori limite alle linee guida, mantengono la loro validità anche se si procedesse e non si tratta di semplici dati scientifici, ma di condizioni precise della normativa a protezione dell'ambiente e della salute. L'impianto, se non è riesaminato a fondo, anche eventualmente giungendo alla conclusione totalmente negativa di non fattibilità, corre il rischio di un blocco successivo per gravi inadempienze ambientali e sanitarie, con conseguenze avverse certe per l'impresa e, soprattutto, per il comune di Offida»,

si chiede di sapere:

quali siano le considerazioni dei Ministri interrogati – anche in relazione alle fortissime obiezioni di carattere tecnico e scientifico avanzate – rispetto ai fatti sopra esposti e illustrati, che appaiono agli interroganti di estrema gravità, e in particolare se non ritengano di dover immediatamente intervenire per verificare la regolarità delle procedure adottate dalle amministrazioni interessate, intendendosi comprese in questa richiesta tutte le amministrazioni che hanno partecipato, per quanto di loro competenza, all'*iter* che ha favorito l'adozione della delibera del comune di Offida;

se non si ritenga che sussistano gli elementi per sospendere immediatamente qualsiasi atto volto alla realizzazione dell'inceneritore, in attesa di adeguate e approfondite verifiche, nel senso indicato dal parere del professor Cortellessa;

se non ritengano che, al di là dei rilievi di inadeguatezza, incapacità, superficialità e scarsa professionalità, nel corso della intera vicenda siano stati posti in essere comportamenti e atti in aperta e palese violazione di norme e leggi dello Stato, richiamando gli interroganti l'attenzione dei Ministri in indirizzo sulla eventuale violazione delle disposizioni previste dall'articolo 7 della legge n. 241 del 1990 (trasparenza), dell'articolo 3-*bis* della legge n. 441 del 1987 (smaltimento dei rifiuti), dell'articolo 27 del decreto-legge 15 febbraio 1997, n. 22, della legge regionale n. 31 del 1990 e di numerose altre norme previste da deliberazioni amministrative (ad esempio la n. 143 del 4 aprile 1997), solo per citare quelle che a parere degli interroganti appaiono più palesi ed evidenti.

(3-02020)

MARRI, BEVILACQUA, CAMPUS. – *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso:

che da articolo apparso in data 16 giugno 1998 sul «Corriere di Arezzo» si è appreso che la legittima consorte del *leader* di un importante partito della maggioranza insegna da un anno tecnica agli allievi del corso in beni culturali del Magistero di Arezzo;

che stranamente il nome della signora non compare tra i nomi dei docenti che insegnano nel predetto corso;

che il preside, dottor Abbri, ha confermato che, pur non conoscendo la docente personalmente, è a conoscenza del fatto che la stessa è stata assunta a contratto da circa un anno e che tale contratto è stato di recente rinnovato;

che il *curriculum* della signora sembra essere costituito solo da tre pubblicazioni,

gli interroganti chiedono di sapere:

se per l'incarico in questione si siano tenuti in considerazione requisiti diversi da quelli curriculari e in caso affermativo quali;

sulla base di quali requisiti scientifici e culturali la facoltà abbia ritenuto di rinnovare tale incarico;

se il certificato di matrimonio della signora possa costituire titolo preferenziale;

se siano stati conferiti incarichi con la stessa singolare procedura ad altri docenti;

se non sia da ritenersi anomalo il fatto che il preside della facoltà presso la quale la docente e coniuge dovrebbe insegnare già da un anno non la conosca personalmente;

quali provvedimenti s'intenda adottare al fine di verificare ulteriori eventuali irregolarità.

(3-02021)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

MANFROI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che il comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge 25 novembre 1995, n. 501, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1996, n. 11, ha disposto che restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e che sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 29 marzo 1995, n. 92, reiterato più volte e non convertito in legge;

che tale provvedimento prevedeva il pensionamento anticipato del personale autoferrotranviario sulla base dell'anzianità contributiva maturata, con una maggiorazione in misura non superiore a sette anni;

che lo stesso provvedimento dettava le procedure per l'attuazione dei programmi di pensionamento anticipato,

l'interrogante chiede di conoscere le ragioni per le quali a tutt'oggi non si sia dato corso ai pensionamenti anticipati previsti dalla legge citata.
(4-11468)

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

che a partire dal 24 maggio 1998, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, il treno n. 951, con partenza da Roma-Tiburtina alle ore 23,29, arrivo a Taranto alle ore 6,45 e successiva prosecuzione per Lecce, non è più fornito di carrozze con vagoni-letto, ma solo di posti a sedere di prima e seconda classe e cuccette di seconda classe;

che tale incomprensibile decisione penalizza fortemente l'area ionico-salentina nel periodo estivo, in cui invece si riscontra un aumento dei viaggiatori verso il Sud (turisti, lavoratori, studenti, emigranti, eccetera),

si chiede di sapere:

quale valutazione il Ministro in indirizzo fornisca di tale scelta delle Ferrovie dello Stato;

se non intenda intervenire con urgenza per ripristinare il servizio di vagoni-letto anche nel periodo estivo.

(4-11469)

PERUZZOTTI. – *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso:

che corre voce che vi siano state irregolarità nello svolgimento del concorso a professore associato in diritto processuale penale, svoltosi all'Università statale di Milano nei mesi scorsi;

che tali irregolarità riguarderebbero il mancato deposito dei verbali a cura dei commissari di esame presso i preposti uffici del Ministero competente;

che la commissione di esame avrebbe trasmesso al Ministero dell'università soltanto gli elenchi degli ammessi;

che, al riguardo, un funzionario ministeriale, interpellato da un giornalista del quotidiano «La Padania», avrebbe minimizzato la mancata consegna dei predetti verbali, asserendo che «chi vuole averne visione può farne richiesta»;

che, invece, pare che i non ammessi a tali concorsi, pur appellandosi alla legge sulla trasparenza, non possono venire a conoscenza del giudizio che ha condotto alla bocciatura,

si chiede di sapere:

se i fatti espressi in premessa corrispondano al vero e se, nel caso, non si ritenga opportuno intervenire per verificare come mai la commissione esaminatrice in parola abbia depositato solo l'elenco degli ammessi, dal momento che il Ministero competente ha istituito due uffici, uno a Roma e l'altro a Milano, per il deposito degli atti, vale a dire i verbali contenenti i giudizi, indipendentemente dall'ammissione o meno al relativo concorso;

se non si ritenga che la commissione esaminatrice, nella fattispecie, abbia adottato un comportamento che si connota come eccesso di potere;

quale sia il ruolo svolto dai delegati ministeriali, dal momento che pare non possano essere i depositari dei verbali in parola, così come previsto dal regolamento ministeriale;

se non si ritenga che agli esclusi dal concorso in parola debba essere notificato il relativo provvedimento, al fine di metterli nelle condizioni di fare ricorso.

(4-11470)

PREIONI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Si chiede di sapere se il Presidente del Consiglio ed i Ministri che compongono l'attuale Governo siano a conoscenza dello stato di disagio in cui versano molti cittadini italiani che intendono svolgere attività lavorative autonome ma che sono impossibilitati a farlo a causa di una legislazione eccessivamente limitativa dell'iniziativa privata e di una organizzazione amministrativa inaffidabile, se non addirittura vessatoria, quale esemplarmente rappresentato nello scritto inviato dal signor Moreno Simionato di Crevoladossola (Verbania), come qui di seguito trascritto:

«LIFE PIEMONTE SEZ.VCO

Postazione provvisoria

Loc. Pontemaglio comune di Crevoladossola (VB)

Tel.Fax. 0324/33600 E-MAIL life\$@gse.it

sede vco. tel fax. 0324/575632 Villadossola (VB)

contatti: Canova (03474324973) Faletti (03475702536)

Comunicato stampa.

Savio Rita e Moreno Simionato (di anni 34) si recavano in comune di Crevoladossola per accertarsi, prima dell'acquisto, della situazione generale del sito in oggetto (trattasi di stalla del 1956 + rustico centennale e circa 20.000 metri quadrati di terreno agricolo).

Il tecnico comunale ci assicura che in base al piano regolatore tuttora vigente in quel sito si può ripristinare l'azienda ormai dismessa da anni ed in aggiunta c'è la possibilità di avviare un'attività di agriturismo.

Nel lontano novembre del 1995 vengono presentati i regolari progetti al comune che, pur confermando le opere in progetto, li respinge chiedendo delle modifiche in base a normative dettate dalla USL.

Dopo aver eseguito le modifiche richieste vengono ripresentati i progetti per l'approvazione; a questo punto ci viene chiesto di chiarire in che modo intendiamo procurarci l'acqua potabile, visto che il comune non era disposto ad allacciarci al normale acquedotto nè ad eseguire le opere necessarie, adducendo la seguente motivazione: "considerato che le opere da voi realizzate non prevedono oneri di urbanizzazione non è nostro compito fornirvi i servizi necessari".

Dopo innumerevoli trattative, ci accordiamo per l'allacciamento con spese a nostro carico, utilizzando una cisterna da 5.000 litri per il recupero notturno, da noi prontamente acquistata.

Dopo lunghi anni trascorsi a lottare contro la burocrazia, con i miei progetti che continuavano a trascorrere il loro tempo, girovagando tra il comune, la regione, gli uffici competenti e poi ancora la regione, il comune e chi più ne ha ne metta, arriviamo al 1997 dove lor signori scoprono che un decreto (DPCM 95) blocca in modo definitivo ogni mia intenzione di procedere.

A questo punto non avendo più nulla da perdere supportato dalla LIFE decido di passare alle maniere forti, occupando per 10 giorni due municipi ossolani e portando avanti una clamorosa protesta che sfocia nella tentata occupazione della stazione ferroviaria internazionale di Domodossola.

Dopo tutto questo vengo assicurato da parte della regione prima, e dal sindaco di Crevoladossola poi, che si sarebbe fatto tutto il possibile per risolvere il problema.

Resta il fatto che, perlomeno da parte del sindaco di Crevoladossola, quelle erano solo promesse da mercante mai mantenute.

Oggi io Moreno Simionato di anni 42, dopo aver sacrificato 8 anni della mia vita per cercare di dare un futuro alla mia famiglia, dopo aver investito tutti i miei risparmi nell'acquisto e nella sistemazione dei terreni in oggetto mi ritrovo con un nulla di fatto.

Non intendo più sopportare oltre da parte di questo Stato, e quindi porterò avanti la mia protesta in modo determinato, e meglio morire che vivere in un Stato che oltre a succhiarti quotidianamente il sangue dei tuoi sacrifici si prende anche gioco di chi ancora vuole lavorare.».

(4-11471)

DOLAZZA. – Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e gli affari regionali e al Ministro di grazia e giustizia. – Premesso:

che nell'ambito dell'Azienda milanese servizi ambientali (AMSA), con l'assenso del responsabile della direzione del personale, sono state commesse gravi irregolarità per quanto riguarda le eccedenze dei tempi per permessi sindacali a vantaggio di CGIL, CISL, UIL e CISAL;

che nell'ambito dell'AMSA sono stati decisi numerosi spostamenti di personale (il più delle volte senza motivazioni) sia a scopo discriminatorio nei confronti degli aderenti al Sindacato padano sia per favorire con promozioni sindacalisti, di altre organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori; in alcuni casi si è giunti all'ingiustificato trasferimento di delegati sindacali del Sindacato padano;

che in occasioni diverse il responsabile del personale di detta AMSA ed altri dirigenti di quest'azienda hanno manifestato la propria indubbia avversità al Sindacato padano e l'intendimento di porre in atto azioni per sopprimerlo;

che il comportamento di parte del *management* e della dirigenza AMSA appare incompatibile con le libertà istituzionali garantite dalla Costituzione della Repubblica e con il dettato della legge 20 maggio 1970, n. 300;

che documentazione di quanto sintetizzato ai precedenti capoversi è stata fatta pervenire alla procura della Repubblica presso il tribunale penale di Milano ed alla pretura del lavoro di Milano,

si chiede di conoscere:

quali iniziative i competenti e responsabili organi di Governo intendano adottare, con la necessaria sollecitudine al fine sia di ripristinare nell'ambito AMSA le libertà garantite dalla Costituzione ed il rispetto di quanto contemplato dalla legge 20 maggio 1970, n. 300, sia di porre fine al clima di sopraffazione, instaurato da alcuni sindacati vicini alla maggioranza di Governo con la complicità di parte del *management* aziendale e del responsabile dell'ufficio del personale, ripristinando infine le condizioni affinché il lavoro possa svolgersi in clima di serenità;

se risultino i motivi per i quali i citati organi giudiziari di Milano non abbiano proceduto agli adempimenti di legge conseguenti agli esposti ed alle denunce riguardanti le condizioni del lavoro all'AMSA.

(4-11472)

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che gli organi d'informazione hanno di recente dedicato massimo risalto alla tragica vicenda del ventiquattrenne cagliaritano Aldo Scardella, tratto in arresto nel 1985 con l'imputazione di rapina, e, per disposizione di un allora giudice istruttore, tenuto in isolamento (senza che mai fosse interrogato) per sei mesi nelle carceri di Oristano e di Cagliari, ove il 2 luglio 1986, non riuscendo a superare la grave crisi di sconforto, si toglieva la vita impiccandosi;

che di recente risultava come altra persona fosse l'autore della rapina per la quale il giudice istruttore aveva disposto l'arresto e l'isolamento dello Scardella e che l'indagine nei confronti di quest'ultimo era stata compiuta in modo sbrigativo, illogico ed inammissibilmente approssimativo;

che secondo ripetitive voci, che l'interrogante non è in condizioni di accertare, lo stesso magistrato, con qualifica diversa ma con poteri di fatto invariati, in altre sedi di destinazione avrebbe reiterato comportamenti del tutto irrispettosi dei diritti dei cittadini, adottando provvedimenti di rilevante gravità senza neppure interrogare l'accusato,

si chiede di conoscere:

se il Ministro di grazia e giustizia non ritenga urgente ed opportuno aprire un'approfondita indagine sul *curriculum* di carriera del magistrato in questione e sottoporre lo stesso ad appropriati accertamenti volti a stabilire se possieda le doti indispensabili minime di equilibrio per svolgere la funzione professionale affidatagli e se non incorra in crisi d'accanimento, determinanti vicende quali quelle sintetizzate e/o ipotizzate; le risultanze dell'indagine e degli accertamenti richiesti dovrebbero essere segnalate al Consiglio superiore della magistratura;

quali forme di risarcimento il Governo ritenga di disporre nei confronti della madre del giovane cagliaritano suicidatosi in carcere a causa del perverso comportamento del pubblico ministero responsabile dell'indagine;

se il Governo si renda conto che, nell'ipotesi in cui risultassero fondate le voci pervenute all'interrogante (che da parte sua nulla tralascerà per accertarle), il conservare al magistrato inquirente in questione i poteri di legge equivarrebbe ad un'immeritata menomazione del prestigio della magistratura tutta e ad un autentico rischio per la collettività con elevate probabilità di indesiderabili conseguenze, le cui responsabilità per lo meno morali – dopo quanto reso noto con il presente atto di sindacato ispettivo – ricadrebbero direttamente sul Presidente del Consiglio dei ministri e sui Ministri in indirizzo.

(4-11473)

DOLAZZA. – *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro delle finanze.* – Premesso che sul quotidiano «Il Messaggero» del 12 giugno 1998, nella sezione economia e finanza, sotto il titolo «Fisco, scattano i controlli sulle consulenze pagate da Quirinale, Consulta e Camere», fra l'altro, si legge testualmente: «Finiranno sotto la lente del fisco le consulenze pagate negli ultimi anni dalle massime istituzioni dello Stato. Presidenza della Repubblica, Senato e Corte Costituzionale dovranno comunicare all'Anagrafe tributaria l'elenco di tutti i soggetti che hanno percepito emolumenti o compensi soggetti a ritenuta d'acconto negli ultimi anni che vanno dal 1992 al 1994 (solo 1994 per Senato e Consulta) in modo da permettere d'accertare eventuali casi di evasione fiscale. I controlli sono previsti da una disposizione di legge del 1992...», si chiede di conoscere:

se sia legittimo ritenere, come induce a credere la richiesta del Ministero delle finanze, che gli enti citati dal «Il Messaggero», cui in premessa, non siano usi segnalare ai competenti organismi dell'amministrazione fiscale – tributaria gli elenchi dei soggetti (con relativi importi) cui vengono corrisposti emolumenti;

se il comportamento omissivo degli enti citati da «Il Messaggero», cui in premessa, sia da considerare un concorso ad evasione fiscale (per il quale ad aziende private sono state comminate pesanti multe) e, in caso affermativo, quali conseguenti misure il Ministro delle finanze intenda adottare e/o proporre;

se il fisco debba ricevere dati nominativi riguardanti i consulenti degli enti citati da «Il Messaggero» come in premessa;

se risulti che i suddetti consulenti percepiscano emolumenti non sottoposti a prelievo fiscale.

(4-11474)

LAURO. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che il comune di Quarto (Napoli) affronta giornalmente il problema dello smistamento della posta;

che l'organico dell'unico ufficio postale cittadino è rimasto inalterato dal lontano 1968, mentre in questi lunghi trent'anni la popolazione di Quarto è quintuplicata;

che per smistare pile di raccomandate, lettere, vaglia, pacchi e altro non ci sono postini, impiegati e portalettere, pertanto la posta viene recapitata a singhiozzo e interi quartieri vengono tagliati fuori dal normale giro dei portalettere;

che per risolvere la situazione sarebbe necessario un ampliamento dell'organico, considerando anche la vastità del territorio da coprire;

che l'associazione nazionale «Il cittadino non suddito», nella persona del presidente nazionale Gaetano Castellano, lamentandosi del fatto che è ancora una volta il cittadino a pagare le conseguenze di tali disservizi, segnalava la situazione esposta all'interrogante,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo ritenga sufficiente l'attuale organico dell'ufficio postale di Quarto;

quali provvedimenti intenda intraprendere per dare una risoluzione definitiva al problema, salvaguardando così un diritto del cittadino.

(4-11475)

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

che l'emittente televisiva veneta TVSET ha sporto denuncia contro ignoti, avendo subito, nel giro di un mese, per ben due volte, danneggiamenti ad un cartellone che ne pubblicizza l'attività;

che il danno provocato al cartellone pubblicitario, affisso in località San Biagio di Callalta (l'immagine pubblicitaria, di sei metri per tre, è stata tagliata a lunghe strisce verticali con il presunto utilizzo di un falcetto collegato ad una lunga asta) è stimato in oltre due milioni di lire;

che continuano ad essere registrati in più località simili atti vandalici, l'ultimo dei quali è stato compiuto, nei giorni scorsi, ai danni di un grosso cartellone pubblicitario collocato nei pressi dello svincolo della strada statale Feltrina, che porta verso i paesi di Caerano di San Marco e Cornuda;

che il direttore dell'emittente locale in parola, Adriano Madaro, ha dichiarato alla stampa che l'azione vandalica potrebbe non essere casuale, poichè la piccola emittente, che fa capo alla società Editing Studio, continua a ricevere il consenso del pubblico, facendo lievitare l'*audience* e divenendo di giorno in giorno «una pericolosa concorrente sul piano dell'informazione televisiva locale»,

l'interrogante chiede di sapere se non ci si intenda attivare per verificare se, da parte delle forze dell'ordine, sia stata compiuta un'effettiva indagine per individuare gli autori del reato.

(4-11476)

LASAGNA. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – Premesso:

che il 9 giugno 1998 l'Unione europea ha deciso di mettere al bando le reti da pesca cosiddette «spadare»;

che il divieto scatterà dal 1° gennaio 2002, mentre, a partire da ora, i paesi membri dovranno procedere ad una riduzione del 40 per cento;

che viene, inoltre, previsto un periodo transitorio di adattamento graduale, nel quale sarà permesso l'uso di questo tipo di rete, per una lunghezza massima di 2,5 chilometri;

che risulta, inoltre, che su una flotta di 650 barche che utilizzano le spadare 419 hanno già chiesto di aderire al piano volontario di riconversione,

si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per garantire che non venga superato il valore dei 2,5 chilometri di lunghezza delle reti e se non ritenga opportuno, con i mezzi legislativi a disposizione, attuare il piano volontario.

(4-11477)

MACERATINI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che sulle anomale ed amare vicende dell'avvocato Bruno Bagedda è stata presentata l'interrogazione 4-01103, annunciata nella seduta del 10 luglio 1996;

che in data 21 febbraio 1997 il Gabinetto del Ministro trasmise la risposta, totalmente insoddisfacente, tenuto anche, e soprattutto, conto che i confliggenti, da lungo tempo, esercitano la professione forense;

che, data la delicatezza della materia, l'interrogante riteneva doveroso ribadire i punti sui quali il Guardasigilli o non aveva punto risposto o aveva eluso la materia del contendere;

che il Ministro si è sottratto al dovere funzionale di rispondere (*id est*: riferire sulle questioni sollevate dall'interrogante), riferendosi, genericamente, alla precedente risposta, del tutto insoddisfacente,

si chiede di sapere:

se sia fisiologico (pur dopo le numerose condanne dell'Italia da parte della Corte di Strasburgo) che il processo contro gli avvocati Bagedda e Delogu sia giunto a conclusione dopo 16 anni (1980-1996), con l'espletamento della sola fase istruttoria e senza alcun grado di impugnazione;

se sia fisiologico, e non comporti alcuna sanzione penale o disciplinare, il fatto che l'avvocato Bagedda abbia subito ben cinque processi (quattro ordinari ed uno di revisione – si veda, analiticamente, la precedente interrogazione) senza che i giudicanti disponessero – materialmente e giuridicamente (per avvenuto stralcio) – degli atti istruttori, dei dibattimenti di primo, secondo grado e Cassazione, il tutto documentato da certificazioni (prodotte ai giudici) della cancelleria della corte d'assise d'appello di Roma.

Si ritiene opportuno, ancora, sottolineare:

che Bruno Bagedda (per un errore riconosciuto dalla Cassazione) ha scontato un anno di carcere (febbraio 1995-febbraio 1996), tra arresti domiciliari e detenzione ordinaria;

che dal 1982 ad oggi (per gravissime ragioni di salute) è stato quasi costantemente in libertà provvisoria o sospensione di pena (articolo 147, comma 2, del codice penale), con quadro clinico di irreversibilità e patologia incompatibile con l'ambiente inframurario; sul punto, ed in relazione alla grazia, sembra quanto mai opportuno richiamare la circolare del direttore dell'Ufficio grazie, Roberto Mendoza;

che l'onorevole avvocato Gianuario Carta, per lunghi anni parlamentare e Ministro della Repubblica, ha deposto al dibattimento davanti alla corte di assise d'appello di Roma, sostenendo l'assoluta innocenza di Bruno Bagedda, e tale opinione ha ribadito, scrivendo al Capo dello Stato, in data 22 marzo 1995, nella sua qualità di presidente della Lega dei diritti dell'uomo;

che ogni obiezione relativa al titolo del reato (articolo 630 del codice penale) non ha pregio, tenuto conto che contiene ipotesi varie che vanno dall'ergastolo a pochi anni di reclusione; l'attenuante, prevalente, concessa al Bagedda (n. 5, articolo ridotto) può portare la pena sotto i dieci anni, per cui sono stati concessi sette anni di condono, ovviamente, per legge, da considerarsi come pena scontata;

che l'ultima domanda di grazia venne presentata dai familiari mentre il Bagedda era agli arresti domiciliari, per cui avrebbe dovuto esprimere parere il tribunale di sorveglianza di Cagliari (articolo 681 del codice di procedura penale), il che non è stato.

Concludendo, sul fondamento di quanto sopra esposto, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di promuovere l'azione disciplinare contro i responsabili degli illeciti denunciati (i giudici ed i pubblici ministeri hanno l'obbligo giuridico di trasmettere gli atti al giudice della impugnazione e questi ha il dovere di controllare che ciò sia stato fatto) e se non ritenga di informare l'ufficio del pubblico ministero competente sui fatti medesimi integranti gli estremi di specifici reati;

se per quanto di competenza istruttoria il Ministro non ritenga di valutare diversamente la procedura di grazia nei confronti dell'avvocato Bruno Bagedda.

(4-11478)

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

che nella notte fra venerdì 12 e sabato 13 giugno 1998 si è suicidato, a Lucca, Ivanoe Scandurra, figlio ventiseienne del dottor Andrea Scandurra, prestigioso questore di Lucca, già capo dei Nocs che liberarono nel 1982 il generale Dozier, e da pochi giorni trasferito presso la questura di Pistoia;

che sul quotidiano «La Nazione» di domenica 14 giugno (edizione nazionale e lucchese) il questore muove accuse pesanti riguardo alle cause che hanno determinato il suicidio del figlio, riconosciuto da tutti come giovane serio, generoso, rispettoso e dedito in particolare allo studio (era laureando in giurisprudenza presso l'Università di Pisa); in particolare, il dottor Scandurra mette in relazione il suicidio di Ivanoe con il proprio trasferimento considerato da entrambi come una misura punitiva; più precisamente egli dice: «chi l'ha decretato (il trasferimento) ha sacrificato non solo me ma la mia famiglia... Erano le motivazioni del mio trasferimento che (Ivanoe) non aveva capito, come d'altra parte anch'io... Aveva letto tutta la documentazione e sapeva, come me, che il mio trasferimento era ingiusto, che era opera della cattiveria di alcune persone... La responsabilità del suicidio di mio figlio è di quelli che mi hanno fatto trasferire e che devono pagare»;

che la documentazione di cui parla il questore Scandurra consiste in un *dossier* da lui inviato alcuni giorni prima del suicidio del figlio al procuratore generale presso la corte d'appello di Firenze e al direttore centrale del personale della pubblica sicurezza; da tale *dossier* risultano alcuni episodi di un prolungato conflitto fra il questore Scandurra e il procuratore capo della Repubblica dottor Giuseppe Quattrocchi, già segnalati dal questore al capo della polizia con una lettera del 29 novembre 1997 rimasta inevasa; gli episodi in questione, illustrati con dovizia di documenti allegati, sono i seguenti:

1. caso Diodati: il questore lamenta che il vice ispettore Massimo Diodati sia stato e continui ad essere impiegato «con mansioni formalmente non note» dal procuratore Giuseppe Quattrocchi, nonostante indicazioni contrarie del questore. Questo comportamento del procuratore era stato lamentato anche da un ispettore superiore, che l'aveva considerato un motivo di attrito col medesimo procuratore così serio da indurlo a lasciare anticipatamente il servizio. Risulta che due congiunti del vice ispettore Diodati, la moglie e la suocera, siano sotto processo per reati di corruzione, falso materiale e falso per soppressione di atti pubblici, nonchè truffa ai danni dello Stato, in relazione ad uno scandalo noto a Lucca come «pensioni facili». Risulta inoltre che «l'escussione formale dei congiunti del predetto vice ispettore, già demandata alla squadra mobile, veniva, per disposizione del responsabile della procura, sottratta a detto personale», diversamente da quanto accaduto con altri coimputati. Risulta ancora che il medesimo vice ispettore era stato sanzionato disciplinarmente dal questore per un comportamento non decoroso relativo ad un incidente stradale in cui il medesimo lamentava conseguenze inesistenti allo scopo di ottenere risarcimenti dalla compagnia di assicurazione e che tale comportamento, riferito al procuratore, veniva da lui relegato a «fatto di natura privata». Non è chiaro, in conclusione, per quali ragioni il procuratore Quattrocchi continui a servirsi preferibilmente di un vice ispettore che non gode più della fiducia del questore e che manifesta indubbi comportamenti di scarsa affidabilità e correttezza;

2. caso del posto di polizia di Forte dei Marmi. Il *dossier* del dottor Scandurra parla di «una sorta di messaggio indiretto, finalizzato al contenimento dell'azione del questore» a proposito del comportamento del procuratore in relazione ad alcune vicende del posto di polizia di Forte dei Marmi per le quali sono stati indagati alcuni agenti. Secondo il questore, che lamenta ispezioni disposte dalla procura all'insaputa del questore medesimo, questi episodi non sono connessi tra loro, ma, anche grazie a soffiare alla stampa presumibilmente tramite il vice ispettore Diodati, sono stati enfatizzati «artatamente... con l'intento di promuovere sospetti di corruzione generale, coinvolgenti il posto di polizia e l'intera questura». In altri termini il questore denuncia un intento di denigrazione contro la sua persona e la questura ad opera del procuratore;

3. caso dell'accompagnamento di un teste. Il questore lamenta che, avendo egli segnalato la difficoltà finanziaria di accompagnare sotto tutela al tribunale di Torino un teste, il procuratore Quattrocchi si sia rivolto al capo della polizia lamentando una scarsa collaborazione. Egli commenta l'episodio sostenendo che «il solo tentativo di esprimere dovose valutazioni di competenza si è posto come elemento di contrasto con la fattiva collaborazione richiesta, in realtà intesa come supina acquiescenza al volere del magistrato». Appare chiaro, anche in questo caso, un clima di ostilità;

considerato:

che tra la questura e la procura di Lucca si sono determinate preoccupanti frizioni e tensioni istituzionali;

che, a seguito di questa situazione, il questore di Lucca è stato trasferito presso la questura di Pistoia;

che tale trasferimento, considerata la diversa importanza della nuova sede, appare come una *deminutio* del questore dottor Scandurra;

che lo stesso dottor Scandurra addebita al senso di impotenza e di ingiustizia subita per volontà di «alcune cattive persone» di trasferirlo il clima che ha determinato al suicidio il proprio figlio Ivanoe,

si chiede di sapere:

se il Ministro dell'interno non ritenga doveroso rendere note le motivazioni che lo hanno indotto al trasferimento del dottor Scandurra;

se il Ministro di grazia e giustizia non ritenga necessario disporre una ispezione presso la procura della Repubblica di Lucca allo scopo di accertare se l'azione di quell'ufficio sia sempre ispirata alla correttezza dei rapporti fra le istituzioni e sempre rispondente ad un esercizio non discrezionale dell'azione penale;

se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno, ciascuno per la parte di competenza, assicurare i cittadini lucchesi che le istituzioni dello Stato sono al loro servizio e non invece piegate a scopi di supremazia, prestigio o, peggio, prevaricazione dell'una sull'altra.

(4-11479)

MUNDI. – *Al Ministro per le politiche agricole.* – Premesso:

che la bieticoltura italiana è un comparto che, oltre alle 80.000 aziende agricole, impegna i 3.000 operai fissi dei 24 zuccherifici, oltre a 5.000 operai stagionali e 4.000 tra trasportatori e terzisti;

che i bieticoltori spendono circa 1.000 miliardi per i mezzi di produzione (seme, concimi, antiparassitari, lavorazioni dei terreni, analisi del prodotto) e per la raccolta e consegna del prodotto;

che il volano del comparto è imponente poichè investe circa 270.000 ettari l'anno e pertanto strategico per il paese, proprio perchè consente di non appesantire la bilancia dei pagamenti;

che in realtà la bieticoltura non necessiterebbe di alcun sostegno economico pubblico se tutto ciò che si consuma in Italia potesse essere prodotto in quota A, con un carico di onerosità molto più contenuto rispetto alla quota B;

che in data 11 dicembre 1997 circa 2.000 bieticoltori si sono riversati a Roma da tutt'Italia in una manifestazione senza precedenti per il settore bieticolo;

che in tale occasione le associazioni dei produttori bieticoli hanno organizzato un *sit-in* davanti a Montecitorio e poi in corteo hanno invaso gli accessi al Ministero per le politiche agricole per avere risposte chiare rispetto alla politica agricola del Governo per questo importante comparto;

che il 29 aprile 1998 si è tenuto a Foggia un convegno indetto dall'Associazione nazionale bieticoltori dal titolo «Bieticoltura e zuccherifici», risorse da salvaguardare per lo sviluppo dell'agricoltura meridionale;

che nell'incontro in oggetto sono stati sottolineati i progressi raggiunti nel processo di miglioramento della produttività in termini di qualità e di quantità della produzione bieticola nelle aree del Sud, pur manifestandosi preoccupazioni rispetto al fatto che quest'ultime non potranno mai competere con la analoga produzione del Nord Italia e, soprattutto, con quella del Nord Europa per le diverse e più difficili condizioni pedoclimatiche delle aree del Sud;

che nel suddetto convegno è stato approvato un ordine del giorno con il quale al Governo si chiedeva:

a) un impegno al fine di stanziare gli aiuti massimi autorizzati dall'Unione europea;

b) il reperimento di nuove risorse col piano bieticolo saccarifero in elaborazione, consentendo di mantenere il comparto ai livelli produttivi attuali fino alla scadenza del vigente regolamento (anno 2000);

c) che il Consiglio dei ministri dell'Unione europea disponesse il mantenimento della regionalizzazione alla produzione bieticola italiana notoriamente deficitaria rispetto alle necessità del paese;

d) di utilizzare in pieno l'autorizzazione dell'Unione europea per gli aiuti nazionali alla ristrutturazione del settore bieticolo-saccarifero,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda presentare proposte all'Unione europea affinché:

a) venga mantenuta la componente di prezzo denominata «regionalizzazione»;

b) la quota B venga trasferita alla quota A;

c) vengano assicurate, anche dopo il 2000, misure di sostegno alla produzione bieticola delle zone meridionali, in grado di garantire ai bieticoltori operanti in quest'area una ragionevole convenienza economica (tra l'altro per far fronte ai maggiori costi irrigui e del trasporto);

d) rimanga inalterato al Sud l'attuale livello di quote produttive assegnate;

se non si ritenga opportuno adottare provvedimenti immediati volti a prevenire una inevitabile riduzione delle superfici seminate a bietola nelle aree del Sud, ponendo in forse la stessa esistenza degli zuccherifici di Foggia, Termoli, Celano e Villazor, con conseguente nuova disoccupazione e forti squilibri negli assetti produttivi, con il rischio di crisi di mercato per altri comparti agricoli, quali quello ortofrutticolo e del pomodoro da industria.

(4-11480)

BALDINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che il comune di Aulla (Massa Carrara), interessato dagli eventi alluvionali del giugno e novembre 1996, è rientrato nelle agevolazioni previste dal decreto-legge n. 646 del 24 novembre 1994, usufruendo, dal dicembre dello stesso anno, di venti militari di leva da utilizzarsi per la riparazione dei danni subiti, la realizzazione delle opere di consolidamento e il riassetto idraulico della rete idrogeologica;

che, effettuati i lavori di prima emergenza, la presenza di detti militari si è rivelata utilissima per interventi di ripristino e di prevenzione dai dissesti del territorio, con la messa in cantiere di alcuni progetti concernenti la manutenzione idraulico-forestale e di tutela del patrimonio boschivo e forestale;

constatato:

che l'area geografica di cui il comune di Aulla fa parte è stata interessata da più calamità naturali;

che nell'ottobre del 1995 è stata colpita da un evento tellurico che ha provocato danni per numerosi miliardi ed è stato possibile ricostruire in parte gli edifici danneggiati;

che la scossa, così come l'alluvione del giugno e del novembre 1996, ha comunque evidenziato la fragilità del territorio lunigianese e con essa la necessità di intervenire preventivamente al fine di ridurre i rischi per la popolazione;

che l'intera Lunigiana presenta un territorio prevalentemente montano e collinare, con un indice di piovosità tra i più alti d'Italia, interessato da numerosissimi movimenti franosi in atto, alcuni di grossa entità

che quando le piogge assumono carattere temporalesco la sicurezza viaria e quella abitativa è messa a dura prova dai dissesti idrogeologici; considerato:

che le ultime calamità verificatesi hanno, quindi, messo in rilievo la necessità di interventi preventivi sul territorio;

che alla luce delle recenti normative, che hanno puntato l'attenzione sul decentramento degli interventi e sulla prevenzione, si rende opportuno segnalare come la mancanza di mezzi e personale degli enti locali rischia di vanificare tutti gli sforzi in tal senso;

che il comune di Aulla, usufruendo dei militari di leva, ha quindi avviato una politica di prevenzione dei dissesti sul proprio territorio, dando l'avvio ad alcuni progetti di intervento:

a) per dare applicazione al decreto legislativo n. 285 del 1992 è stata avviata una campagna d'informazione rivolta ai proprietari e conduttori frontisti sui doveri di questi nella manutenzione delle proprietà adiacenti le strade comunali e vicinali (taglio delle siepi, pulizia dei canali, manutenzione delle ripe laterali);

b) si è dato avvio ad un progetto per la sistemazione dell'annoso problema delle discariche di rifiuti abbandonati sui terreni e nei canali pubblici e privati, rifiuti che oltre a creare inquinamento del suolo e delle acque provocano, se abbandonati nei canali, la deviazione del percorso delle acque e la conseguente erosione delle sponde con dissesti franosi, nonchè possibili allagamenti; che i suddetti progetti sono stati da poco avviati, coinvolgendo con successo la cittadinanza, ma tutto il lavoro rischia ora di essere vanificato, generando anche sfiducia verso le istituzioni a causa dell'esclusione del territorio dalla proroga dei termini dell'invio dei militari di leva nelle zone colpite da eventi calamitosi,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno far sì che il comune di Aulla sia incluso nella proroga concessa ad altre zone.

(4-11481)

TOMASSINI, PROVERA, CARELLA. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che in base ad una ricerca condotta dai presidi multizonali di igiene e prevenzione di Varese e Parapiago su campioni di prodotti a base di cloro attivo, usati comunemente negli ospedali e nelle case, si è rilevata una notevole quantità di metalli pesanti ed in particolare di mercurio;

che la migliore tecnologia di recente acquisizione consente di ottenere prodotti a basso e anche a bassissimo contenuto di mercurio, pur partendo da processi produttivi caratterizzati da un potenziale di contaminazione elevato;

che le etichette di tali prodotti non forniscono ai consumatori adeguata informazione circa gli elementi contenuti;

che allo stato attuale non esistono limiti per i prodotti in questione nella normativa italiana,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda prendere per sottoporre a revisione le modalità e le procedure di acquisto e di impiego in ambito ospedaliero e per avviare una fase di ricerca al fine di valutare i rischi in ambiente domestico e a tutela dell'ambiente;

se il Ministro non ritenga utile promuovere una più corretta etichettatura dei prodotti.

(4-11482)

SEMENZATO. – *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport, delle finanze, della difesa e dell'ambiente.* – Premesso:

che la città di Palmanova (Udine), edificata nella seconda metà del '500 come prototipo di presidio politico-militare sul territorio in cui la componente funzionale militare è innestata sulla struttura della città ideale del Rinascimento, dando vita ad un irripetibile esempio architettonico ed urbanistico, nella parte storico-monumentale versa in una grave condizione di degrado;

che attorno alla salvaguardia di Palmanova è nato un importante progetto culturale denominato «Palmanova rinascimento di una città ideale», promosso da Italia Nostra e dal Circolo comunale di cultura di Palmanova e che ha già avuto numerosi riconoscimenti culturali e istituzionali;

che in collaborazione con l'UNESCO e in accordo con l'amministrazione comunale di Palmanova e la soprintendenza regionale ai beni ambientali e storici durante l'estate del 1996 sono state avviate le procedure per far includere la città nel patrimonio mondiale;

che la Fondazione Benetton aveva dato la disponibilità per aprire un suo laboratorio su Palmanova attraverso il quale finanziare gli studi propedeutici necessari per passare dal progetto globale per il recupero delle mura alla fase operativa;

che il consiglio comunale aveva deliberato nel marzo 1997 di costituire un gruppo di lavoro al quale affidare la ricerca dei finanziamenti necessari per sviluppare il progetto «Palmanova rinascimento di una città ideale»;

che risulta che il laboratorio e i relativi finanziamenti offerti dalla Fondazione Benetton-Studi e ricerche sono stati respinti;

che il gruppo di lavoro deliberato dal consiglio comunale è stato convocato due sole volte dopo reiterate richieste e reso inoperante dall'amministrazione comunale;

che l'amministrazione comunale sta approvando le linee direttive del nuovo Piano regolatore generale che prevede, tra gli altri, usi compatibili con il bene storico; in particolare il sindaco Osso ha annunciato la realizzazione di un campo da golf che si estenderebbe per 310.000 metri quadrati sulle mura di Palmanova fra la cinta veneziana e quella napoleonica;

che tale progetto verrebbe dato in appalto ad una ditta privata non specificata per un costo di cinque miliardi di lire;

che l'intera estensione su cui dovrebbe costruirsi il campo da golf appartiene al demanio pubblico di pertinenza del Ministero delle finanze, mentre risulta che lo stesso campo da golf non copra aree di pertinenza del Ministero della difesa per la decisa opposizione del Ministero stesso;

considerato:

che è del tutto evidente che la costruzione del campo da golf impedirebbe il recupero monumentale e architettonico della città

che un campo da golf risulta incompatibile con l'uso pubblico delle strutture demaniali e che in questo quadro si realizzerebbe una vera e propria privatizzazione della zona;

che i prati per il gioco del golf che verrebbero realizzati produrrebbero come è noto un alto impatto inquinante (additivi chimici e diserbanti), con conseguente inquinamento in particolar modo delle falde e dei corsi d'acqua adiacenti le mura, e si determinerebbe peraltro una totale incompatibilità con attività di pesca sportiva delineate in altri progetti;

che nelle nuove direttive del Piano regolatore generale non sono previste garanzie e vincoli per la tutela del bene stesso,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno bloccare ogni autorizzazione relativa all'impianto da golf;

se non si ritenga opportuno verificare la compatibilità dell'esistenza di un campo da golf con la necessaria fruizione pubblica dei terreni sottoposti a vincolo demaniale.

(4-11483)

NAPOLI Bruno. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, delle finanze, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e per le politiche agricole. – Premesso:

che l'agricoltura calabrese e quella reggina in particolare versano in una situazione di tracollo economico mai registrata negli ultimi decenni tale da essere equiparata ad una vera e propria calamità

che l'olivicoltura e l'agrumicoltura sono i comparti particolarmente colpiti sia dalla recessione economica sia soprattutto dalla totale impossibilità di collocamento sul mercato per effetto delle abnormi e non equilibrate importazioni di prodotti provenienti dai paesi dell'area extracomunitaria;

che le massime quotazioni riscontrate su un mercato incerto ed occasionale non hanno superato le 250.000 lire al quintale per l'olio di oliva rispetto alle 800.000 lire dell'annata precedente e le 200.000 lire al chilogrammo per le arance di migliore qualità rispetto alle 700 lire al chilogrammo dell'annata decorsa, con contrazioni di oltre l'80 per cento per l'olio d'oliva e dell'83 per cento per le arance;

che l'agricoltura rappresenta per l'economia calabrese il settore economico trainante con 200.000 aziende agricole ed il 22 per cento della popolazione occupata;

considerato che le aziende agricole non dispongono in assoluto nemmeno dei mezzi finanziari per effettuare le normali operazioni colturali con effetti perversi per il rischio di compromettere anche la produttività e la qualità della produzioni della prossima annata agraria;

allo scopo di prevenire una recessione irreversibile del settore e quindi dell'economia calabrese nonchè l'esplosione di fermenti della popolazione agricola e non, gravemente esasperata,

l'interrogante chiede di sapere se si intenda intervenire con urgenza al fine di riconoscere almeno la totale esenzione degli oneri previdenziali e fiscali (CAU, IRPEF, IRAP, eccetera) e, in tale attesa, se si intenda predisporre l'immediata sospensione di ogni riscossione.

(4-11484)

BARRILE. – Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

che è ormai da parecchi anni che il problema del dragaggio dei fondali del porto di Porto Empedocle (Agrigento) si trascina senza che nessuna azione risolutiva venga intrapresa e ciò malgrado le sollecitazioni fatte dal sindaco e dalle altre istituzioni interessate all'esecuzione dei lavori;

che infatti da alcuni anni risultano già finanziati i lavori di dragaggio del porto di Porto Empedocle, ma purtroppo detti lavori non sono stati appaltati ed eseguiti, in quanto era necessario effettuare prioritariamente la perizia per l'esecuzione delle indagini, degli studi e dei prelievi di campioni del materiale di escavazione dei fondali, per l'effettuazione delle analisi chimico-fisiche e batteriologiche, indispensabili per l'ottenimento dell'autorizzazione da parte del Ministero dell'ambiente a conferire detto materiale in una discarica a mare;

che a tal proposito consta allo scrivente che in data 23 novembre 1995, con nota protocollo n. 20359/ARS/AC, il Ministero dell'ambiente ha richiesto al Genio civile per le opere marittime di Palermo le integrazioni all'istruttoria presentata, ovvero la caratterizzazione dei materiali secondo le modalità riportate all'allegato B 1 del decreto del 24 gennaio 1996;

che soltanto in data 10 dicembre 1996, quindi a distanza di un anno e più e dietro ulteriore nota di sollecito, il Genio civile per le opere marittime trasmetteva al Ministero dei lavori pubblici la perizia per l'esecuzione dei campionamenti e delle analisi sulla zona di escavo, per i successivi provvedimenti di approvazione e finanziamento;

che risulta, allo stato attuale, che il Ministero dei lavori pubblici non ha ancora provveduto a finanziare la spesa per i lavori di carotaggio per l'esecuzione delle analisi e che, conseguentemente, il Ministero dell'ambiente, non avendo, ovviamente, tali risultati, non ha emanato i necessari atti autorizzativi;

che a ciò si aggiunge il fatto che, di recente, organi di stampa hanno riportato la notizia che il Genio civile per le opere marittime di Palermo ha rescisso il contratto con la ditta SAILEM di Palermo, che doveva effettuare lo sversamento di 21.000 metri cubi di materiale di fondale marino, derivante dalle operazioni di escavo dei fondali antistanti le opere di attracco per mototraghetti nel porto di Porto Empedocle;

che detti lavori, rimasti incompiuti in quanto sono stati escavati 10.000 metri cubi di materiale di fondale, erano stati autorizzati dal Ministero dell'ambiente a seguito dell'istruttoria trasmessa, con nota n. 13/16822 del 2 luglio 1994, con decreto ministeriale n. 1950/ARS/DI/AC/DR, relativo all'autorizzazione per lo scarico a mare dei materiali provenienti dall'escavo della banchina nord, decreto che risulta scaduto per superamento dei termini temporali riportati nell'atto autorizzativo;

che tale continuo temporeggiare ha causato soltanto danni a questa città, perchè non sono stati ultimati i lavori di dragaggio lungo la banchina nord del porto di Porto Empedocle e non sono mai stati avviati i lavori di dragaggio della banchina di levante, dell'imboccatura del porto e di pulizia della darsena;

che questa situazione di stasi burocratica che ha conseguentemente generato notevoli ritardi, non fa altro che bloccare i lavori di dragaggio dei fondali del porto, lavori da tempo finanziati ma mai realizzati, nonostante gli stessi siano da ritenere di vitale importanza per la ripresa delle attività portuali che contribuiranno, sicuramente, allo sviluppo socio-economico di Porto Empedocle e dell'intera provincia di Agrigento;

che il sindaco del comune di Porto Empedocle, viste le difficoltà riscontrate per l'esecuzione della perizia (il mancato finanziamento da parte del Ministero dei lavori pubblici) ha chiesto all'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Palermo di trasmettere detta perizia alla provincia di Agrigento, la quale, su interessamento dell'amministrazione comunale, ha stanziato nel proprio bilancio la somma necessaria per gli interventi di carotaggio e di analisi del materiale dei fondali del porto di Porto Empedocle;

considerato che è necessario al più presto risolvere questo annoso problema, perchè lo sviluppo socio-economico dell'area portuale e dell'intera provincia di Agrigento è legato all'effettuazione dei lavori di dragaggio, i quali potranno consentire alle navi da crociera (per le quali l'amministrazione comunale di Porto Empedocle si sta attivamente adoperando affinché per le soste usino lo scalo empedocchino) di attraccare regolarmente nelle banchine,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo, ognuno per la parte di loro competenza, non ritengano:

di accertare se tali notevoli ritardi, che hanno causato la mancata esecuzione dei lavori di che trattasi, siano imputabili a precise responsabilità e quali siano i motivi che hanno determinato il mancato finanziamento della perizia per l'effettuazione delle analisi e lo studio del materiale proveniente dai fondali del porto, per l'individuazione del sito nel quale depositarlo;

di adoperarsi affinché le difficoltà riscontrate, e come sopra evidenziate, possano essere risolte assumendo ogni iniziativa atta a garantire l'effettuazione di detti lavori, in considerazione del fatto che gli stessi sono da ritenere indispensabili per lo sviluppo delle infrastrutture portuali che sono, nella provincia di Agrigento, opere che contribuiranno, sicuramente, a rilanciare l'economia dell'intera zona.

(4-11485)

ANGIUS. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che i comuni di Forano e Stimigliano nella Bassa Sabina (Rieti), anche a causa della loro ubicazione (al confine con la provincia di Roma) e della facile loro accessibilità viaria e ferroviaria dalla capitale d'Italia, hanno registrato un notevole aumento della popolazione, sia residente che fluttuante;

che questo fenomeno, già rilevato dalle amministrazioni comunali e dalle forze dell'ordine (stazione dei carabinieri), desta preoccupazione tra i cittadini residenti per la presenza di malavitosi e per il riscontrarsi di reiterati e numerosi reati legati alla microcriminalità e allo spaccio di stupefacenti soprattutto nel periodo estivo;

constatato che ciò è da attribuirsi al non sufficiente controllo del territorio da parte delle forze dell'ordine (Arma dei carabinieri), non dovuto certo alla loro inefficienza ma alla più volte denunciata carenza di personale da utilizzare per controllare un così vasto territorio; la stazione di Stimigliano ad esempio conta solo 4 unità, contro le 6 previste dall'organico;

poichè con la imminente apertura del casello autostradale nel territorio di Stimigliano e con l'evento del Giubileo del 2000 la situazione si aggraverà ulteriormente,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga utile e necessario l'aumento della disponibilità di personale, con il reintegro delle unità di organico mancanti che nella giurisdizione dei carabinieri di Poggio Mirteto ammontano a ben 28 unità.

(4-11486)

VELTRI. – *Ai Ministri della sanità, delle comunicazioni, dell'ambiente, per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport e dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che la realizzazione e la gestione del servizio di radiotelefonía cellulare sono affidate a tre distinte società;

che per realizzare tale servizio è in corso la costruzione di stazioni radio base diffusamente ubicate su tutto il territorio nazionale;

che tali stazioni funzionano mediante l'emissione di onde radio elettromagnetiche;

che esistono normative di protezione sanitaria all'esposizione di onde radio, emanate sia da organismi internazionali sia dal Comitato elettrotecnico italiano (CEI);

che particolare rilievo va assumendo il caso della provincia di Cosenza, ove il gestore della telefonia mobile Omnitel Pronto Italia spa sta realizzando diverse stazioni radio base, la realizzazione delle quali, per quanto è a conoscenza dell'interrogante, risulterebbe non essere coerente con le norme urbanistiche e con quelle che tutelano l'ambiente, il paesaggio e la salute dei cittadini;

che la Omnitel Pronto Italia spa, in particolare, avrebbe previsto quale sede di una stazione radio base colle Triglio, uno dei sette colli di Cosenza, nel centro storico della città, la cui area è tutelata sotto il profilo paesaggistico e ambientale ai sensi rispettivamente del decreto ministeriale 15 luglio 1969 e dalla legge n. 1497 del 29 giugno 1939, a quanto è dato sapere in assenza di concessione edilizia e abbattendo un considerevole numero di piante di ulivo, oltre a costruire un manufatto in cemento armato di quasi 150 metri quadrati;

che nel verbale redatto in seguito ad un'ispezione sul colle Triglio da parte del settore fisico-ambientale dell'ASL n. 4 di Cosenza la distanza rilevata di 50 metri dalla stazione radio base alle abitazioni più vicine non corrisponderebbe a quella reale, di 10,30 metri;

che l'emanazione di disposizioni univoche su tutto il territorio nazionale relativamente ai valori massimi ammissibili per la protezione sanitaria all'esposizione alle onde radio consentirebbe agli enti e alle pubbliche amministrazioni di svolgere meglio i loro compiti sia verso le concessionarie impegnate nella costruzione delle stazioni radio base sia verso le popolazioni;

che l'assenza di una disciplina nazionale, a fronte dei numerosi provvedimenti da tempo all'esame del Parlamento, consente valutazioni anche significativamente e disdicevolmente difformi da parte degli enti e delle pubbliche amministrazioni preposte al rilascio degli atti per la costruzione delle stazioni radio base;

che sono incomprensibilmente sottovalutati gli effetti nocivi della esposizione continuativa e spesso inconsapevole alle onde elettromagnetiche di migliaia di cittadini, come è dimostrato dalla copiosa letteratura scientifica,

l'interrogante chiede di sapere:

se le notizie riportate in premessa siano rispondenti allo stato delle cose e nel caso quali iniziative tempestive si intenda intraprendere;

quali misure urgenti si intenda assumere per contrastare la proliferazione delle installazioni che violano le norme urbanistiche e le leggi di tutela dell'ambiente e del paesaggio oltre che della salute dei cittadini, quasi sempre ignari delle esposizioni passive alle onde elettromagnetiche, anche attraverso un tempestivo intervento nelle sedi istituzionali volto ad accelerare l'approvazione dei provvedimenti legislativi in materia;

se non si ritenga necessario emanare sollecitamente i provvedimenti di competenza in attuazione della legge n. 249 del 1997, fissando i limiti massimi ammissibili per la protezione sanitaria all'esposizione di onde radio, realizzando così le condizioni per l'univoca operatività degli

enti e delle pubbliche amministrazioni preposti al rilascio di atti di competenza per la costruzione di stazioni radio base;

se non si ritenga opportuno predisporre una campagna di informazione riguardante i rischi per la salute dei cittadini connessi alle emissioni elettromagnetiche;

se non si intenda definire con le amministrazioni locali e le autorità sanitarie un programma graduale di ricollocazione degli impianti che non rispettano i limiti di legge.

(4-11487)

DANIELE GALDI, DI ORIO, BERNASCONI, VALLETTA, MIGNONE. – *Al Ministro della sanità.* – (Già 3-00384).

(4-11488)

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

che in data 12 giugno 1998 lo scrivente si apprestava a partire dall'aeroporto «Leonardo da Vinci» di Roma con destinazione Bari col volo AZ 1603 delle ore 9,05;

che l'autorizzazione all'imbarco veniva annunciata alle ore 9,35;

che il decollo è avvenuto alle ore 10,35;

che le informazioni ai viaggiatori pazienti erano approssimative e insoddisfacenti perchè in un primo momento il ritardo era motivato con la «attesa equipaggio da volo in arrivo» e successivamente si è precisato esserci un forte vento ed una sola pista disponibile;

che in altre occasioni i voli hanno subito ritardi per guasti al costosissimo e nuovissimo radar della torre di controllo;

che altre volte ancora il ritardo è stato giustificato coll'essere il cielo di Roma affollato da aerei;

che in altre ancora si è parlato di ritardi della squadra delle pulizie;

che comunque e sempre non c'è volo che da Roma parta in orario o quanto meno entro una tolleranza temporale comprensibile,

si chiede di conoscere se si ritenga di dover intervenire per richiedere il miglioramento sia del servizio a terra sia nella gestione degli orari dei voli sia nella tempestiva, corretta informazione all'utente che, spesso, è l'inconscio ed incolpevole destinatario di un disservizio deplorabile e frustrante.

(4-11489)

MAGGI. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che in riferimento allo stato di applicazione dell'articolo 1-bis della legge 8 agosto 1985, n. 431, il Ministro comunicava, in risposta ad una precedente interrogazione dello scrivente, che il competente Ufficio centrale per i beni ambientali e paesaggistici aveva avviato una indagine sui piani paesistici e urbanistico – territoriali finalizzata a conoscere lo stato della pianificazione territoriale e paesistica in tutte le regioni;

che il Ministro evidenziava come il suo Ministero fosse intervenuto presso le regioni totalmente o parzialmente inadempienti esercitando i poteri sostitutivi per alcune, con diffide formali a provvedere per altre, svolgendo un'attenta azione di controllo e di sollecito per altre ancora;

che alla risposta del Ministro, risalente al 22 maggio 1997, protocollo n. 2248, non sono seguiti risultati positivi ad un anno dalla stessa visto che la regione Puglia non ha fatto un passo avanti con i suoi piani urbanistico-territoriali adottati nel lontano 1992 e ancora lontani dall'approvazione,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, dopo questa ulteriore segnalazione, intenda esercitare i poteri sostitutivi che la legge n. 431 del 1985 prevede dovendo convenire con il richiedente che dodici anni di ritardo debbano ritenersi un'eternità anche per la regione Puglia.

(4-11490)

RUSSO SPENA. – *Ai Ministri di grazia e giustizia e degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che con decreto del 14 novembre 1997, il tribunale per i minorenni dell'Aquila, su istanza del dottor Ariberto Grifoni, disponeva il rientro in Italia del figlio Vittorio Grifoni, di 5 anni, dichiarandone illegittimo il trasferimento in Messico operato dalla madre, Maria Luisa Piersanti, in data 12 maggio 1997;

che il rientro avveniva il 27 gennaio 1998, in seguito all'intervento dell'Ambasciata italiana in Messico; in applicazione del provvedimento del tribunale per i minorenni dell'Aquila, alla Piersanti veniva ritirato, dalla questura di Teramo, il passaporto per effettuare la cancellazione del bambino dal documento di espatrio;

che su ricorso di entrambi i genitori, si apriva dinanzi al tribunale per i minorenni dell'Aquila, il giudizio per l'affidamento del minore che si concludeva il 29 aprile con decreto di affidamento alla madre, autorizzandola a lasciare, con il figlio, il territorio nazionale; il 19 maggio 1998 la signora Piersanti si allontanava dall'Italia;

che avverso tale decisione è stato presentato, il 18 maggio 1998, reclamo alla Corte d'appello dell'Aquila-sezione minori, con contestuale richiesta di sospensione degli effetti della decisione assunta dal tribunale per i minorenni dell'Aquila; il 26 maggio 1998 il Presidente della Corte d'Appello-sezione minori, ha disposto l'immediata sospensione del decreto del 29 aprile su parere favorevole del procuratore generale; l'udienza di comparizione delle parti è stata, però, fissata solo al 4 maggio 1999, in difformità dal parere, ma con istanza di anticipazione già inoltrata;

che l'incredibile decisione di sradicare il bambino di 5 anni dal suo paese natale è stata adottata disconoscendo il precedente decreto che ne aveva disposto il rientro in Italia, sulla base delle norme previste dalla Convenzione sugli aspetti civili della sottrazione internazionale dei minori, stipulata a l'Aja il 28 ottobre 1980,

si chiede di sapere:

se il Ministro di grazia e giustizia non ritenga di avviare una ispezione nei confronti del tribunale dei minorenni dell'Aquila;

se non si ritenga opportuno interessare il Ministero degli affari esteri affinché, attraverso l'ambasciata italiana a Città del Messico, siano acquisite informazioni sulle condizioni generali del bambino e siano adottate tutte le misure necessarie per favorire il rimpatrio del piccolo Vittorio Grifoni.

(4-11491)

LISI. *—Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Premesso:

che l'Alitalia è un'azienda da cinquant'anni al servizio del paese che collega l'Italia con 60 nazioni trasportando ogni anno 25 milioni di passeggeri e che registra un fatturato di oltre 8.000 miliardi;

che per rispondere alle nuove esigenze del mercato l'Alitalia, gruppo che oggi è presente in vari settori — da quello aereo di linea a quello *charter* e di terzo livello, dalle attività turistiche al lavoro aereo, per arrivare ai servizi telematici — dovrebbe dotarsi di un'organizzazione flessibile che le consenta di fare interventi mirati e immediati che rispondano in modo efficace ad una domanda sempre più diversificata;

che l'Alitalia effettua in forma quasi esclusiva il trasporto aereo sull'intera penisola, ivi comprese le aree del Mezzogiorno, tradizionalmente con un trend di sviluppo purtroppo negativo;

che il costo del biglietto a tariffa ordinaria del volo, andata e ritorno, per le tratte Roma-Milano e Roma- Brindisi è praticamente equivalente, aggirandosi intorno alle 500.000 lire;

che i voli previsti dall'Alitalia per collegare la capitale con Milano sono numerosi, quasi uno ogni ora, mentre i voli previsti per collegare Roma con la cittadina pugliese sono solo tre, distribuiti nell'arco dell'intera giornata;

che i passeggeri residenti nell'area nord del paese, quindi, sopportano costi uguali a quelli sostenuti dai cittadini meridionali pur avendo questi stessi minori opportunità di collegamento e nonostante la grave depressione che tuttora vive l'intera area meridionale,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto in premessa e, del caso, se ritenga opportuno intervenire nei modi e con i mezzi che riterrà più opportuni, oltre che nelle sedi più idonee, al fine di sollecitare l'azienda Alitalia affinché adotti un tariffario più «leggero» per le tratte relative ai collegamenti con il Sud dell'Italia. Ciò in accordo con la tanto dichiarata volontà del Governo di sostenere e facilitare lo sviluppo e la ripresa nel Mezzogiorno, per far sì che gli abitanti meridionali possano usare il mezzo aereo, basandosi su guadagni più modesti, allo stesso modo dei loro connazionali settentrionali.

(4-11492)

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

che nell'ambito del procedimento n. 3210 del 1993 il tribunale di Napoli ha pronunciato ordinanza di rinvio a giudizio innanzi al tribunale di Santa Maria Capua Vetere – sezione IV – dell'ingegner Francesco Mazzarella legale rappresentante della Sifrasud srl impresa mandataria a capo gruppo di una ATI per la realizzazione di lavori ricevuti in appalto dalla srl Consortile Regi Lagni; imputandolo del reato di cosiddetta frode fiscale;

che l'ipotesi accusatoria ascritta all'ingegner Mazzarella trova esclusivo fondamento nella informativa della Guardia di finanza formata, per ammissione degli stessi verbalizzanti, su documenti «che allo stato degli atti non sono stati esaminati in modo approfondito» (foglio 390 – rapporto SCICO);

che la contestazione alla Sifrasud srl e al suo legale rappresentante ingegner Francesco Mazzarella del reato fiscale è integrata con l'aggravante di cui all'articolo 7 legge 12 luglio 1991 n. 203 considera valide le dichiarazioni di alcuni collaboratori in merito alla emissione, da parte di alcune ditte, di fatture «gonfiate», emissione finalizzata a soddisfare le necessità di alcuni titolari di imprese che hanno operato sui Regi Lagni per pagare tangenti alla camorra e segnatamente al clan dei Casalesi;

che il criterio equitativo che tutti hanno pagato coinvolge con i colpevoli anche quelli come nel caso specifico della Sifrasud srl e del suo legale rappresentante che non hanno alcuna responsabilità

che il tribunale del riesame di Napoli, con ricostruzione puntuale dei documenti e di dati oggettivi, ha delineato con chiarezza i rapporti tra la Sifrasud e la Icogen, così di fatto definendo, sia pure in sede di giudicato incidentale, il capo di imputazione;

che tale imputazione continuerà a pendere nei confronti dell'ingegner Mazzarella fino all'esito dibattimentale (verosimilmente, lontano);

che la Sifrasud e il suo legale rappresentante si ritrovano rinviati a giudizio nonostante che una sentenza del tribunale della libertà assolve dal fatto questa impresa dell'ATI e nonostante che l'azienda non ha mai lavorato in prima persona ma solo come capogruppo di una ATI che ha avuto una sola impresa nel cantiere;

che il solo rinvio a giudizio preclude ai sensi dell'articolo 10 del nuovo regolamento antimafia alla società il rilascio del certificato antimafia;

che tale norma colpisce e compromette in modo irreversibile l'azienda in questione per lavori appaltati e la revoca di altri con grave nocumento dei livelli occupazionali;

che recenti iniziative e dibattiti hanno evidenziato la necessità di sbloccare cantieri fermi e riavviare soprattutto nel Sud l'attività imprenditoriale.

Il sottoscritto interroga i Ministri in indirizzo per sapere:

se intendano intraprendere iniziative per modificare l' articolato del regolamento antimafia garantendo lo stato di diritto del cittadino e non la presunzione di colpevolezza;

se non ritengano, per i fatti in premessa, previo invio di circolare esplicativa, invitare i signori Prefetti ad una verifica attenta dei casi.

(4-11493)

MARRI. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che qualche tempo fa lo scrivente si è recato in visita nella chiesa della Madonna delle Lacrime della frazione di Seppio, nel comune di Pioraco (Macerata);

che in quell' occasione è stato possibile rilevare lo stato di degrado in cui versa la stessa;

che per tale ragione il parroco, don Mario Cardona, è costretto a celebrare le funzioni religiose in un garage o all'aperto;

che il comune di Pioraco ha avuto soltanto 80 milioni per la chiesa di San Vittorino, utilizzati quasi unicamente per l'armatura dei lavori;

che in occasione della visita da parte di una delegazione della 7^a Commissione del Senato era stato garantito l'interessamento per giungere ad una soluzione del problema;

che Pioraco ha cinque chiese inagibili ed un patrimonio pubblico altrettanto lesionato (sede civica, ex Palazzo Opera Pia Agnese Mataloni, ex Ospedaletto o Casa del mutuo soccorso, Istituto Sacro Cuore, eccetera),

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga di dover adottare opportuni provvedimenti volti alla sistemazione e al recupero del patrimonio della zona indicata;

se l'interessamento da parte della 7^a Commissione del Senato abbia prodotto esiti positivi.

(4-11494)

COVIELLO, CURTO, MORANDO, MUNGARI, VEGAS. – *Al Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.* – Premesso:

che la Commissione bilancio del Senato ha avuto modo di occuparsi approfonditamente dei problemi concernenti la società Cellulosa Calabria sin dall'approvazione dell'articolo 4, comma 3, della legge n. 641 del 1996, in cui si è previsto uno stanziamento di 60 miliardi di lire finalizzato alla realizzazione di un progetto di rilancio dell'attività produttiva a Crotona;

che in seguito all'aggravarsi della crisi aziendale, che ha condotto anche a misure di licenziamento del personale, e alla constatazione della mancanza di iniziative concrete per l'utilizzazione delle risorse finanziarie

secondo le finalità previste dalla legge citata, l'Ufficio di presidenza della Commissione bilancio ha provveduto a convocare l'amministratore delegato della società, dottor Alfredo Maggi, per ottenere informazioni aggiornate; in tale occasione, il dottor Maggi ha precisato che il poligrafico dello Stato, proprietario della Cellulosa Calabra, per il tramite delle Cartiere Miliani spa, ha destinato gran parte dello stanziamento (52 miliardi) per recuperare i finanziamenti concessi dalle Cartiere Miliani alla stessa Cellulosa Calabra; ciò è apparso in contrasto con gli obiettivi della legge e, in ogni caso, fonte di preoccupazione per le prospettive dell'azienda e per la difesa dei posti di lavoro; per questa ragione, lo stesso Ufficio di Presidenza ha richiesto al dottor Maggi di inviare una relazione sulle prospettive del polo cartario di Crotona. Tale relazione, ulteriormente sollecitata in data 12 febbraio e 26 marzo 1998, non è a tutt'oggi pervenuta. Appare opportuna pertanto una iniziativa politica volta a promuovere un chiarimento della situazione, l'accertamento di eventuali responsabilità dei soggetti interessati e la realizzazione di efficaci misure di intervento; tale esigenza appare tanto più urgente in quanto l'ulteriore ritardo nella utilizzazione dei fondi da parte della Cellulosa Calabra, ancorché nella parte residua di 8 miliardi (dichiarati immediatamente disponibili da parte dello stesso dottor Maggi) è di ostacolo alla realizzazione del progetto di trasformazione già approvato da tutti i soggetti interessati (poligrafico, regione e parti sociali) della Cellulosa in una nuova società per azioni denominata «Cellulosa 2000», avente ad oggetto la produzione di cellulosa *linthers*. Vivissima è quindi l'attesa dei lavoratori di Crotona per un segnale concreto di intervento nei confronti di un'area territoriale che sta vivendo una situazione di gravissimo disagio,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda:

intervenire affinché le Cartiere Miliani-Fabriano spa provveda a fornire all'ufficio di Presidenza della Commissione bilancio del Senato tutti i dati richiesti con riferimento alla Cellulosa Calabra spa;

valutare il comportamento tenuto dal dottor Maggi nei confronti dello stesso ufficio di Presidenza, come quello che è apparso ingiustificatamente evasivo e comunque non conforme all'impegno da lui assunto all'esito dell'audizione menzionata in premessa;

valutare lo stesso comportamento del dottor Maggi, quale Amministratore delegato della Cellulosa Calabra spa in relazione alla possibilità che esso possa integrare l'ipotesi di distrazione dei fondi stanziati con la legge n. 641 del 1996;

assicurare i modi e i mezzi per la realizzazione dell'obiettivo di risanamento di trasformazione e di ripresa produttiva della Cellulosa Calabra spa in conformità alla ridetta legge n. 641.

(4-11495)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

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

1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione):

3-02016, del senatore Castelli, sui trasferimenti erariali spettanti ai comuni e alle province per l'anno 1995;

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

3-02021, dei senatori Marri ed altri, su incarichi conferiti per il corso in Beni Culturali del Magistero di Arezzo;

9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):

3-02011, del senatore Preda, sulle macro-organizzazioni commerciali;

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

3-02019, dei senatori Peruzzotti ed altri, sulla realizzazione di un impianto per lo smaltimento dei rifiuti nel comune di Varano Borghi (Varese).

Mozioni, ritiro

Su richiesta dei presentatori sono state ritirate le seguenti mozioni:

1-00225, dei senatori Travaglia ed altri;

1-00234, dei senatori Besostri ed altri.

