SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIII LEGISLATURA —

677^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

VENERDÌ 24 SETTEMBRE 1999

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-IX
RESOCONTO STENOGRAFICO 1-33
ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)
ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula
e gli atti di indirizzo e di controllo)45-64

677^a Seduta Assemblea - Indice 24 Settembre 1999

INDICE

per ore di straordinario elargite ai macchini-	38	
Interrogazione sul divieto della pesca del tonno rosso nel compartimento marittimo di		
Pescara		
di pescherecci italiani da parte di motove-		
dette tunisine	41	
ALLEGATO B		
GRUPPI PARLAMENTARI Ufficio di Presidenza	45 45 45 46 47	
GOVERNO Richieste di parere per nomine in enti pubblici	47	
Trasmissione di documenti	47	
ENTI PUBBLICI		
Trasmissione di documenti	48	
INTERROGAZIONI		
Annunzio	30	
Da svolgere in Commissione	48 64	
	Interrogazione sul divieto della pesca del tonno rosso nel compartimento marittimo di Pescara Interpellanze e interrogazione sul sequestro di pescherecci italiani da parte di motovedette tunisine ALLEGATO B GRUPPI PARLAMENTARI Ufficio di Presidenza DISEGNI DI LEGGE Trasmissione dalla Camera dei deputati Annunzio di presentazione Assegnazione Presentazione di relazioni Approvazione da parte di Commissioni permanenti GOVERNO Richieste di parere per nomine in enti pubblici	

24 Settembre 1999

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

La seduta inizia alle ore 9,30.

Il Senato approva il processo verbale della seduta di ieri.

Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Dà comunicazione dei senatori in congedo o assenti per incarico del Senato.

Per lo svolgimento di un'interrogazione

VEGAS (FI). Lamenta che lo svolgimento dell'interrogazione presentata dal Gruppo di Forza Italia sul saccheggio dei *container* della «missione Arcobaleno» a Valona sia stato fissato per mercoledì prossimo. L'opinione pubblica ha diritto di essere informata tempestivamente su fatti di così grande rilevanza.

PRESIDENTE. La data è stata concordata con il Capogruppo di Forza Italia.

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Centro Cristiano Democratico: CCD; Unione Democratici per l'Europa: UDeuR; Forza Italia: FI; Lega Forza Padania per l'indipendenza del Nord: LFPIN; Partito Popolare Italiano: PPI; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS; Verdi-l'Ulivo: Verdi; Rinnovamento Italiano, Liberaldemocratici, Indipendenti-Popolari per l'Europa: RI-LI-PE; Misto: Misto; Misto-Comunista: Misto-Com.; Misto-Rifondazione Comunista Progressisti: Misto-RCP; Misto-Liga Repubblica Veneta: Misto-Liga; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-I democratici-L'Ulivo: Misto-DU; Misto-Lega delle Regioni: Misto-LR; Misto-II Centro-Unione Popolare Democratica: Misto-II Centro.

677^a SEDUTA

Assemblea - Resoconto Sommario

24 Settembre 1999

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

PRESIDENTE. Passa allo svolgimento dell'interrogazione 3-02942 sullo svolgimento del gioco del Bingo.

DE FRANCISCIS, sottosegretario di Stato per le finanze. Gli uffici finanziari territorialmente competenti stanno conducendo accertamenti sull'effettivo svolgimento di questo gioco di sorte nell'ambito della festa dell'Unità; peraltro, avendo finalità commerciali o di lucro, il Bingo non è attualmente consentito in Italia. Le limitazioni poste dal regio decreto-legge n. 1933 del 1938 non trovano applicazione nei casi di sottoscrizioni ed offerte di denaro collegate all'assegnazione di premi mediante meccanismi di sorte promosse per l'autofinanziamento dei partiti politici nell'ambito di manifestazioni locali.

CIMMINO (*UDeuR*). La risposta del Sottosegretario è esauriente, ma tardiva. Non servono infatti accertamenti, perché è pacifico che nella manifestazione citata si sia giocato a Bingo. Resta da chiedersi cosa farà ora il Ministero, visto che altre forze politiche hanno preannunciato lo svolgimento di giochi di sorte nel corso di feste tra simpatizzanti, come forma di autofinanziamento.

PRESIDENTE. Passa allo svolgimento dell'interpellanza 2-00740 sull'attuazione di interventi di controllo sulle condizioni delle opere d'arte stradali.

BORNACIN (AN). Il problema, di grande rilevanza, deve essere affrontato prima che accadano delle tragedie. Le opere d'arte stradali, vale a dire i ponti e i viadotti, sono in uno stato preoccupante per vetustà e per abbandono. Mancano in particolare i controlli periodici delle amministrazioni locali. Oggetto di specifica attenzione dovrebbero essere i ponti della ricostruzione postbellica, progettati per carichi assolutamente non adeguati a quelli che sono chiamati a sopportare oggi. È chiaro che per adeguare un numero così grande di strutture ai requisiti attuali deve essere avviata una vasta azione di monitoraggio e di pianificazione degli interventi, che deve essere sostenuta da ingenti risorse economiche.

BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'attività di controllo e di manutenzione sulle opere d'arte stradali riveste un'importanza prioritaria. L'ANAS ha provveduto, sulla base dell'accordo di programma firmato al Ministero dei trasporti il 16 novembre 1997, ad avviare una serie di iniziative che consentiranno la pianificazione manutentoria, in relazione, ovviamente, alle risorse disponibili. Il Governo ha stipulato una convenzione con il CNR per la predisposizione della scheda di vulnerabilità e lo studio di nuove tecniche di monitoraggio delle strutture. L'impegno, anche di carattere finanziario, del Ministero sui temi in discussione si esplicherà attraverso la definizione del piano strategico per la sicurezza stradale ed il perseguimento di un riequilibrio mo-

dale, poiché il livello raggiunto dal traffico pesante rende molto difficili ed onerosi gli interventi. Il conferimento di una parte rilevante della rete stradale alle regioni le renderà enti gestori con compiti prioritari in tema di manutenzione.

BORNACIN (AN). Si dichiara soddisfatto della risposta del Governo, del cui impegno prende atto. Sarebbe opportuno conoscere, però, lo stato di attuazione delle circolari dell'ANAS, emesse oltre un anno fa. Desta inoltre qualche preoccupazione l'attribuzione alle regioni di competenze tecniche per far fronte alle quali esse non hanno strutture adeguate.

PRESIDENTE. Passa allo svolgimento dell'interpellanza 2-00397 sulla situazione delle Ferrovie italiane.

D'ALÌ (FI). Nonostante l'interpellanza sia stata presentata esattamente due anni fa, restano validi tutti i rilievi in essa formulati sulla gestione amministrativa e la qualità dei servizi resi ai cittadini.

ANGELINI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. La situazione complessiva delle Ferrovie dello Stato resta ancora drammatica, nonostante possano registrarsi alcuni sensibili miglioramenti sul piano della puntualità, della sicurezza, degli investimenti e del rinnovamento del materiale rotabile. Attraverso il perseguimento degli obiettivi fissati dalla direttiva recentemente emanata dal Governo per sopperire alle carenze del precedente piano d'impresa e grazie alla progressiva liberalizzazione del settore, l'azienda potrà svilupparsi in chiave imprenditoriale.

Le linee del piano d'impresa 1999-2003 delle Ferrovie dello Stato prevedono investimenti per 90.000 miliardi, ma la società potrà contare su un minor livello di contributi pubblici. Anche per questo motivo sono allo studio manovre di risparmio sul costo unitario e sul costo complessivo del lavoro, i cui alti livelli sono una delle cause principali dello svantaggio competitivo nei confronti delle aziende straniere. È auspicabile che il difficile confronto con le organizzazioni sindacali giunga a soluzione al più presto, per consentire alle Ferrovie dello Stato di mettere in atto le iniziative contenute nel piano di impresa, allo scopo di raggiungere l'equilibrio finanziario nel 2003. A questa azione deve accompagnarsi una necessaria campagna di rilancio dell'immagine.

D'ALÌ (FI). La risposta del Sottosegretario conferma le preoccupazioni già espresse, dato che l'attuazione del piano di impresa presentato appare lenta e già in ritardo. Recenti ricerche dimostrano che nelle ferrovie il costo del lavoro continua ad aumentare, mentre i programmi restano inattuati. Traspare il rischio di privilegiare soltanto alcune tratte, a discapito di altre di prevalente interesse locale. Si pone più che mai l'esigenza dell'istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle Ferrovie dello Stato.

24 Settembre 1999

PRESIDENTE. Passa allo svolgimento dell'interrogazione 3-01915 sull'entità delle retribuzioni per ore di straordinario elargite ai macchinisti delle Ferrovie dello Stato.

ANGELINI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Nel 1998 si è realizzata una riduzione delle ore di straordinario. La recente ripartizione in divisioni delle Ferrovie dello Stato dovrebbe consentire di gestire meglio l'organizzazione aziendale, onde evitare disfunzioni e sproporzioni nelle retribuzioni. Nel 1996 una legge ha affidato alle Ferrovie dello Stato la ristrutturazione delle ex gestioni commissariali, mentre nel 1998 si è riformato il servizio di vigilanza da parte del Ministero su tale attività. Si è quindi in una fase di transizione, anche in vista dell'esame da parte del Parlamento dei disegni di legge presentati in merito. Peraltro, i cosiddetti incidenti tipici fanno registrare una netta diminuzione, anche se i piani per la sicurezza prevedono ovviamente risultati a lungo termine. Presto si potranno peraltro utilizzare i risultati di un'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati.

D'ALÌ (FI). Si dichiara non completamente soddisfatto, restando in attesa della concretizzazione degli «annunci» fatti dal Governo. Comunque la diminuzione degli incidenti non sembra ancora rilevante, mentre l'eccessivo ricorso agli straordinari determina di sicuro un più basso livello di sicurezza dei trasporti ferroviari.

PRESIDENTE. Passa allo svolgimento dell'interrogazione 3-03036 sul divieto della pesca del tonno rosso nel compartimento marittimo di Pescara.

FUSILLO, sottosegretario di Stato per le politiche agricole e forestali. La Commissione consultiva della pesca marittima di Pescara si è espressa favorevolmente all'ordinanza della capitaneria di porto recante il divieto in oggetto. Il notevole afflusso in quelle acque di pescherecci da altre zone d'Italia rischia però di compromettere gli scopi della stessa ordinanza. A fronte delle rimostranze di altre marinerie, si è pertanto investita la Commissione consultiva centrale, che ancora deve pronunciarsi. L'Italia è comunque tenuta a garantire il rispetto degli stocks di tonno rosso pescato che le sono stati assegnati a livello europeo.

D'ALÌ (FI). La risposta è insoddisfacente, dato che nell'ordinanza in questione si profilano scopi di tipo protezionistico a favore della marineria locale. Il Governo dovrebbe sollecitare la pronuncia della Commissione consultiva centrale. Peraltro, l'Italia appare come sempre fortemente penalizzata nelle assegnazioni di *stocks* in ambito europeo.

PRESIDENTE. Passa allo svolgimento congiunto delle interpellanze 2-00895 e 2-00904 e dell'interrogazione 3-03092 sul sequestro di pescherecci italiani da parte di motovedette tunisine.

677^a Seduta Assemblea

ASSEMBLEA - RESOCONTO SOMMARIO

24 Settembre 1999

D'ALÌ (FI). Il Governo italiano non si è attivato presso le autorità tunisine, nonostante si reiterino sequestri in acque internazionali. Manca sostanzialmente la sorveglianza. A tal proposito, si potrebbe forse procedere a forme di sorveglianza aerea, data la carenza di mezzi navali della Guardia costiera. A fronte di un apparente ritorno ai tempi della pirateria, occorre anche evitare il rischio del ricorso a sistemi di autodifesa da parte degli operatori marittimi.

SERRI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Fornisce dettagliate notizie sul sequestro dei motopescherecci «Icaro», «Maria Prima» e «Pallade», episodi che non comporteranno la rottura del positivo processo avviato con il Governo tunisino dopo la crisi del 1997-1998. Occorre definire la destinazione del tratto di mare denominato «Mammellone», considerato zona di ripopolamento dalle autorità italiane e di pesca da quelle tunisine. Nel dicembre 1998 i due Governi hanno raggiunto un'intesa tecnica per le rispettive Marine e intendono incrementare la collaborazione bilaterale, anche attraverso la costituzione di società miste e di associazioni temporanee d'impresa. Peraltro, l'obbligo per le imbarcazioni di dotarsi dal 1º gennaio 2000 di sistemi satellitari, stabilito dall'Unione europea, permetterà una più puntuale individuazione delle stesse e agevolerà la soluzione dei futuri contenziosi. Quanto al ricorso ai mezzi aerei per la vigilanza, si riserva di rispondere anche per iscritto dopo avere ricevuto i dati dal Ministero della difesa. Tranne qualche caso, il Governo non ritiene comunque che si possa parlare di atti di pirateria, pur condividendo l'opportunità di aumentare la vigilanza nelle acque interessate.

D'ALÌ (FI). Concorda sulla necessità di pervenire ad un accordo con la Tunisia, ma nel frattempo ritiene occorra intensificare l'attività di protezione dei motopescherecci avvalendosi della presenza dei mezzi aerei. In caso poi di accertamento di sequestri illegittimi da parte delle autorità tunisine, sia pure per errore, il Governo italiano dovrebbe provvedere ad un risarcimento dei danni, soprattutto perché talune soluzioni, quale la costituzione di società miste, non sono accessibili a tutti gli operatori.

PRESIDENTE. Dichiara concluso lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni e dà annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza. (v. Allegato B). Comunica infine l'ordine del giorno della seduta del 28 settembre 1999. (v. Resoconto stenografico).

La seduta termina alle ore 11,25.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 9,30). Si dia lettura del processo verbale.

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

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Ayala, Bertoni, Bo, Bobbio, Borroni, Bruno Ganeri, Cecchi Gori, De Martino Francesco, Fanfani, Fiorillo, Lauria Michele, Leone, Loiero, Manconi, Martelli, Pellegrino, Piatti, Scivoletto, Taviani, Toia.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Salvato, per partecipare alla 54ª Assemblea generale delle Nazioni Unite; Besostri, Cioni, De Carolis, Dolazza, Lauricella, Pinggera, Rigo, Rizzi, Robol, Speroni e Squarcialupi, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Per lo svolgimento di un'interrogazione

VEGAS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

24 Settembre 1999

VEGAS. Signor Presidente, il Gruppo Forza Italia ha presentato un'interrogazione sui noti fatti di saccheggio avvenuti a Valona, chiedendo che venisse discussa nella seduta odierna. Constato che la risposta alla stessa è stata rinviata a mercoledì della prossima settimana. Ne prendo atto, lamentando ovviamente il fatto che di fronte a problemi di grande rilevanza si preferisca, ancora una volta, dare la precedenza non all'informazione ai cittadini, ma a fatti di ordinaria amministrazione. Forse, questo fa parte del metodo di *disinformacia* che mantiene in piedi l'attuale Governo. Ripeto, lamento il fatto che l'opinione pubblica dovrebbe essere informata tempestivamente di quanto è a conoscenza del Governo.

PRESIDENTE. Senatore Vegas, credo che la data stabilita per la risposta all'interrogazione cui lei fa riferimento, sia stata stabilita insieme al Capogruppo del Gruppo Forza Italia, senatore Enrico La Loggia.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

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

Sarà svolta l'interrogazione 3-02942 sul gioco del Bingo.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DE FRANCISCIS, sottosegretario di Stato per le finanze. Signor Presidente, con l'interrogazione alla quale si replica, il senatore Cimmino, nel premettere che l'articolo 16 della legge 13 maggio 1999, n. 133, recante disposizioni in materia di perequazione, razionalizzazione e federalismo fiscale, ha stabilito che il Ministro delle finanze, con proprio decreto, disciplina le modalità, tra l'altro, di ogni tipo di gioco, ha chiesto di conoscere se sia legittimo far svolgere un nuovo gioco di sorte prima dell'emanazione del decreto ministeriale e dei relativi regolamenti durante lo svolgimento della festa dell'Unità.

Per quanto concerne il riferito allestimento della prima sala di Bingo nell'ambito della festa dell'Unità, si osserva preliminarmente che, al riguardo, sono in corso accertamenti da parte degli uffici finanziari territorialmente competenti, cui è stato dato incarico di avviare un'indagine conoscitiva al fine di una puntuale valutazione dei fatti segnalati, che ovviamente saranno portati a conoscenza dell'interrogante. In proposito va rilevato, infatti, che il competente dipartimento delle entrate ha comunicato che il Bingo costituisce un gioco di sorte, le cui modalità sono sostanzialmente analoghe a quelle della tombola. Com'è noto, il gioco della tombola è consentito in Italia solo nel rispetto dei precisi limiti fissati dalla normativa di cui agli articoli 39 e seguenti del regio decreto-legge 19 ottobre 1938, n. 1933, e purché tale gioco sia realizzato da soggetti e per finalità senza scopo di lucro.

Ciò posto, si osserva che lo svolgimento del gioco del Bingo, il quale si distingue dalla tombola per il perseguimento da parte dell'organizzatore di uno scopo commerciale o di lucro, anche se la sua introduzione nell'ordinamento è allo studio da parte dell'amministrazione finanziaria, non è attualmente consentito in Italia; sicché il suo eventuale svolgimento potrebbe costituire violazione della citata normativa, sanzionabile ai sensi dell'articolo 114 della disciplina medesima.

Deve peraltro rilevarsi che l'articolo 40, ultimo comma, del regio decreto-legge 19 ottobre 1938, n. 1933, così come modificato dall'articolo 8 della legge 26 marzo 1990, n. 62, prevede che le citate disposizioni normative non trovano applicazione nei casi di sottoscrizioni ed offerte di denaro collegate all'assegnazione di premi mediante meccanismi di sorte promosse per l'autofinanziamento dei partiti politici, purché svolte nell'ambito di manifestazioni locali organizzate dai partiti stessi.

CIMMINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIMMINO. Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario per la sua risposta, anche se la ritengo molto tardiva. Infatti, ho presentato l'interrogazione in esame il 1º luglio 1999, ossia prima dell'inizio della festa dell'unità (che è in corso dal 7 luglio), non tanto per svolgere un'indagine su quanto avveniva all'interno della festa stessa, ma per conoscere questo determinato aspetto.

Ho presentato un emendamento al collegamento ordinamentale il 18 marzo proprio a proposito dell'istituzione del Bingo, questo nuovo gioco italiano. Allora il sottosegretario Vigevani fornì una risposta ben precisa, affermando che si tratta di legge delegata e che per l'anno nuovo è previsto il nuovo regolamento, come ad esempio è accaduto il 2 agosto per il gioco Formula 101.

Ritengo che la risposta che mi è stata fornita sia esauriente, però tardiva. Quest'estate, su tutti gli autobus dell'ATAC di Roma vi era la pubblicità del gioco del Bingo alla festa dell'Unità; però ora, alla fine di settembre, si dice che caso mai si fosse svolto il gioco del Bingo all'interno della festa medesima, sarebbero stati compiuti accertamenti. Ripeto, su tutti gli autobus della città si leggeva che, a Testaccio, la festa dell'Unità avrebbe ospitato la prima sala di Bingo in Italia.

Il Ministro aveva il dovere, e ce l'ha ancora, di predisporre il regolamento per l'istituzione di questo nuovo gioco.

Se è stato lecito svolgere questo gioco in occasione della festa dell'Unità mi chiedo se non lo sia anche in occasione di altre feste di partito; mi giunge voce infatti che forse si vorrebbe introdurlo anche in occasione della festa della Fiamma che si terrà il 15 ottobre. Mi riferisco al gioco del Bingo, laddove il Sottosegretario ha parlato di tombola; ma, onorevole Sottosegretario, in questo caso si tratta di tombola ripetitiva. Non voglio fare alcuna critica, tuttavia prima di presentare l'interrogazione mi sono informato: ogni ingresso era di mille lire e non venivano distribuiti premi in denaro bensì sotto forma di oggetti (macchine

24 Settembre 1999

fotografiche, biciclette, lo immagino perché non ho partecipato alla festa). Al di là di questo, purtroppo in Italia i giochi, e mi riferisco anche alla questione dei casinò, si organizzano, si svolgono, ma non vi sono leggi al riguardo. Non vorrei allora che anche per aspetti di rilevanza minore come questo non si riesca a emanare un regolamento che potrebbe mettere tutti i cittadini in condizione di partecipare al gioco del Bingo, anche per evitare che simili giochi si effettuino, come accade, senza alcuna legittimazione.

Prendo atto della risposta del Sottosegretario, tuttavia occorre comprendere che quando si introduce un gioco di sorte in una festa, sia essa dell'Unità, dell'Amicizia o della Fiamma, insomma una festa di partito (per carità, si deve anche consentire ai partiti di autofinanziarsi), tale festa, anziché ricevere solo visitatori, vedrà la presenza di insoliti frequentatori. Si sa infatti che ove si gioca circolano insoliti personaggi, cioè i famosi giocatori e quindi queste feste avranno un grande successo non soltanto per quello che sono ma per motivi di ordine economico.

Questo tipo di gioco si è già svolto in occasione della festa dell'Unità. Forse altri partiti chiederanno di poter fare altrettanto. A questo punto, cosa intende fare il Ministro? Non so se sia stata chiesta la necessaria autorizzazione, non credo e d'altronde una tale autorizzazione non poteva essere data poiché si sarebbe dovuto approvare prima un regolamento. Vedremo tra pochi giorni cosa accadrà alla festa della Fiamma, se anche lì sarà introdotto questo gioco. Se così sarà, ritengo che a tutte le feste di partito dovrà essere concesso di poter svolgere giochi di sorte per autofinanziarsi senza ricorrere ad altri tipi di finanziamento.

PRESIDENTE. Segue lo svolgimento dell'interpellanza 2-00740 sull'attuazione di interventi di controllo sulle condizioni delle opere d'arte stradali.

Ha facoltà di parlare il senatore Bornacin per illustrare l'interpellanza.

BORNACIN. Signor Presidente, onorevoli Sottosegretari, colleghi, questa interpellanza è nata da un colloquio con alcuni professionisti, presidenti di ordini, dopo l'incidente accaduto a Roma, nel quartiere Portuense, allorquando crollò, ripiegandosi su se stesso, un intero palazzo. In quel momento si parlò di tragedia, si arrivò anche ad ipotizzare un'anagrafe degli edifici e di stabilire una sorta di libretto di manutenzione degli stessi.

I professionisti con cui ero a colloquio su questi fatti mi fecero rilevare che nel nostro paese esiste un altro problema, che va in qualche maniera affrontato prima che venga posto all'attenzione del Governo, magari in seguito a qualche nuova tragedia: il problema della manutenzione delle cosiddette opere d'arte stradali, ovverosia, nel linguaggio di tutti i giorni dei cittadini, dei ponti.

Nel territorio nazionale le opere d'arte stradali presentano varie tipologie costruttive ed un'età di esercizio estremamente ampia; sono molto varie anche le condizioni climatiche cui sono soggette. 677^a SEDUTA

24 Settembre 1999

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

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

Premesso che a volte risulta difficoltoso recuperare gli atti di collaudo di strutture costruite posteriormente al 1971, è generalmente impossibile, se non per opere importanti, risalire a tali atti per strutture costruite precedentemente. Sottolineo, infine, che il Ministero dei lavori pubblici ha emesso più circolari richiedendo agli enti gestori delle strade un controllo periodico delle opere d'arte, ma, come sempre, tale richiesta è stata generalmente disattesa.

Pertanto, lo stato attuale delle opere d'arte stradali è da considerare preoccupante sia per la vetustà di molte di queste sia, principalmente, per lo stato di abbandono in cui sono lasciate.

Attualmente le amministrazioni assolvono il compito di controllare le opere d'arte sporadicamente o solamente quando si verificano crolli o parziali danneggiamenti alle strutture che possono pregiudicarne l'uso. Queste occasioni consentono ai tecnici di approfondire le conoscenze sugli effetti del tempo e dell'usura sulle strutture, nonché di congegnare interventi di ripristino.

Risulta che vi siano alcuni casi di amministrazioni che organicamente effettuano campagne di controllo sulle opere d'arte ed impegnano risorse per il risanamento delle strutture portanti; gli amministratori, in generale, prediligono ovviamente, impegnare risorse sulle sovrastrutture delle opere d'arte che sono immediatamente visibili agli elettori.

La progettazione di una struttura richiede che essa sia dimensionata in relazione alla funzione che è chiamata a svolgere per la durata prevista. A seconda, quindi, del tipo di opera esiste una normativa tecnica che ne definisce i carichi convenzionali di progetto. Tale normativa tecnica subisce, nel corso degli anni aggiornamenti e modifiche, alla luce del progresso scientifico e delle mutate esigenze.

Nel caso dei ponti, i carichi più significativi sono rappresentati dai carichi mobili convenzionali che debbono transitare su di essi. Detti carichi sono stati definiti attraverso le normative tecniche che si sono succedute nel corso degli anni, anche in funzione delle diverse esigenze legate ai mezzi di trasporto dell'epoca. Sotto l'aspetto cronologico i decreti e le circolari che ne hanno stabilito le caratteristiche e le modalità di applicazione sono datati 1933, 1945, 1962, 1980 e 1991.

Oltre ai carichi mobili prima esposti, nel progetto strutturale dei ponti si prendono in considerazione i seguenti carichi o azioni: i carichi permanenti; le distorsioni e le presollecitazioni di progetto; il ritiro del calcestruzzo; le variazioni termiche; gli scorrimenti viscosi; i cedimenti vincolari; gli effetti dinamici dei carichi mobili; le azioni di frenatura; le azioni centrifughe, ovviamente, in curva; l'azione del vento; le azioni sismiche; le resistenze parassite dei vincoli; le azioni sui parapetti; gli urti

24 Settembre 1999

di un veicolo in svio contro un elemento strutturale ed altre azioni prevedibili.

Il problema del legislatore è quello di prevedere, con sufficiente approssimazione, estrapolando dalle ricerche statistiche sui carichi dei veicoli circolanti, i valori dei carichi futuri attraverso la definizione di quei coefficienti di sicurezza che consentiranno di proteggere il ponte da azioni impreviste al momento dell'emissione di una legge o di un decreto.

Sotto questo aspetto il decreto del 1933 guardava al futuro, prefissando un treno di autocarri da 40 tonnellate, peso molto vicino a quello degli attuali autosnodati.

Nel 1945 le azioni trasmesse da questo treno sono state interpretate come «treno di carichi militari» e quindi eliminate perché, al termine della guerra, si pensava, o almeno si sperava, che mai più sarebbero serviti i carichi militari.

Dopo circa 17 anni, nel 1962, questi carichi ritornano e ad essi si deve la protezione dei ponti da quei «carichi civili» che oggi quasi raggiungono il peso dei veicoli dei «treni militari»; ad esempio il carico militare isolato da 74,5 tonnellate è stato più volte sfruttato dalle società autostradali per consentire il transito di «carichi eccezionali».

Resta tuttavia il periodo postbellico, tra il '45 e il '62, durante il quale sono stati costruiti i ponti della cosiddetta ricostruzione, i quali, con il transito dei carichi civili assai prossimi alle 40 tonnellate, sfruttano oggi tutti i margini di sicurezza strutturali; di questi margini però non si conoscono i valori reali, ossia non si sa quanto distino gli stati di massima sollecitazione dalle situazioni di collasso.

Almeno per questi ponti occorrerebbero verifiche di resistenza, che potrebbero essere abbastanza facilmente eseguite se fossero a disposizione i disegni di progetto, specialmente per i ponti in cemento armato o per i ponti in calcestruzzo precompresso, per i quali è molto difficile individuare *a posteriori* il percorso e il diametro delle armature.

Si deve inoltre considerare che i ponti non hanno quella caratteristica di indistruttibilità che si riteneva esistente circa trent'anni orsono. È relativamente nuova l'introduzione del concetto di durata, legato alla progettazione. Abbastanza recentemente si è infatti sperimentato che il calcestruzzo armato è soggetto a deteriorarsi nel tempo: si è potuto osservare che la porosità e la permeabilità del calcestruzzo hanno portato le armature d'acciaio a contatto dell'atmosfera, provocandone l'ossidazione. Se si pensa che l'ossido di ferro assume un valore 10 o 20 volte maggiore rispetto a quello originario, sono spiegate le lesioni, le disgregazioni e le situazioni prossime al collasso verificatesi nei ponti in calcestruzzo armato.

Oggi i nuovi ponti sono protetti contro la corrosione delle armature con strati di resine che ne impermeabilizzano la superficie a contatto dell'aria; in questi casi gli strati impermeabilizzanti devono essere periodicamente controllati e, se necessario, ripristinati. Si sono verificati casi in cui la corrosione ha attaccato persino i cavi di acciaio armonico utilizzati per la precompressione, malgrado il copriferro di questi sia assai maggiore di quello normalmente usato per le armature del cemento ar-

24 Settembre 1999

mato non precompresso. Molti casi di intensa corrosione sono stati assegnati anche agli spargimenti di sale durante la stagione invernale.

È indubbio che la conservazione del patrimonio esistente richiede l'impegno di notevoli risorse, ma l'aumento dei carichi operativi e dell'usura delle strutture mostra la necessità di adeguare le opere ai requisiti attuali. Il Governo, secondo noi, dovrebbe pertanto sforzarsi di attuare fasi di intervento che possano permettere l'ottenimento di un adeguato livello di sicurezza, tramite la redazione di linee guida che impostino un piano ragionato di primo controllo visivo e sui materiali delle strutture esistenti, facendo tesoro dei vari interventi su importanti opere che docenti e professionisti hanno svolto; tramite l'impegno di risorse che permettano l'adeguamento delle opere d'arte al servizio con i carichi e le frequenze d'esercizio richiesti dal traffico attuale, mediante interventi di risanamento duraturi; tramite opere di collaudo che assicurino l'effettiva idoneità dell'esercizio anche se non risultano necessari interventi di ripristino o risanamento; tramite la preparazione di archivi elettronici già esistenti, dove tutte le informazioni relative alla costruzione e allo stato di conservazione siano di immediata consultazione per la pianificazione degli interventi futuri di ripristino o per la conoscenza del livello di sicurezza.

Credo che la nostra interpellanza abbia una funzione di prevenzione: chiediamo al Governo di affrontare il problema suesposto, di ascoltare i nostri suggerimenti, onde evitare che possa verificarsi in futuro qualche tragedia. Se ciò dovesse accadere, ricordando il Don Ferrante di Manzoni, che morì di peste prendendosela con le stelle, non potremo prendercela con le stelle.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta.

BARGONE, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Le questioni poste dal senatore Bornacin sono rilevanti e sono certamente condivisibili le osservazioni sull'importanza delle attività di controllo e di manutenzione delle opere d'arte stradali.

Benché gli interventi di adeguamento delle suddette opere facciano parte della costante attività svolta dagli enti proprietari, è opportuno segnalare che la particolare onerosità degli interventi manutentori è dovuta principalmente al sovraccarico prodotto dalla circolazione dei mezzi pesanti che, negli ultimi anni, è risultata sempre più intensa.

Ciò premesso, l'ANAS, con circolare n. 18 del 24 febbraio 1998, ha reso noto ai propri uffici periferici, i termini di priorità dell'attività manutentoria delle opere d'arte stradali, stabiliti nell'accordo di programma che è stato stipulato tra il Ministero dei lavori pubblici e l'ANAS in data 16 novembre 1997.

Questo accordo assume come criterio di priorità l'attività manutentoria per assicurare alla rete stradale condizioni di efficienza e sicurezza e, all'articolo 1, nello stabilire l'osservanza da parte dell'ANAS delle vigenti normative nello svolgimento delle proprie attività, fa particolare riferimento a quella manutentoria. Con questa circolare sono state divul-

677^a SEDUTA

24 Settembre 1999

gate le norme tecniche basilari emanate dal CNR, fra le quali le istruzioni sulla pianificazione della manutenzione stradale, ponti e viadotti. Fra queste norme basilari, che pongono come base di partenza il rilevamento dei dati dai quali discenderanno i fabbisogni e le priorità d'intervento in rapporto alle risorse disponibili, si rammentano le seguenti: 1) istruzioni sulla pianificazione della manutenzione stradale (pavimentazione); 2) istruzioni sulla pianificazione della manutenzione stradale (ponti e viadotti); 3) istruzioni sull'uso della terminologia relativa alla pavimentazione ed ai materiali stradali; 4) catalogo delle pavimentazioni stradali.

Va evidenziato che il catalogo delle pavimentazioni costituisce un utile ed agevole strumento progettuale anche per gli interventi sull'esistente (per esempio, rifacimento della sovrastruttura). Inoltre, l'adozione delle classi di degrado delle pavimentazioni, come individuate nelle norme specifiche, costituisce uno strumento obiettivo che consente una successiva, trasparente ed adeguata valutazione per le ripartizioni e le assegnazioni delle risorse disponibili.

Il 9 settembre 1998 si è svolta presso la direzione generale dell'ANAS, una riunione, alla quale hanno partecipato i capi compartimento e i dirigenti preposti all'«Area esercizio» dell'Ente nazionale delle strade, nella quale sono stati illustrati i criteri guida relativi alla manutenzione delle opere d'arte e delle pavimentazioni.

In tale incontro sono state altresì illustrate e distribuite le relative schede, uniformate su supporto cartaceo, e gli uffici sono stati invitati ad attivarsi per il reperimento dei dati fisici delle opere d'arte, ad inventariare la documentazione tecnica disponibile, necessaria alla gestione dei ponti stradali, e ad effettuare rilevazioni in sito dello stato di conservazione delle opere d'arte.

Dette schede (attualmente in corso d'informatizzazione), che oltre ai ponti concernono gallerie e muri, evidenziano le seguenti informazioni. Sulla scheda madre sono riportati: l'individuazione dell'opera; la funzione dell'opera; la storia e l'amministrazione; gli interventi; i dati ambientali; le caratteristiche geometriche; le caratteristiche strutturali; gli arredi funzionali; la struttura; l'elenco elaborati disponibili. Sulla scheda di rilevazione visiva dello stato di conservazione sono invece riportati: il giudizio complessivo (qualità strutturale ed estetica); le indagini strumentali necessari; la documentazione fotografica.

La conoscenza dei dati globali consentirà l'individuazione dell'arco temporale, in rapporto ai fondi disponibili, nel corso del quale si svolgerà la pianificazione manutentoria per assicurare un livello di servizio delle strade statali adeguato e, per quanto possibile, omogeneo o ragguagliabile sull'intera rete di competenza dell'ANAS.

Inoltre, a norma dell'articolo 226 del codice della strada e dell'articolo 401 del relativo regolamento di attuazione, sono state avviate la costituzione del catasto delle strade e la relativa informatizzazione.

Per quanto riguarda la rete autostradale in concessione, un attento monitoraggio viene costantemente eseguito sulla rete di rispettiva competenza dalle singole società concessionarie, le quali, in linea generale, procedono secondo le indicazioni auspicate proprio dal senatore Borna-

cin nella sua interpellanza. Peraltro, ciò è stato oggetto di valutazione dei piani finanziari delle società concessionarie ai fini della sottoscrizione e del rinnovo delle convenzioni autostradali che è, appunto, un'attività di queste settimane: nei piani finanziari, naturalmente, si è sollecitato un intervento di investimento mirato proprio rispetto a tali questioni.

Si rende inoltre noto, per quanto riguarda la redazione di linee-guida, che è stata stipulata una convenzione tra il Ministero e il CNR, nell'ambito della quale è stato affidato l'incarico di condurre uno studio per l'elaborazione di una scheda di vulnerabilità dei ponti, nonché delle problematiche relative alla loro durabilità, e all'individuazione di tecniche per il monitoraggio e per la manutenzione dei ponti stessi. Tale documento tecnico rappresenta uno strumento di particolare utilità per gli enti proprietari di strade, da affiancare alle istruzioni già elaborate dal CNR sullo stesso tema.

La procedura di stipula della convenzione in questione è però stata temporaneamente sospesa a seguito di rilievi formali sollevati dalla Corte dei conti, a cui, naturalmente, risponderemo in modo puntuale.

Per quanto riguarda la programmazione di archivi elettrici, stanno per essere emanate le direttive per l'istituzione, da parte di ciascun ente proprietario, del proprio catasto stradale, nell'ambito del quale collocare tutte le informazioni relative al grado di conservazione e degli interventi di ripristino di ciascuna opera d'arte.

Vorrei concludere dicendo che il Ministero dei lavori pubblici si è assunto l'impegno, nell'ambito del piano straordinario per la sicurezza stradale, di rivolgere particolare attenzione a questi temi, intervenendo conseguentemente anche a livello finanziario. D'altro canto, va sottolineato che alcune delle questioni in esame si risolvono anche con un riequilibrio modale, tenuto conto – come ho precisato all'inizio del mio intervento – che questi interventi manutentori comportano una particolare onerosità proprio per il sovraccarico prodotto dalla circolazione dei mezzi pesanti. Pertanto, soluzioni come il riequilibrio modale, il cabotaggio, eccetera, potrebbero sicuramente produrre risultati in tal senso. Tuttavia, poiché si tratta di una soluzione di più lungo periodo, vi è evidentemente bisogno di rivolgere particolare attenzione alle problematiche poste dal senatore Bornacin.

Un'altra questione che volevo sottolineare riguarda il fatto che fra gli enti proprietari delle strade (o meglio, coloro che dovranno gestire nel modo migliore tale settore), vi saranno, tra poco, anche le regioni. Con il conferimento a detti enti della gestione di una parte consistente della rete nazionale stradale, si trasferirà alle regioni anche l'impegno che ho testè citato.

A questo punto, però, credo possa soccorrere maggiormente l'articolo 14 della legge n. 415 del 1998, che prevede, come priorità nella programmazione della pubblica amministrazione, proprio la manutenzione. È evidente che, sulla base di questo impegno, di carattere non solo istituzionale, politico-amministrativo e finanziario ma anche legislativo, si potrà far fronte alle questioni così rilevanti poste dall'interpellanza.

24 Settembre 1999

BORNACIN Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORNACIN. Signor Presidente, ovviamente prendiamo atto di quanto riferito poco fa dal sottosegretario Bargone e dell'impegno dell'amministrazione, del Governo e degli enti preposti a mantenere sotto controllo queste problematiche.

Mi piacerebbe sapere, visto che le circolari dell'ANAS, cui faceva riferimento il sottosegretario Bargone risalgono ad un anno, un anno e mezzo fa, quale sia, in questo momento, lo stato di attuazione degli interventi affermati e prescritti nelle circolari richiamate.

Signor Sottosegretario, ho qui a mia disposizione le fotocopie di un giornale sul quale è riportato un articolo relativo ad un incidente nel quale un camion di piastrelle ha fatto crollare un ponte nell'entroterra genovese non più tardi del luglio di quest'anno. Evidentemente, nonostante la buona volontà da parte del Governo, sicuramente il problema è stato preso in considerazione, ma vi è comunque qualcosa che stride.

Se mi permette poi una battuta, avendo fatto il consigliere regionale per 16 anni, il fatto che certe competenze e quindi determinate manutenzioni siano trasferite alle regioni, conoscendo da questo punto di vista la struttura di molti di questi enti locali, sinceramente non mi tranquillizza.

Comunque, ci consideriamo soddisfatti della risposta fornita dal Sottosegretario.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00397 sulla situazione delle ferrovie italiane.

Ha facoltà di parlare il senatore D'Alì per svolgere questa interpellanza.

D'ALÌ. Signor Presidente, sarò molto breve. La prima notazione che vorrei fare è che l'interpellanza in oggetto reca la data del 25 settembre 1997, quindi siamo a due anni di distanza. Capisco che in questo Parlamento siamo abituati anche a tempi biblici per emanare dei provvedimenti, ma non credo sia opportuno che a interpellanze di questa rilevanza si risponda ad anni di distanza, così come poi avverrà successivamente per l'interrogazione 3-01915, che porta la mia firma e quella del senatore Lauro.

Comunque, il tempo non è decorso inutilmente ai fini dell'interpellanza in quanto tutti i rilievi in essa contenuti risultano essere purtroppo, tuttora, validi in riferimento alla gestione dell'amministrazione e soprattutto alla qualità dei servizi resi ai cittadini dalle Ferrovie dello Stato. Quindi, purtroppo, a ben due anni di distanza, i quesiti posti nell'interpellanza sono ancora attuali.

Mi riservo di intervenire in replica, dopo aver ascoltato l'intervento del Sottosegretario.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta.

ANGELINI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, vorrei assicurare il senatore D'Alì, che per quanto mi riguarda cerco di rispondere tempestivamente ad ogni atto ispettivo che mi perviene e, per quanto mi sarà possibile, cercherò di attenermi nel mio lavoro a questo principio.

Prima di rispondere ai quesiti relativi alle linee del piano d'impresa delle Ferrovie (e naturalmente farò riferimento a quello in corso di discussione per il 1999-2003, essendo utile discutere di ciò che si sta facendo – e credo che il senatore D'Alì su questo convenga con me – e non di quello che è superato; come è noto, al riguardo è aperto un confronto difficile e laborioso con le organizzazioni sindacali), ritengo utile fornire alcuni elementi in risposta alle segnalazioni dell'interrogante, poiché, dal momento a cui risale l'atto di sindacato ispettivo, ossia dal 25 settembre 1997, ad oggi, si può affermare che si registra un certo miglioramento in alcuni settori.

Difatti, i treni, soprattutto quelli dei pendolari, nella media, fanno registrare un 96 per cento di puntualità nell'arco temporale da 0 a 15 minuti di ritardo; per gli Eurostar la puntualità è superiore al 90 per cento, mentre per i treni a lunga percorrenza essa si attesta all'88 per cento. Questo è naturalmente un dato medio relativo a tutta la rete nazionale; al suo interno, ovviamente, vanno considerati i punti di eccellenza e i punti in cui la situazione mostra ritardi storici.

Per quanto riguarda la sicurezza, da allora ad oggi, le Ferrovie dello Stato hanno varato un primo piano della sicurezza nel 1998 ed un secondo nel 1999, che è in corso di attuazione e che è stato esaminato dalle competenti Commissioni parlamentari. I risultati otttenuti anche a questo riguardo hanno consentito di ridurre di circa il 40 per cento l'incidentalità misurata su parametri europei. Si può affermare che le Ferrovie dello Stato sono ai primi posti nella graduatoria in Europa in termini di sicurezza.

È stato perseguito anche l'obiettivo di migliorare la capacità dell'azienda di investire su se stessa, sulla propria rete e sui processi tecnologici. Attraverso un lavoro di riorganizzzione interna, è stato possibile superare una delle difficoltà storiche delle Ferrovie dello Stato, arrivando a contabilizzare, a fine 1998, circa 6500 miliardi per investimenti, destinati ad aumentare a circa 8000 miliardi per il 1999, mentre nel 1996 la spesa era di soli 4600 miliardi.

Contemporaneamente, per superare una condizione di storica arretratezza dei mezzi in circolazione, che ancora oggi viene spesso e sgradevolmente percepita, dall'utenza che ne paga le conseguenze, è stato avviato, per il periodo 1996-2003, un importante rinnovo del materiale rotabile, con l'immissione in rete di treni ad alta tecnologia per la lunga percorrenza e per il trasporto regionale, capaci di rispondere alla diversificata domanda del mercato. Nell'arco degli anni richiamati saranno immessi 75 Eurostar, 1000 carrozze viaggiatori dotate di adeguato *comfort*, 90 treni ad alta frequentazione per il trasporto dei pendolari, 300 locomotori e 1500 carrozze merci.

A questo riguardo, giova ricordare che il consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, due giorni fa, ossia lo scorso 22 set-

tembre, dopo un lungo confronto con il consorzio CEPAV, ha deliberato la somma di 9.225 miliardi di lire per i lavori sulla tratta dell'altra velocità Milano-Bologna. Pertanto, da Milano a Napoli è oggi avviato il percorso di realizzazione del quadruplicamento dell'asse. Questo non significa attenuare in alcun modo la drammaticità della situazione complessiva delle Ferrovie dello Stato. Ho richiamato questi elementi semplicemente per cogliere anche quello che c'è di positivo nella condizione dell'azienda e che ci fa pensare che è ancora possibile oggi risanare e rilanciare le Ferrovie stesse.

La direttiva D'Alema nasce da questa consapevolezza e dal fatto che il precedente piano d'impresa non riusciva adeguatamente ad affrontare e risolvere la complessiva arretratezza tecnologica, di organizzazione e gestione del servizio, di difficoltà finanziaria dell'azienda. Sono noti gli indirizzi fondamentali presenti nella direttiva per riformare e risanare le Ferrovie. Si indica, in primo luogo, la necessità di attuare un nuovo assetto societario, fondato su due distinte società, la prima per la gestione dell'infrastruttura, la seconda, articolata in tre divisioni, per la gestione dei servizi di trasporto. Si chiede un rinnovato progetto di investimenti per l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico dell'azienda. Si indicano gli orizzonti ed i criteri fondamentali di un risanamento economico e finanziario che, nell'arco temporale del piano di impresa, porti le Ferrovie dello Stato ad un'equiparazione dei suoi costi alla media europea, puntando ad un pareggio delle attività commerciali e ad un significativo riequilibrio anche per l'infrastruttura. Si pone a fondamento delle finalità aziendali una rinnovata qualità del servizio sempre più orientata ed ancorata alle esigenze dell'utenza. Si indica l'esigenza di un sistema di relazioni sindacali ed industriali che consenta una rinnovata organizzazione del lavoro che, partendo dai fondamentali diritti soggettivi dei lavoratori e dal riconoscimento che sono un patrimonio fondamentale dell'azienda, determini tuttavia maggiore economicità e flessibilità di gestione.

Il piano di impresa 1999-2003, nasce dalla consapevolezza che, con l'avvento degli anni '90, il nuovo quadro del contesto economico e sociale, richiede ai paesi occidentali una nuova presa di coscienza sui temi dello sviluppo economico e sociale che punti sulla capacità del sistema di liberarsi delle rendite di posizione, stimolando la capacità autentica di crescita delle imprese. Tuttavia, è necessario, al tempo stesso, riconoscere come sia determinante far cadere le protezioni ed i vincoli che negano ancora il concetto della piena libertà di mercato. La progressiva liberalizzazione del settore dei trasporti è, per le Ferrovie dello Stato, monopolista storico nel nostro paese, un obiettivo da non mancare, grazie al quale si intende garantire una prospettiva di sviluppo dell'azienda in chiave imprenditoriale. Alludo naturalmente ai servizi di trasporto, essendo nostra convinzione che le reti, così come avviene nella maggior parte dei paesi europei, debbano rimanere di proprietà pubblica.

Per fronteggiare la concorrenza e per essere in grado di competere sui binari degli altri paesi con le ferrovie delle diverse nazioni *partner* dell'Unione europea, le Ferrovie dello Stato hanno bisogno di trasformarsi professionalmente e tecnologicamente, avendo al centro della pro-

pria attenzione il mercato, il cliente. Pertanto, il piano di impresa persegue le seguenti azioni. Primo: investimenti per 90.000 miliardi per ampliare ed ammodernare l'infrastruttura e per automatizzare la circolazione, attraverso l'aumento della capacità di trasporto offrendo più treni per cogliere i diversi segmenti di domanda, la riduzione dei tempi di percorrenza, l'aumento della sicurezza e della produttività, il miglioramento della qualità del materiale rotabile e del servizio ed il rafforzamento dell'integrazione modale. Secondo: focalizzazione dell'offerta ed incremento dei ricavi da traffico. Dalle azioni previste a questo riguardo, si svilupperà un incremento dei ricavi di circa il 27 per cento, includendo anche l'effetto della prossima delibera del CIPE circa l'adeguamento del sistema tariffario con aumenti che, comunque, lasciano le tariffe italiane lontane dalla media europea. Terzo: valorizzazione e dismissione del patrimonio non strutturale e non strategico.

Nell'arco del piano è previsto un introito di circa 2.900 miliardi che allenterebbe la pressione finanziaria sul bilancio aziendale con i conseguenti oneri sul conto economico. L'azione di valorizzazione, inoltre, ha suscitato un notevole interesse da parte di diversi investitori anche attraverso accordi di *partnership*.

Per quanto concerne il contenimento dei costi operativi di esercizio, in termine di confronto internazionale, su questo fronte, le Ferrovie dello Stato sono già oggi quasi in linea con le altre ferrovie europee. Rimane il dato di fatto che anche i concorrenti europei stanno procedendo a forti riduzioni dei costi. Il piano sui costi operativi delle Ferrovie dello Stato si muove nella stessa direzione, anche se è ostacolato dal fatto che alcune prestazioni sono regolate da contratti a lunga scadenza. Le linee guida che orientano il piano di riduzione dei costi operativi sono basate sul principio di una ferrea contrattualizzazione, sulla internalizzazione o esternalizzazione di attività fondate su confronti di produttività e, ultimo ma non meno importante, sul principio che incrementi di costo sono accettabili solo per produrre maggiore qualità di servizio.

Passando all'adeguamento dei contributi pubblici, è un dato di fatto che le Ferrovie dello Stato ad oggi presentino un fabbisogno di risorse e contributi pubblici superiore a quello dei principali concorrenti europei. Com'è noto, le previsioni di spesa del Tesoro prevedono una riduzione progressiva dei contributi; occorre, dunque, coniugare il piano di risanamento economico delle Ferrovie dello Stato con una parallela diminuzione dei contributi pubblici e ciò rende ancora più arduo il compito che le Ferrovie stanno affrontando. La riduzione del costo del lavoro per colmare lo svantaggio competitivo attuale è l'ultimo elemento fondamentale del piano di impresa in discussione.

Con le misure finora descritte, le Ferrovie dello Stato non riescono a colmare lo svantaggio competitivo con gli altri operatori europei. Tale svantaggio è determinato dal divario esistente sul costo del lavoro sia complessivo che per unità di prodotto rispetto alla media degli operatori di riferimento europei. Il permanere di questo divario non consente alle Ferrovie dello Stato di raggiungere l'equilibrio economico al 2003, come prescritto dalla direttiva governativa.

Sia per la gestione del problema occupazionale che per la riduzione del costo unitario, il tavolo tecnico sta valutando una serie di strumenti atti a realizzare gli obiettivi previsti nel piano minimizzando l'impatto sul personale. Nell'elaborazione del piano è stata prevista la manovra sul costo unitario a partire dall'anno 2000 e la costituzione di un fondo volto a facilitare la riduzione complessiva del costo del lavoro.

Inoltre, per quanto riguarda le linee di *business*, sei sono le linee strategiche che l'azienda ha identificato come necessarie per riposizionare le Ferrovie sul mercato della mobilità, le quali costituiscono il cardine del progetto di rilancio e di investimenti sviluppato dal piano di impresa: puntare sui servizi vocazionali, come il trasporto sulle aree metropolitane, il trasporto delle merci per sviluppare e potenziare la media e lunga percorrenza; sfruttare i vincoli e la congestione attuale e quella prevista dalle altre modalità di trasporto; realizzare una migliore integrazione con le altre modalità; valorizzare le valenze positive sul piano dell'inquinamento, della congestione e della sicurezza; recuperare spazi di mercato migliorando i servizi e riducendone i costi; riposizionarsi a livello internazionale. Pertanto, l'effetto delle macroazioni così sinteticamente descritte ha l'obiettivo di riportare le Ferrovie dello Stato in equilibrio di bilancio al 2003.

Per verificare il perseguimento delle azioni e dei risultati indicati, il piano di impresa sarà accompagnato da uno strumento di controllo e di verifica da parte dell'azionista, così come indicato nella direttiva del Governo. Il nostro paese non ha molto tempo davanti per risanare le proprie ferrovie. Noi ci auguriamo che il confronto aperto tra azienda e sindacati possa giungere rapidamente a conclusioni positive, consentendo di riformare e risanare le Ferrovie italiane. Diversamente, potremmo davvero – come è stato autorevolmente richiamato anche nelle ultime settimane – tra non molti anni, veder correre sui binari italiani solo treni di altri paesi.

È indubbio che questo processo di risanamento e di sviluppo delle Ferrovie dello Stato deve essere accompagnato da una parallela attività di rilancio dell'immagine dell'azienda e del ruolo che essa svolge effettivamente e concretamente nel sistema trasportistico del nostro paese. In tale quadro si colloca la riorganizzazione del settore comunicazioni e relazioni esterne dell'azienda, i cui costi sono stati razionalizzati e ridotti.

DALÌ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALÌ. Signor Presidente, mi sembra che le stesse affermazioni dell'onorevole Sottosegretario non facciano altro che confermare le preoccupazioni fortissime espresse nell'interpellanza. Infatti, l'onorevole Angelini ha illustrato un piano che deve ancora essere messo in atto, un piano che è di intenti e di annunci ma purtroppo, nella realtà, egli stesso ha riconosciuto che molte cose non sono state fatte; addirittura, per quanto riguarda la possibilità di ridurre l'incidenza del costo del lavoro

nella gestione delle Ferrovie, ha detto che difficilmente si potrà raggiungere quell'obiettivo entro il termine del 2003.

Vorrei citare alcuni dati che provengono da un'indagine svolta dalla società «Ricerche ed education spa» che ha tenuto a Roma, il 25 maggio scorso, una *convention* sul tema della convergenza europea nel settore pubblico, in particolare nel trasporto ferroviario. Da tale indagine emerge che, a fronte di una diminuzione del numero dei lavoratori delle Ferrovie dello Stato nel decennio 1986-1996 pari al 42 per cento, l'aumento del costo del lavoro per dipendente è stato, nello stesso periodo di riferimento, del 162 per cento e che questo *trend* continua ad essere in crescita.

Ciò basta a dare l'idea di quello sfascio che tra l'altro fu denunziato già dal precedente Ministro, che adottò proprio il termine «sfascio» per definire la situazione in cui versano le Ferrovie dello Stato. Non mi sembra, ripeto, che i programmi presentati dalle Ferrovie dello Stato siano stati attuati, tant'è che c'è stato bisogno di una nuova direttiva. Si tratta, purtroppo, di direttive che continuano a lasciare, nonostante le buone intenzioni, il tempo che trovano.

Sono molto preoccupato anche da alcuni aspetti della relazione dell'onorevole Sottosegretario. È vero infatti che esistono in Italia molti rami secchi, che esiste un assoluto ritardo nell'adeguamento delle tecnologie, sia delle reti che del materiale rotabile, ma quando si parla allora di rapida ed immediata privatizzazione (riguardo alla quale noi siamo naturalmente assolutamente in linea) ed al contempo si viene a sapere che il Governo destina cospicue somme soltanto ad alcune tratte principali, viene da pensare, che tra qualche anno non vi saranno più le Ferrovie dello Stato, bensì le Ferrovie di alcune parti dello Stato, efficienti, mentre per il resto si prevede un clamoroso abbandono. Un tale abbandono, del resto, già si riscontra soprattutto in alcune zone del territorio nazionale, per le quali da decenni non vengono operati investimenti e non vengono neppure adeguate le tabelle orarie e non potrebbero esserlo perché effettivamente alcuni orari di percorrenza non sono dissimili, nei tempi previsti, da quelli del periodo dell'anteguerra e potrei portare testimonianze documentali di ciò.

Quindi se la progettualità del Ministero dei trasporti è quella di rafforzare soltanto alcune linee dorsali (abbiamo sentito dell'investimento deliberato per la Milano-Bologna), abbandonando completamente al loro destino tutte le linee che servono il resto del territorio nazionale e che sono utili soprattutto ai numerosissimi pendolari, come si afferma nell'interrogazione ed anche nella parte iniziale della relazione del Sottosegretario, allora c'è da figurarsi che queste tratte così trascurate non troveranno soggetti privati interessati a rilevarle e gestirle. Quindi ancora una volta gran parte dei cittadini italiani sarà privata di servizi.

Signor Presidente, avevamo chiesto, e continuiamo a chiedere, l'istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle Ferrovie dello Stato spa e sulle sue controllate poiché non riusciamo a capire qual è il motivo per cui non si vuole che il Parlamento si interessi di questa vicenda in maniera compiuta ed approfondita. Riteniamo che vi siano operazioni di mera facciata, di artificio contabile, che le passività

del bilancio vengano spostate dalle Ferrovie dello Stato spa alle controllate e viceversa, in maniera tale da poter camuffare una situazione di assoluto degrado, rispetto alla quale – come affermava lo stesso Sottosegretario in chiusura della propria relazione – se non si pone immediato rimedio, saremo costretti a dichiarare che le Ferrovie dello Stato italiane non esistono più e che gli altri Stati europei possono eventualmente – se è ancora agibile – utilizzare la rete ferroviaria italiana per far viaggiare i loro treni.

Continuiamo pertanto a chiedere con insistenza che venga istituita una Commissione parlamentare d'inchiesta. Veramente non comprendiamo come mai, nonostante gli enormi contributi pubblici versati alle Ferrovie dello Stato negli ultimi anni e decenni, quest'azienda ancora non riesca a darsi un'organizzazione moderna ed efficiente, come in tanti altri Stati d'Europa. Anche per questo l'Italia rimane indietro rispetto al processo di modernizzazione del continente.

PRESIDENTE. Segue lo svolgimento dell'interrogazione 3-01915, presentata dai senatori Lauro e D'Alì, sull'entità delle retribuzioni per ore di straordinario elargite ai macchinisti delle Ferrovie dello Stato.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

ANGELINI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, l'interrogazione 3-01915 riguarda la retribuzione del personale macchinista delle Ferrovie dello Stato. Tale retribuzione ammonta mediamente, per il 1998, a 67.600.000 lire lorde, con una incidenza delle prestazioni relative agli istituti dello straordinario del 5,6 per cento, pari a 3.766.500 lire medie annue. A questo riguardo, il montante del 1997 di 172 ore annue pro capite è stato ridotto a 152 ore, con una riduzione di 20 ore nel 1998.

Rispetto al 1997 tale incidenza percentuale è stata abbattuta di 0,8 punti percentuali per effetto di nuovi interventi normativi introdotti con il contratto del 1998 (quale il conto tempo individuale) che hanno consentito di contenere gestionalmente ed economicamente l'effetto di tali prestazioni accessorie. Questo è il dato medio.

Il 35 per cento dei macchinisti ha ricevuto il trattamento della prestazione straordinaria, ossia circa 6.000 unità su 17.000. In particolare, il 3 per cento dei macchinisti ha percepito una retribuzione netta compresa tra i cinque e i sette milioni di lire, comprensiva del «supero» e dello straordinario. Anche la stampa ha riportato il caso di una retribuzione mensile di 11 milioni di lire netti versati ad un macchinista.

Questo dipende da molte condizioni, tra cui la vigente organizzazione del lavoro dell'azienda, i meccanismi contrattuali con cui viene contabilizzato lo straordinario, la necessità di sopperire alle difficoltà che emergono ed alle carenze di una distribuzione non omogenea sul territorio del personale e la rigidità e la fragilità di un sistema che può in vario modo essere messo in tensione da piccoli gruppi.

La nascita delle divisioni avviata da qualche mese (esattamente dall'inizio dell'estate, come è senza dubbio noto al senatore D'Alì) con-

tribuisce a risolvere le rigidità ereditate dal passato, aprendo la possibilità di ricondurre ad un livello fisiologico tali interventi, rompendo incrostazioni e sedimentazioni e ricostruendo in modo più flessibile l'organizzazione aziendale. Infatti, solo riorganizzando e riformando nel profondo l'azienda e il suo modo di lavorare, modificando insieme le norme contrattuali, è possibile superare questa situazione, caratterizzata da fatti non illegittimi, ma del tutto inopportuni e socialmente sbagliati.

Per quanto riguarda i controlli esercitati dal Ministero dei trasporti, si ricorda che con decreti ministeriali dell'ottobre e del dicembre 1996 furono assegnate alla ex direzione generale della motorizzazione civile le funzioni di vigilanza sulle Ferrovie, anche in materia di sicurezza e di regolarità dell'esercizio ferroviario, e che tuttora il dipartimento trasporti terrestri esercita un controllo sull'azione di risanamento delle ex gestioni commissariali governative affidate alle Ferrovie dalla legge n. 662 del 1996.

Con detta legge è stata affidata alle Ferrovie la ristrutturazione delle aziende di trasporto in regime di gestione commissariale, per un periodo massimo di tre anni.

La vigilanza sulle ex gestioni commissariali viene attuata, ai sensi del decreto ministeriale del 30 dicembre 1996, n. 91-T, in maniera globale, così come previsto, in forza dell'atto di concessione, per la vigilanza attuata sulle stesse Ferrovie dello Stato.

In una prima fase, che può ormai ritenersi esaurita, le Ferrovie dello Stato non hanno apportato cambiamenti di rilievo all'organizzazione delle gestioni governative, limitandosi a riorganizzare i servizi, con la soppressione di alcune relazioni manifestamente sottoutilizzate, al fine di concentrare le risorse sui servizi più utilizzati. Le attività delle Ferrovie sono state svolte in armonia con il piano di ristrutturazione già approntato, che prevede anche interventi mirati al miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Recentemente, nell'ambito del processo di riforma del Ministero medesimo, previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 1998, n. 202 e dal decreto ministeriale 22 dicembre 1998, n. 148-T, è stato rimodulato il servizio di vigilanza sulle Ferrovie, che ha il compito di svolgere in modo organico i controlli sulle attività delle FS spa, ivi compresa la realizzazione dei processi di risanamento e di sviluppo del sistema ferroviario in attuazione delle direttive comunitarie e governative, nonché in relazione al piano di impresa.

L'azione di vigilanza di questo Ministero esplica, tra i tanti compiti: la ricognizione e la verifica della idoneità delle procedure adottate dalla società in materia di sicurezza nelle varie fasi procedurali (progettazione, esecuzione, esercizio e manutenzione) per quanto concerne le infrastrutture, le tecnologie e il materiale rotabile; l'adeguamento e la verifica dell'applicazione delle disposizioni vigenti in materia di esercizio, anche in relazione alle caratteristiche tecniche di traffico delle linee; la verifica del livello di sicurezza e di regolarità dell'esercizio; la definizione delle procedure autorizzative in relazione

a modifiche regolamentari ovvero a tipologie di nuova concezione; la proposta di adeguamenti normativi.

Nel gennaio 1999 è stata presentata al Parlamento la prima relazione sull'attuazione del contratto di programma da parte delle FS spa, ai sensi dell'articolo 1, della legge 14 luglio 1993, n. 238.

Inoltre, come le è noto, ai fini di un corretto potenziamento e funzionamento dell'attività di vigilanza, è all'esame del Parlamento, in prima lettura al Senato, il disegno di legge n. 5507, nel quale è prevista una norma che consente al Ministero dei trasporti l'assunzione di personale nella misura di 20 unità circa.

Siamo in sostanza in una fase di transizione e solo tra qualche tempo sarà possibile – anche in virtù dei provvedimenti succitati, di cui mi auguro il Parlamento voglia consentire l'approvazione – avere un servizio più operativo, efficiente e adeguato alle necessità.

Per quanto riguarda la sicurezza del sistema ferroviario, che non presenta particolari problemi rispetto alla situazione europea – mi scuso della ripetizione ma le interrogazioni avanzano rilievi simili –, il servizio di vigilanza sulle ferrovie ha assunto iniziative di verifica organica degli interventi previsti dal piano annuale della sicurezza, da cui risulta che l'incidentalità è in continua diminuzione. Secondo i più recenti dati statistici le Ferrovie dello Stato si collocano tra i primi posti tra le aziende europee, avendo registrato il più basso numero di incidenti «tipici» degli ultimi anni. Per incidenti tipici, secondo la comune valutazione europea, si intendono le collisioni, i deragliamenti e gli incidenti ai passaggi a livello. Tale numero, che costituisce il parametro preso a riferimento dall'Unione internazionale delle ferrovie per le statistiche e i confronti a livello continentale e mondiale in tema di sicurezza, segnala un decremento del 27 per cento rispetto al 1997 e del 39 per cento rispetto al 1996.

In dettaglio, gli incidenti tipici si sono ridotti da 146 nel 1997 a 107 nel 1998; forti riduzioni si sono registrate nel numero delle collisioni e dei deragliamenti, passati rispettivamente da 48 a 32 e da 41 a 24; inoltre, il numero degli incidenti classificabili nelle rimanenti tipologie, è passato da 41 a 35.

Il numero delle vittime in incidenti sulla rete delle ferrovie si è ridotto dai 19 del 1997 ai 10 dell'anno scorso; anche il numero dei feriti gravi ha subìto una flessione, passando dai 49 casi del 1997 ai 42 del 1998. Naturalmente, è necessario proseguire il lavoro, avviato in questi anni e di lungo periodo, di applicazione dei piani della sicurezza che sono stati adottati; è impensabile un abbassamento del livello di guardia, è invece necessario intensificare il lavoro già in corso affinché il miglioramento prosegua.

Relativamente all'istituzione di una Commissione di inchiesta parlamentare sulla sicurezza del trasporto ferroviario, com'è noto, le due Commissioni parlamentari permanenti hanno concordato che la Commissione trasporti della Camera procedesse ad un'indagine conoscitiva, che è nella fase conclusiva, essendo ormai in atto l'esame del documento conclusivo.

24 Settembre 1999

In ultimo, in riferimento alla «vecchia» interrogazione, si fa presente che nel maggio 1998 è stata data risposta nell'Aula del Senato all'interrogazione 4-07431 (trasformata poi nella 3-01906), mentre per la seconda è in fase di ultimazione l'elaborazione della risposta.

D'ALÌ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALÌ. Signor Presidente, ancora una volta nella risposta fornita dal signor Sottosegretario abbiamo rilevato degli spunti che riguardano, per l'appunto, il futuro, le buone intenzioni e forse la determinazione del Governo ad intervenire in questo settore. Purtroppo, i dati in valore assoluto non sono certamente confortanti quanto le diminuzioni in valore percentuale, perché si partiva da dati relativi ad incidenti assolutamente abnormi ed elevati, e non basta dunque a confortarci il fatto che vengano adottate, attraverso l'analisi dei risultati, tutte quelle cautele che sembrano indispensabili, appunto, a ridurre gli incidenti nelle nostre ferrovie.

Anche la questione dell'eccessiva pratica, seppur limitata ad alcuni casi, di straordinari (che risulta dagli esempi citati dal signor Sottosegretario) sta ad indicare non solo la ragione dell'elevatezza di alcune retribuzioni e dunque un fatto solamente economico; essa determina un effetto diretto anche sulla sicurezza dei trasporti. Sottoporre il personale ad una serie di pressioni, ad un utilizzo così sfrenato non può che compromettere anche la sicurezza nell'ambito dei trasporti.

Non potendomi, comunque, dichiarare completamente soddisfatto della risposta fornita dal signor Sottosegretario, prendo atto dei dati che sono stati riferiti e, insieme a tutto il paese, degli annunci che ancora una volta vengono fatti: naturalmente a tali annunci, secondo regola, secondo norma politica, dovrebbero poi seguire gli effetti dell'opera del Governo, che purtroppo non ravvisiamo. Rimaniamo quindi ancora in attesa di poterne rilevare gli effetti, anche se è ormai da diversi anni da questo Governo e questa maggioranza amministrano anche le Ferrovie dello Stato. Speriamo – ripeto – di poter rilevare gli effetti di questi annunci; soprattutto lo sperano i cittadini italiani. Di tutto ciò attendiamo la verifica sul campo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-03036, sul divieto della pesca del tonno rosso nel compartimento marittimo di Pescara, presentata dal senatore D'Alì.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

FUSILLO, sottosegretario di Stato per le politiche agricole e forestali. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'ordinanza n. 52 del 1999 è stata emanata dal capo del compartimento marittimo di Pescara conformemente all'articolo 97 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1639 del 1968 (regolamento per l'esecuzione della legge n. 963 del

Assemblea - Resoconto Stenografico

24 Settembre 1999

1965), che consente all'autorità marittima di disciplinare l'uso degli attrezzi, permessi dal regolamento stesso, secondo le consuetudini locali, previo parere della commissione consultiva locale della pesca marittima.

In proposito si osserva che tale commissione, in data 12 aprile1999, si è espressa all'unanimità sul divieto della pesca del tonno rosso con qualsiasi attrezzo nei giorni di sabato e domenica. Dal verbale di detta commissione risulta che tale divieto riflette una consuetudine consolidata presso la marineria locale dedita alla pesca del tonno rosso la quale, sensibile all'esigenza di tutelare la risorsa ittica in questione nell'ambito delle acque compartimentali, già da tempo non esercita tale tipo di attività proprio nei giorni di sabato e domenica.

A fronte di tale misura di gestione razionale della pesca del tonno rosso, adottata volontariamente dalla marineria di Pescara, si è verificata, nel compartimento marittimo di Pescara, una massiccia presenza di imbarcazioni, provenienti in particolare dalla Campania e dalla Sicilia, non aderenti alla consuetudine del fermo nei giorni di sabato e domenica.

Tra l'altro la capacità di cattura di tali imbarcazioni – di maggior stazza e provviste di apparecchiature sofisticate nonché coadiuvate, per l'avvistamento dei branchi, da mezzi aerei – è tale da vanificare i benefici, in termini di conservazione della risorsa, perseguiti dalla marineria locale con l'autolimitazione della propria attività.

L'ordinanza oggetto dell'interrogazione risulta quindi legittima, in quanto emanata ai sensi dell'articolo 97 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1639 del 1968 sopra richiamato, nonché opportuna ai fini di una reale tutela della risorsa.

L'ordinanza in questione, se da un lato è stata ben accolta dalla marineria di Pescara che l'aveva sollecitata, dall'altro ha originato le reazioni delle marinerie provenienti da altri compartimenti marittimi. A fronte di tali rimostranze questa Amministrazione ha ritenuto di sottoporre la questione al parere della Commissione consultiva centrale per la pesca marittima che non si è ancora espressa in merito.

Si ritiene opportuno rammentare comunque che l'Italia, in forza dell'appartenenza alla Comunità europea, che è dal 1997 membro a sua volta della Commissione internazionale per la conservazione del tonno rosso, è tenuta a ridurre lo sforzo di pesca su tale *stock*, attraverso l'adozione di qualsiasi misura atta allo scopo e l'introduzione di specifici limiti quantitativi di cattura, pena l'applicazione delle sanzioni previste dalle convenzioni internazionali.

D'ALÌ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALÌ. Signor Presidente, naturalmente non posso ritenermi soddisfatto della risposta del Governo in quanto la stessa è stata rinviata ad un organo che ancora deve esprimersi e cioè la Commissione consultiva centrale per la pesca marittima.

È chiaro ed evidente che il provvedimento adottato dalla marineria di porto di Pescara non può che trovare consenziente la commissione consultiva locale. Signor Presidente, a me però sembra che l'Italia sia stata unificata da circa 140 anni! Pertanto, credo che non si possa ancora pensare di adottare provvedimenti protezionistici di un compartimento marittimo locale solo perché altri compartimenti sono in grado di mettere in mare mezzi più efficienti, lottando contro la concorrenza con le armi di cui dispone.

Come il Sottosegretario ha sottolineato, infatti, nel mare Adriatico vi sono imbarcazioni provenienti dalla Campania e dalla Sicilia che vengono costrette, per due giorni, a una sosta obbligata, con un conseguente aumento dei costi a seguito di tale inattività forzosa, mentre potrebbero continuare a svolgere la loro attività di pesca che sappiamo – tra l'altro essendo fuori zona – essere programmata per alcune settimane e prevedere poi il rientro nei compartimenti di appartenenza.

Il fatto che il Governo non abbia espresso la propria valutazione su quanto accaduto a Pescara configura una posizione assolutamente non coerente visto che un Esecutivo deve amministrare, governare e quindi esprimere le proprie valutazioni sugli atti dell'Amministrazione.

Tra l'altro, il Sottosegretario ha introdotto un tema di estremo interesse che mi riservo di trattare in una prossima interpellanza e che riguarda gli *stock* assegnati in sede di Comunità europea all'Italia per la pesca del tonno rosso. Come sempre (in questo caso potremmo citare per similitudine la vicenda delle quote latte, signor Presidente), l'Italia è penalizzata dalla sua scarsa forza contrattuale in sede europea, tant'è vero che le vengono assegnate quote di pescato inferiori a quelle della Francia e della Spagna, che pure presentano dati relativi alle precedenti pesche uguali a quelle registrate dal nostro paese nelle annate precedenti.

Ho con me una documentazione – sulla quale non mi tratterrò – dalla quale risulta in che modo l'Italia sia stata rappresentata in sede comunitaria, ad esempio (e cito solo un esempio) laddove si assumono le decisioni relative all'attribuzione delle quote. Inoltre, nella commissione internazionale per la conservazione del tonno rosso (ICCAT), l'Italia ha due rappresentanti, mentre la Spagna ne ha 24 e la Francia 56.

Pertanto, mi riservo di tornare sull'argomento – ripeto – con una interpellanza specifica che riguarderà tutta la vicenda del tonno rosso e dell'attribuzione delle quote europee che vede la marineria italiana, in questo momento, come sempre, assolutamente penalizzata.

Quindi, non mi posso dichiarare soddisfatto della risposta anche perché – ripeto – la commissione consultiva centrale deve ancora esprimersi.

Sollecito il Governo affinché la riunione di detto organo avvenga al più presto. Debbo ritenere che, fino a quando non ci sarà quel pronunciamento, la capitaneria di porto di Pescara continuerà a mantenere in vita un provvedimento che gli operatori ritengono assolutamente illogico, irrazionale, penalizzante tutta la marineria italiana e protezionistico solamente dagli operatori iscritti a quel compartimento. Se poi questi ultimi hanno la tradizione di non andare a pescare il sabato e la domenica,

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

24 Settembre 1999

non credo che tale tradizione possa essere forzosamente estesa a tutti gli altri operatori nazionali.

PRESIDENTE. Segue lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni sul sequestro dei pescherecci italiani da parte di motovedette tunisine.

Ha facoltà di parlare il senatore D'Alì per svolgere congiuntamente le interpellanze 2-00895 e 2-00904.

D'ALÌ. Signor Presidente, come ella ha giustamente osservato, nonostante i casi specifici che hanno dato luogo alle interpellanze ed alla interrogazione siano diversi, essi purtroppo rientrano in unico filone e quindi possono essere oggetto di un'unica discussione.

Già prima della chiusura estiva avevo avuto l'occasione, purtroppo, di svolgere un'interpellanza sul sequestro di un altro motopeschereccio da parte dell'autorità tunisine, il Lidia Primo. In quell'occasione il sottosegretario Martelli, oltre a descrivere la dinamica dei fatti, assicurò anche l'interessamento del Governo italiano, sia presso le autorità tunisine sia attraverso i mezzi a disposizione della nostra Marina militare, per far sì che tali episodi non avessero più a verificarsi. Ciò posto, il 5 settembre abbiamo assistito al sequestro della motonave Icaro, il 15 settembre a quello della motonave Maria Prima e, proprio due giorni fa, a quello del peschereccio Pallade.

Credo che bastino questi episodi per far capire a tutti che il Governo italiano non si è attivato presso quello tunisino per evitare il ripetersi di tali episodi, che, a detta delle nostre autorità marittime, avvengono costantemente in acque internazionali. Infatti, la capitaneria di porto di Mazara del Vallo ha affermato per tutti e tre gli episodi – e credo che un organo dello Stato non si assuma la responsabilità di tali affermazioni se non ne è più che certo – che i sequestri sono avvenuti in acque internazionali, quindi in perfetta lesione dei trattati e dei principi del diritto internazionale.

Non solo nulla di concreto è stato fatto presso le autorità tunisine – forse sono state presentate delle note diplomatiche, come si usa in questi casi –, ma nulla è stato fatto anche per intensificare la sorveglianza da parte delle nostre unità navali nel Canale di Sicilia.

Questa mattina, dopo il terzo episodio e dopo che lo stesso Marisicilia aveva dichiarato di avere a disposizione una sola nave, «La Stampa» riporta la notizia che finalmente è stata assegnata a Marisicilia una seconda nave per poter migliorare l'attività di sorveglianza e protezione dei nostri motopescherecci.

Lei, signor Presidente, ha sicuramente cognizione della vastità del tratto di mare, che va da Capo Bon fino a tutto il cosiddetto Mammellone ed alle coste libiche, per capire, come farebbe chiunque, che due sole unità navali sono assai poca cosa per proteggere le centinaia di pescherecci che quotidianamente si recano a lavorare in quel tratto di mare.

Nel corso del mio precedente intervento avevo sollecitato il Governo a valutare la possibilità di utilizzare il mezzo aereo. Sappiamo benissimo che in Sicilia vi sono delle basi della nostra aviazione militare, tra

l'altro anche associate all'organizzazione della Nato, dotate di mezzi che consentono di raggiungere nell'arco di pochi minuti qualsiasi punto del Mediterraneo.

Il fatto che il Governo continui a non volersi avvalere di questa presenza significa che non vuole proteggere adeguatamente i nostri pescherecci dalle aggressioni, in questo caso delle motovedette tunisine, in altri di quelle libiche. In passato, nel Canale di Sicilia abbiamo registrato anche dei morti: pescatori sono stati aggrediti anche a mitragliate dalle motovedette libiche e tunisine e qualcuno di loro ha perso la vita. Non so se sia consuetudine anche degli altri paesi proteggere in questo modo i propri connazionali che si trovano a svolgere la propria attività lavorativa, tuttavia posso dire che la marineria siciliana è in forte fermento per il possibile ripetersi di simili episodi che alla fine si traducono, quando fortunatamente non causano danni alle persone, in una richiesta di riscatto e nel suo pagamento. Come ho già detto nel mio precedente intervento, mi sembra di essere tornato ai tempi della pirateria, ma almeno 200 anni fa i siciliani sapevano che avevano dei pirati di fronte e si potevano attrezzare per respingere i loro attacchi. Forse, esercitavano essi stessi la pirateria, ma era un'altra epoca, che noi pensavamo fosse assolutamente scomparsa.

Oggi dobbiamo registrare invece che questa attività di aggressione nei confronti dei nostri pescherecci, quando non provoca danni fisici alle persone, produce rilevantissimi danni economici all'attività di pesca. Per il rilascio, preannunciato dalla stampa questa mattina, della motopesca Icaro, è stato richiesto un riscatto di 30.000 dinari, pari a circa 50 milioni di lire. Somma che ricade sulle spalle degli armatori e che va ad aggiungersi ai danni della forzata inattività non solo per le imprese armatoriali, ma anche per i marinai impiegati su quelle barche, che nel periodo in questione non potranno essere remunerati. Quindi, una situazione di gravissima sofferenza che, ripeto, fino ad ora il Governo italiano ha pensato di affrontare, nonostante le nostre ripetute sollecitazioni, solo attraverso le vie diplomatiche, con note che, a quanto pare, lasciano purtroppo il tempo che trovano.

Non so se questi avvenimenti siano legati a problemi interni della politica tunisina. Non lo so e non lo voglio sapere. A fine ottobre ci saranno le elezioni politiche in quel paese, forse questi episodi potranno attrarre il consenso dei cittadini verso il governo in carica, ma di certo creano danni e suscitano preoccupazioni difficilmente rimarginabili nella marineria mazarese. Mi chiedo cosa quest'ultima debba fare per ottenere ascolto dal Governo.

Non faccio riferimento all'essere ricevuti, perché la cortesia del Governo è ben nota in questi casi, ma ad una protezione e un'azione internazionale e nazionale, dal punto di vista dei mezzi di protezione messi a disposizione della nostra marineria, che possa decretare la fine di questi episodi. Diversamente, emerge il desiderio di dire che ci si organizza da soli per vedere come difendersi. Non saremo certo noi a suggerire un'eventualità del genere ai nostri armatori e ai nostri marinai, ma credo che la rabbia che monta in loro non sia ingiustificata di fronte al ripetersi di questi avvenimenti.

24 Settembre 1999

Quindi, spero che il Governo, oltre a dar notizia sui fatti specifici avvenuti e sulla sorte degli equipaggi che si trovano tuttora sequestrati in terra tunisina, comunichi di avere autorizzato i nostri mezzi militari navali ed aerei ad intervenire con assoluta tempestività a protezione dei nostri pescherecci, ripeto, catturati *manu militari* in acque internazionali, secondo i metodi della più antica e tradizionale pirateria.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente alle interpellanze testè svolte, nonché all'interrogazione 3-03092.

SERRI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Signor Presidente, sono sicuro che il senatore D'Alì per primo si renderà conto della delicatezza del tema relativo ai rapporti internazionali. Personalmente, prima di tutto fornirò alcune notizie riguardo al sequestro del motopeschereccio Icaro.

Quest'ultimo è stato sequestrato il 5 settembre scorso con a bordo sei marittimi italiani e cinque tunisini. Alla notizia del sequestro, fornita alle autorità dal motopeschereccio Tritone, la nave Cassiopea, che è in attività di vigilanza pesca, ed una motovedetta della guardia costiera si sono immediatamente recate sul luogo segnalato. Purtroppo il comandante della nave Cassiopea ha lamentato, nel suo rapporto, che la mancata comunicazione da parte dei motopescherecci italiani della loro presenza in zona ha impedito un tempestivo intervento.

A seguito del sequestro, l'ambasciata italiana ha compiuto diversi passi. Come prima risposta, la Tunisia ci faceva presente che le competenti autorità tunisine avevano segnalato, già a partire dal mese di luglio, un aumento delle attività di pesca effettuate da parte di pescherecci italiani nella zona contestata del Mammellone.

In ogni caso, abbiamo continuato la nostra azione e il 17 settembre scorso le autorità tunisine hanno firmato un ordine di rilascio del motopeschereccio in parola, subordinatamente al pagamento di una multa pari a circa 46 milioni di lire, ossia 30.000 dinari. Abbiamo di nuovo fatto presente alle autorità tunisine la necessità di eliminare, in questo caso, la multa; ci è stato risposto che la multa che è stata applicata, dell'ammontare di 46 milioni, è una delle più basse, in quanto quelle più alte assommano a 150.000 dinari, ossia cinque volte tanto.

Per quanto riguarda il motopeschereccio Maria Prima, esso è stato sequestrato il 16 settembre con a bordo sette marinai italiani e tre tunisini. La notizia del sequestro, operato, per la verità, senza atti di violenza, è stata data alla nave italiana Urania, in attività di vigilanza pesca, dal motopeschereccio Peluda che si trovava in zona; però ciò è avvenuto 40 minuti dopo l'avvenuto sequestro. L'unità militare italiana, che si trovava a 50 miglia nautiche dal luogo dell'evento, non è stata dunque in grado di intervenire immediatamente; com'è naturale, si è messa in contatto via radio con la motovedetta tunisina, ma – ripeto – il sequestro era già avvenuto ed essa era già rientrata nelle acque territoriali tunisine.

Da quel momento, lo stato maggiore della marina ha deciso di mettere a disposizione una seconda unità militare per il servizio di vigilanza pesca nel canale di Sicilia (per cui attualmente ce ne sono due, oltre alle motovedette). La nostra ambasciata è intervenuta come sempre e il 18 settembre sono stati rimpatriati i marinai, salvo il comandante e il macchinista del peschereccio, che sono rimasti a seguire la vicenda e anche a protezione dell'imbarcazione.

Abbiamo agito affinchè il rilascio possa avvenire senza ammenda, tuttavia i tunisini insistono sul fatto che in certe situazioni in cui si registra un aumento dell'attività di pesca, non legale a loro avviso, in particolare nell'area del Mammellone, il sequestro dei pescherecci si rivela l'unica misura atta a scoraggiare tale attività non legittima. Questo, ripeto, è quanto detto dalle autorità tunisine.

Per quanto riguarda, infine, il sequestro del motopeschereccio Pallade, esso è avvenuto il 22 settembre, alle ore 13,20, nella costa tunisina a Nord di Djerba in prossimità del margine meridionale del Mammellone. La notizia è stata data dalla nave Urania che si trovava al centro del Mammellone, a circa 90 miglia marine dalla zona ove è avvenuto il sequestro. Peraltro, lo Stato maggiore della Marina ha segnalato che il motopeschereccio Pallade, abilitato ad esercitare l'attività di pesca solamente entro le 40 miglia dalla costa italiana – mentre il luogo del fermo si trova a circa 120 miglia – è stato sequestrato dalla motovedetta tunisina in acque internazionali dopo un inseguimento iniziato all'interno del Mammellone, e secondo le prime valutazioni del comandante della nave Urania probabilmente anche all'interno di acque territoriali tunisine. Da parte del comandante del peschereccio italiano è stato tuttavia ribadito agli altri comandanti dei pescherecci della zona che il Pallade era in navigazione di trasferimento e aveva le reti a bordo.

Naturalmente noi stiamo operando perché venga risolto anche il sequestro del Pallade, come dicevo poc'anzi, attraverso una collaborazione con le autorità tunisine, cercando di ridurre al minimo i disagi per i cittadini italiani e tunisini presenti sull'imbarcazione. In tal senso, forniamo tutta l'assistenza necessaria, anche con contributi e prestiti, al personale che si trova in condizioni di disagio per effettuare il rientro a casa.

È nostra convinzione, senatore D'Alì, che questi episodi non comportino una rottura del processo – che noi giudichiamo positivo – che si era aperto qualche tempo fa con le autorità tunisine. Abbiamo avuto negli anni 1997-98 una crisi abbastanza acuta. A seguito di numerosi interventi e di un'azione notevole condotta dal Governo italiano ed anche da altri settori della nostra pubblica amministrazione (penso alle autorità marinare) si era aperto un processo positivo che aveva visto una notevole caduta del numero di questi incidenti. Attualmente si registra una ripresa, che preoccupa. Noi vogliamo operare un chiarimento con le autorità tunisine, che ci avevano segnalato già a luglio questo rischio che noi però non vedevamo.

Senatore D'Alì, quanto all'attività di vigilanza, il Governo italiano intende svilupparla con tutti i mezzi a disposizione; circa la questione della messa a disposizione di un aereo, il Ministero della difesa, infor-

24 Settembre 1999

mato ieri di questa urgenza relativa alla seduta odierna del Senato, non ci ha ancora fatto pervenire una risposta, che mi riservo a questo punto di darle anche per iscritto. Voglio tuttavia garantirle che siamo interessati a mantenere la vigilanza, anche perché, come lei sa, relativamente alla zona del Mammellone esiste un contrasto tra noi ed i tunisini. Tale contrasto non riguarda il fatto che in quell'area non si può pescare: noi consideriamo il Mammellone zona di ripopolamento e come tale vietata alla pesca, laddove i tunisini la considerano riserva di pesca tunisina. Ovviamente noi non abbiamo mai accettato tale impostazione e la questione è oggetto di un contenzioso aperto tra noi ed i tunisini. Quindi svolgiamo un'azione di vigilanza anche a protezione delle decisioni che noi abbiamo preso, quale ad esempio quella che il Mammellone è zona di ripopolamento.

Come le dicevo, non consideriamo questi episodi come una rottura di quel processo positivo avviato; speriamo che siano incidenti che possano essere riassorbiti. Le fornisco ora i dati di questo processo sul piano politico.

La terza sessione della commissione mista che si è riunita nei giorni 5 e 6 agosto 1998 ha affrontato tre questioni in relazione alla pesca. Senatore D'Alì tenga conto che questo tema viene affrontato nel quadro di uno sviluppo di relazioni positive – credo che anche lei le avrà notate – per esempio per quanto riguarda la questione dello sbarco dei clandestini: è in piena applicazione un accordo con la Tunisia sulla riammissione e tale paese è stato uno dei primi a firmare tali accordi; vanno bene anche le relazioni economiche, commerciali e culturali; senza dubbio però il problema della pesca presenta particolari difficoltà.

La suddetta commissione mista ha individuato tre punti: la definizione di intese tecniche da ricercare tra le rispettive marine, anche atte a impedire il ripetersi degli incidenti che erano arrivati purtroppo addirittura a comportare l'impiego delle armi; avviare a livello di giuristi una consultazione per ridefinire lo *status* giuridico delle acque del Canale di Sicilia, con particolare riferimento alla zona del Mammellone; promuovere iniziative di collaborazione bilaterale nel settore ittico, principalmente nella forma delle società miste e delle associazioni temporanee d'impresa.

Il primo obiettivo è già stato raggiunto: il 10 novembre 1998 i capi di stato maggiore delle marine militari dei due paesi hanno firmato una «Intesa tecnica riguardante misure pratiche destinate ad evitare gli incidenti in mare ed a facilitare la collaborazione operativa», concernente le misure di reciproca fiducia. A tale intesa ha fatto seguito, il 14 giugno 1999, quindi in tempi molto recenti, la firma di un *addendum*, con il quale le due marine hanno concordato un sistema di comunicazione comune per evitare le incomprensioni verificatesi nel passato nelle fasi di controllo congiunto. A seguito di questi accordi, non vi sono stati più eventi in cui si sia fatto ricorso alla forza, o che abbiano comportato i pericoli che purtroppo vi erano stati in precedenza.

Per quanto riguarda il secondo punto, l'8 e il 9 febbraio scorso ha avuto luogo la prima riunione del gruppo misto dei giuristi; certamente il suo lavoro non sarà breve, perché non è semplice arrivare ad un ac-

24 Settembre 1999

cordo per definire lo *status* giuridico delle acque del Canale di Sicilia.

Il terzo obiettivo ha visto interessanti sviluppi: nel gennaio del 1999 una delegazione di operatori di Mazara del Vallo, organizzata dalla federazione italiana degli armatori, si è incontrata con le controparti della *Union tunisienne des armateurs de pêche* e sono stati esaminati tutti gli aspetti della normativa tunisina per favorire la costituzione di società miste.

Dobbiamo dare atto ai tunisini di aver assunto due importanti misure legislative, proprio in concomitanza con la visita a Tunisi del ministro Dini, avvenuta recentemente, nel settore della pesca: esse riguardano l'innalzamento della quota di capitale conferibile da un investitore straniero, che passa dal 50 per cento al 66 per cento, e l'aumento del contributo statale a fondo perduto per i nuovi progetti di pesca, che è una misura tunisina che passa dall'8 al 25 per cento; contestualmente è stato elevato il limite massimo per gli investimenti stranieri.

Lo scorso mese di giugno è stato finalizzato il primo accordo di società mista di nuova generazione nel settore della pesca tra un impresa italiana ed una tunisina, mentre altri tre sono in discussione ed attualmente si trovano in fase conclusiva di negoziato.

Senatore D'Alì, riteniamo che la via di estendere notevolmente le società miste rappresenti la vera risposta durante il percorso – che a mio avviso non sarà breve – di ridefinizione dello *status* giuridico della zona del Mammellone. Questa è la base sulla quale poter fondare una relazione stabile, priva di questi incidenti, tra noi e la Tunisia.

I primi segni esistenti, cioè l'avvenuta costituzione di una società mista, la prossima costituzione di altre tre, la visita della delegazione degli armatori, dimostrano che forse questa strada può essere percorsa con profitto.

Segnalo, inoltre, che ci troviamo di fronte ad un'altra scadenza che può essere alquanto importante. La Commissione dell'Unione europea ha stabilito che a partire dal 1º gennaio 2000 tutte le imbarcazioni di lunghezza superiore ai 24 metri dovranno avere installato a bordo il sistema satellitare *blue box*. Senatore D'Alì, credo che anche lei convenga con me sul fatto che tale decisione può consentire finalmente di individuare subito le coordinate in cui si trova la nave e, quindi, questo può offrirci notevoli possibilità di risolvere contenziosi.

Nel nostro paese tale normativa coinvolgerà un complesso di 750 pescherecci e consentirà di definire con certezza la questione della liceità o meno delle aree di pesca in cui questi si trovano; in tal modo si potranno risolvere più facilmente i contenziosi con i nostri amici stranieri, dai tunisini ai libici.

Senatore D'Alì, ho cercato di risponderle con grande precisione, conoscendo anche la sua attenzione e la sua tenacia. C'è comunque un punto della sua interpellanza sul quale io non posso non dichiarare il mio dissenso e, quindi, quello del Governo. Infatti, salvo qualche caso che può anche sussistere, non credo si possa sostenere che si tratti di atti di pirateria; credo, invece, si debba affermare che si tratta di incidenti che bisogna evitare e superare, per i quali è necessario creare tutte le

677^a Seduta Assemblea - Resoconto Stenografico

24 Settembre 1999

condizioni, che vanno dalla vigilanza alla soluzione politica dei problemi. Infatti, ritengo che con un'azione di carattere soltanto protettivo, repressivo e militare non andremmo molto lontano; potremmo anche ottenere alcuni risultati immediati – e lo stiamo già facendo – ma bisogna continuare in questa direzione.

L'azione di vigilanza è necessaria e a tal proposito è stata prevista anche una seconda nave; successivamente studieremo anche la questione degli aerei, ma tutto questo deve avvenire in un clima di collaborazione con la controparte e non in un clima di contrasto. Ritengo infatti che questa sia la migliore garanzia per i nostri pescatori e per la loro attività futura.

D'ALÌ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALÌ. Signor Presidente, non posso non condividere quanto detto dal Sottosegretario in merito all'importanza degli accordi internazionali con i paesi dell'altra sponda del Mediterraneo.

D'altronde, io provengo da una terra le cui vicende storiche ed economiche sono state segnate dall'alternanza delle relazioni; infatti, ricordo che quando i contatti e i mercati dei paesi nordafricani erano aperti, la Sicilia sicuramente godeva di una prosperità e di una potenzialità economica ben diverse da quelle che si riscontravano nei periodi in cui le guerre imperversavano nel Mediterraneo.

Su questa prospettiva di centralità della Sicilia nel Mediterraneo ritengo di avere già speso gran parte della mia attività politica e – per quanto mi riguarda – continuerò a farlo. Pertanto, su questo punto non posso che concordare con il sottosegretario Serri.

L'aspetto su cui devo continuare a porre l'attenzione riguarda invece quanto può essere ricondotto all'antico proverbio: «mentre a Roma si discute Sagunto muore». Infatti, in questa fase di transizione è assolutamente necessario intensificare l'attività di protezione dei nostri pescherecci non per legittimare le loro azioni illecite ma per difenderli da attacchi illeciti e, eventualmente, per bloccarli nel momento in cui si dovessero apprestare a compiere atti di questo tipo nei confronti dei paesi rivieraschi del Mediterraneo. Pertanto, ritengo sia dovere imprescindibile di questo Governo intensificare la vigilanza in entrambi i sensi.

Da questo punto di vista, quindi, rimango in attesa di sapere se esiste la possibilità di attivare il mezzo aereo, così come affermato dal sottosegretario Serri. Infatti, signor Sottosegretario, si potrebbe arrivare anche al paradosso rappresentato dal caso del Pallade, da lei citato, il quale, anche se non autorizzato a superare le 40 miglia in base alla nostra legislazione, è stato intercettato da altra nazione mentre svolgeva un'attività che lei stesso ha definito illecita ma non tanto illecita da prevaricare le acque internazionali.

Si trovava, cioè, in una fascia internazionale nella quale non era autorizzata: sarebbe stato allora compito delle nostre autorità

24 Settembre 1999

di vigilanza farglielo rilevare e far rientrare la sua attività nei limiti consentiti dall'autorizzazione di cui era in possesso.

Per questo chiedo ancora una volta di attivare un meccanismo secondo il quale, ove venga riconosciuta dalle autorità marittime italiane l'assoluta illegittimità dell'atto di aggressione da parte delle motovedette tunisine o libiche che siano (ricordo che alcune imbarcazioni sono ancora in stato di sequestro, come per esempio l'Osiride, in Libia, per una questione che dura da anni e che purtroppo conosciamo tutti), il Governo italiano stesso possa provvedere, anche attraverso una proposta da sottoporre al Parlamento, al risarcimento di questi danni. Infatti, se devo pagare una multa in quanto vittima di un «errore di valutazione» (definiamolo così) della marineria tunisina, non vedo perché a questo punto, nell'ambito interno, non debba poter ottenere un risarcimento, perché sicuramente alla fonte di tale errore del paese estero che mi ha ingiustamente sequestrato l'imbarcazione c'è appunto una scarsa attività di vigilanza o un fraintendimento nei rapporti internazionali. Non devono, quindi, essere i cittadini interessati a pagare; è la collettività che deve accollarsi questo tipo di oneri, che cominciano a diventare considerevoli.

Non vogliamo parlare di pirateria, ma di errori od anche di incomprensioni? Signor Sottosegretario, dal 1987 ad oggi questi episodi di incomprensione sono stati ben 195 e solo nell'ultimo mese se ne sono determinati tre; a questo ritmo non so dove arriveremo, prima che le faticose (non lo dico ironicamente) conversazioni e trattative intavolate a livello internazionale possano giungere ad un punto di definizione.

Anch'io sono convinto che le società miste rappresentino sicuramente un mezzo per limitare il contenzioso, ma è chiaro che esse, poi, non potranno essere accessibili a tutti gli operatori, perché dovranno avere un respiro patrimoniale, con capitali investiti e mezzi impiegati, come per tutte le cose di questo mondo, tali possibilità le ha una fascia di operatori, per così dire, particolarmente dotata dal punto di vista patrimoniale, mentre sarà preclusa ad altri. Tutto ciò, quindi, rientra sicuramente in quadro la cui definizione non deve essere interrotta.

Non prevedo assolutamente, come lei ha sostenuto, che tali episodi possano determinare un'interruzione dei rapporti; prevedo però che possano generare un aumento dell'attività del nostro Governo nelle fasi di protezione e di sorveglianza (e credo di poter affermare che i cittadini italiani interessati lo pretendano), con un impiego di mezzi che ponga gli operatori del settore al riparo da questi episodi, che non possono diventare strumentali rispetto alla possibile accelerazione delle trattative. Non si può, infatti, trattare sotto pressione sul sequestro di un peschereccio o sul mantenimento in ostaggio di nostri cittadini italiani presso uno Stato estero: non lo si può fare in questo stato di pressione, magari per ottenere qualche vantaggio in più nella fase della trattativa internazionale.

I rapporti con la Tunisia, che peraltro lei ha giustamente indicato come uno degli Stati che più tratta e più è vicino a queste problematiche dal punto di vista dei rapporti internazionali, debbono essere accompagnati da un'efficace azione sul territorio (in questo caso, sui mari),

677^a Seduta Asse

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

24 Settembre 1999

che possa, per l'appunto, evitare il ripetersi di tali episodi, che alla fine possono essere considerati anche strumentali, tesi ad ottenere qualcosa in più.

Che il Governo, quindi, continui sicuramente in questa azione rappresenta un auspicio di tutti, degli operatori e delle forze politiche. Il raggiungimento di uno stato di pace complessiva anche dal punto di vista giuridico non può che essere auspicato da tutti, ma nel contempo – ripeto – ritengo opportuno che si provveda ad una seria tutela dei nostri operatori del mare, oggi impegnati in una fase in cui, per l'appunto, molti contenziosi devono essere risolti: tali operatori rischiano quotidianamente la vita ed anche il frutto della loro attività lavorativa.

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

Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Do annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

(Il Presidente dà annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna).

Ordine del giorno per la seduta di martedì 28 settembre 1999

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 28 settembre 1999, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

- I. Ratifiche di accordi internazionali (elenco allegato).
- II. Seguito della discussione dei disegni di legge:
 - 1. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. Deputati TREMAGLIA ed altri. Modifica all'articolo 48 della Costituzione concernente l'istituzione della circoscrizione Estero per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani residenti all'estero (Approvato in seconda deliberazione dalla Camera dei deputati. Seconda deliberazione del Senato) (Voto finale con la maggioranza dei componenti del Senato) (3841-B) (Solo discussione generale e dichiarazioni di voto).
 - 2. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. Pera ed altri; Follieri ed altri; Pettinato ed altri; Salvato; Salvi ed altri. Inserimento dei principi del giusto processo nell'articolo 111 della Costituzione (Approvato in prima deliberazione dal Senato e dalla Ca-

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

24 Settembre 1999

mera dei deputati. Seconda deliberazione del Senato) (Voto finale con la maggioranza dei componenti del Senato) (3619-3623-3630-3638-3665-B) (Solo dichiarazioni di voto).

- 3. Deputati SCOCA; PASETTO Nicola e GIORGETTI Alberto; ANEDDA; SARACENI; BONITO ed altri; PISAPIA; CARRARA Carmelo; ANEDDA ed altri; MAIOLO; MAIOLO; BERSELLI ed altri; CARRARA Carmelo ed altri; CARRARA Carmelo ed altri; PISAPIA ed altri; SARACENI; PISAPIA; GIULIANO; COLA ed altri; PISAPIA ed altri. Disposizioni in materia di contenzioso civile pendente e di indennità spettanti al giudice di pace. Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale (3807 (Approvato dalla Camera dei deputati).
- LISI. Modifica all'articolo 34 del codice di procedura penale in materia di incompatibilità determinata da atti compiuti nel procedimento (91).
- LISI. Adeguamento delle somme da corrispondere a titolo di riparazione per ingiusta detenzione (95).
- GERMANÀ. Norme per la riparazione per l'ingiusta detenzione (471).
- MANCONI. Norme in materia di giudizio abbreviato e di pena concordata tra le parti (1211).
- GRECO ed altri. Divieto di pubblicazione e diffusione del nome e/o della semplice immagine dei magistrati in materia penale (1615).
- VALENTINO ed altri. Modifica alle disposizioni in tema di giudizio abbreviato e di applicazione della pena su richiesta (1821).
- FOLLIERI ed altri. Nuove norme del procedimento penale (2085).
- SERENA. Misure a tutela della persona oggetto di informazione di garanzia (2360).
- LO CURZIO. Integrazione dell'articolo 424 del codice di procedura penale per consentire al giudice dell'udienza preliminare il rinvio a giudizio per reato diverso rispetto a quello proposto del pubblico ministero (2531).
- VALENTINO ed altri. Modifiche agli articoli 369 e 335 del codice di procedura penale (2649).
- LA LOGGIA ed altri. Norme in materia di competenza del pubblico ministero (2679).
- LA LOGGIA ed altri. Modifiche al codice di procedura penale in tema di ruolo del giudice per le indagini preliminari e di durata delle indagini preliminari (2680).

677^a Seduta Assemblea

Assemblea - Resoconto Stenografico 24 Settembre 1999

- CARUSO Antonino ed altri.
 Norme a tutela dell'informazione sui minori non coinvolti in procedimenti penali (2834).
- BERTONI. Nuova disciplina di delitti di concussione e corruzione e del giudizio abbreviato (3340).
- GRECO. Facoltà del testimone a farsi assistere da un difensore nel corso delle indagini (3518).
- MARINI ed altri. Nuova disciplina dell'onere delle spese difensive sostenute dall'imputato e dall'indagato (3709).
- MARINI ed altri. Introduzione dell'obbligo della motivazione per il decreto del rinvio a giudizio (3712).
- FOLLIERI ed altri. Modifica del comma 5 dell'articolo 486 del codice di procedura penale (3757).

RATIFICHE DI ACCORDI INTERNAZIONALI

- 1. Ratifica ed esecuzione del Trattato generale di cooperazione tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Colombia, fatto a Roma il 29 novembre 1994 (1013-673-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei Deputati).
- 2. Ratifica ed esecuzione della Convenzione per la protezione delle Alpi, con allegati e processo verbale di modifica del 6 aprile 1993, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991 (1156-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).
- 3. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione scientifica e tecnica tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica araba siriana, con allegato, fatto a Damasco il 23 aprile 1998 (3747).
- 4. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica di Croazia in materia di servizi aerei, con allegato, fatto a Roma l'8 luglio 1998 (3959).
- 5. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica argentina, fatto a Bologna il 3 dicembre 1997 (3985).
- 6. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo del Canada, i Governi di Stati membri dell'Agenzia spaziale europea ASE, il Governo del Giappone, il Governo della Federazione russa ed il Governo degli Stati Uniti d'America per la cooperazione relativa alla Stazione spaziale civile internazionale, con allegato, fatto a Washington il 29 gennaio 1998 (3996).
- 7. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana, il Governo della Repubblica di Slovenia ed il Governo della Repubblica ungherese sulla costituzione di una

677^a SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

24 Settembre 1999

Forza terrestre multinazionale, fatto ad Udine il 18 aprile 1998 (3998).

- 8. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato e di cooperazione che istituisce un partenariato tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e il Turkmenistan, dall'altra, con allegato, protocollo e atto finale, fatto a Bruxelles il 25 maggio 1998 (3999).
- 9. Ratifica ed esecuzione degli emendamenti alla Convenzione istitutiva dell'Organizzazione europea per l'esercizio dei satelliti meteorologici EUMETSAT adottati a Berna dall'Assemblea delle Parti nel corso della XV riunione, il 4-5 giugno 1991 (4015).
- 10. Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica del Senegal al fine di evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo, fatta a Roma il 20 luglio 1998 (4100).
- 11. Ratifica ed esecuzione degli Emendamenti alla Convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci TIR conclusa a Ginevra il 14 novembre 1975, adottati dal Comitato amministrativo il 27 giugno 1997 (4101).
- 12. Ratifica ed esecuzione della Convenzione sanitaria veterinaria tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Moldova, fatto a Roma il 19 settembre 1997 (Approvato dalla Camera dei deputati) (4158).

La seduta è tolta (ore 11,25).

Allegato A

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Interrogazione sullo svolgimento del gioco del bingo

CIMMINO. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze. – Premesso:

(3-02942) (1º luglio 1999) (*Già* 4-15695)

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

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

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

l'interrogante chiede di sapere:

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

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

Interpellanza sull'attuazione di interventi di controllo sulle condizioni delle opere d'arte stradali

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

(2-00740) (16 febbraio 1999)

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

che in questo secolo l'entrata in esercizio delle opere d'arte si presume sia stata sempre accompagnata da un collaudo statico; questo atto formale presuppone l'intervento di un ingegnere che, estraneo alla

24 Settembre 1999

costruzione, si assume la responsabilità della dichiarazione di agibilità ed idoneità all'esercizio;

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

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

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

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

rilevato:

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

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

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

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

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

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

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

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

tramite la preparazione di archivi elettronici già esistenti dove tutte le informazioni relative alla costruzione ed allo stato di conservazione siano di immediata consultazione per la pianificazione

degli interventi futuri di ripristino o per la conoscenza del livello di sicurezza.

Interpellanza sulla situazione delle ferrovie italiane

LAURO, D'ALÌ. – Al Ministro dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

(2-00397) (25 settembre 1997)

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

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

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

lo sviluppo e il risanamento strutturale;

lo sviluppo;

la divisione e la societarizzazione;

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

il traffico merci e la logistica integrata;

i servizi passeggeri a lunga percorrenza;

i servizi di trasporto a servizio metropolitano e regionale;

le attività di navigazione;

il risanamento della gestione industriale;

risultati e obiettivi di conto economico;

il percorso dell'efficienza;

il piano del lavoro;

la dimensione finanziaria del piano;

gli effetti positivi per lo Stato;

il piano degli investimenti per la modernizzazione del sistema ferroviario:

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

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

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

Interrogazione sull'entità delle retribuzioni per ore di straordinario elargite ai macchinisti delle ferrovie dello stato

LAURO, D'ALÌ. – Ai Ministri dei trasporti e della navigazione, del lavoro e della previdenza sociale, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia. – Premesso:

(3-01915) (12 maggio 1998) (*Già* 4-08490)

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

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

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

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

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

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

che all'uopo, con proposta di inchiesta parlamentare, *Doc.* XXII, n. 30, comunicata alla Presidenza del Senato il 22 gennaio 1997, all'indomani della sciagura del Pendolino a Piacenza – per cui ancora si attendono risposte – è stata chiesta l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano;

24 Settembre 1999

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

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

si chiede di conoscere:

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

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

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

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

come si intenda agire contro le illegittime situazioni in essere; se non sia ravvisabile l'urgente necessità di aprire un'inchiesta mirata a stabilire meriti e qualità dei destinatari di tali anomali emolumenti arbitrariamente attribuiti;

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

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

quali urgenti provvedimenti si intenda adottare per porre fine alla cronica, gravissima – ed ormai intollerabile – situazione di pericolo ori-

ginata dalla mancanza dei dovuti controlli ministeriali sulle Ferrovie dello Stato spa e sulle Ferrovie da esse gestite;

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

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

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

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

Interrogazione sul divieto della pesca del tonno rosso nel compartimento marittimo di Pescara

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

(3-03036) (14 settembre 1999)

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

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

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

si chiede di sapere:

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

se tale decisione non rappresenti a giudizio del Governo un grave tentativo di creare condizioni di non accessibilità al libero

esercizio della pesca per gli operatori provenienti da altri compartimenti marittimi nazionali;

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

Interpellanze ed interrogazione sul sequestro di pescherecci italiani da parte di motovedette tunisine

Interpellanze.

D'ALÌ. – Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, dei trasporti e della navigazione e della difesa. – Premesso:

(2-00895) (14 settembre 1999)

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

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

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

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

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

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

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

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

si chiede di sapere:

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

quale azione diplomatica intenda mettere in atto il Ministro degli

affari esteri per risolvere definitivamente la questione trentennale delle acque internazionali e interne;

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

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

D'ALÌ. – Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, dei trasporti e della navigazione e della difesa. – Premesso:

(2-00904) (21 settembre 1999)

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

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

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

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

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

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

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

si chiede di sapere:

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

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

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

se non intenda adottare le necessarie procedure diplomatiche per risarcire gli operatori della pesca costretti ad interrompere la loro attività

a causa di operazioni messe in atto illegittimamente ai loro danni da alcuni paesi nordafricani.

Interrogazione.

D'ALÌ, D'ONOFRIO. – Ai Ministri degli affari esteri e per gli ita- (liani all'estero, dei trasporti e della navigazione e della difesa. – (Premesso:

(3-03092) (23 settembre 1999)

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

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

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

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

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

si chiede di sapere:

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

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

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

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

(3-03092)

Allegato B

Gruppi parlamentari, Ufficio di Presidenza

In data 23 settembre 1999, il Gruppo Democratici di Sinistra – l'Ulivo ha proceduto al rinnovo dell'Ufficio di Presidenza che risulta così composto:

Presidente: Angius;

Vice presidente vicario: Barbieri;

Vice presidenti: Bucciarelli, Duva, De Guidi e Falomi;

Segretari: Carpinelli, Micele e Pardini.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

In data 23 settembre 1999, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

- C. 4860. «Nuovo ordinamento dei consorzi agrari» (2274-B) (Approvato dalla 9^a Commissione permanente del Senato e modificato dalla Camera dei deputati);
- C. 4-280-1653-2493-bis-3390-3883-3952-4397-4416-4552. «Legge quadro in materia di riordino dei cicli dell'istruzione» (4216) (Testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa, di un disegno di legge d'iniziativa popolare e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Jervolino Russo; Sanza ed altri; Casini ed altri; Errigo; Napoli ed altri; Berlusconi ed altri; Bianchi Clerici ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati);
- C. 1420-4427. Deputati Frattini; Di Bisceglie ed altri. «Disciplina delle attività di informazione e di comunicazione delle pubbliche amministrazioni» (4217) (Approvato dalla 1^a Commissione permanente della Camera dei deputati).

Disegni di legge, annunzio di presentazione

In data 23 settembre 1999, sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

Costa e Lauro. – «Modifica all'articolo 70 del testo unico delle norme in materia di pensioni di guerra» (4218);

VISENTIN. – «Istituzione di un credito d'imposta a titolo d'indennizzo conseguente all'annullamento di ruoli erroneamente formati dall'amministrazione finanziaria» (4219);

24 Settembre 1999

Curto, Bevilacqua e Reccia. – «Nuove norme per l'immissione nei ruoli del personale direttivo nei licei artistici e istituti d'arte» (4220).

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

Bo, Ucchielli, Biscardi, Calvi, Agostini, Occhipinti, Pieroni e Bergonzi. – «Rifinanziamento degli interventi per le opere di edilizia dell'Università di Urbino, previsti dall'articolo 5 della legge 29 luglio 1991, n. 243» (4221);

Larizza e Micele. – «Disciplina della professione di tatuatore» (4222).

Disegni di legge, assegnazione

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede deliberante:

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

Deputati Frattini; Di Bisceglie ed altri. – «Disciplina delle attività di informazione e di comunicazione delle pubbliche amministrazioni» (4217) (Approvato dalla 1^a Commissione permanente della Camera dei deputati), previ pareri della 2^a, della 5^a, della 7^a, della 8^a, della 10^a, della 11^a Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

alla 9^a Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):

«Nuovo ordinamento dei consorzi agrari» (2274-B) (Approvato dalla 9^a Commissione permanente del Senato e modificato dalla Camera dei deputati), previ pareri della 1^a e della 5^a Commissione.

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede referente:

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

«Legge quadro in materia di riordino dei cicli dell'istruzione» (4216) (Testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa, di un disegno di legge d'iniziativa popolare e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Jervolino Russo; Sanza ed altri; Casini ed altri; Errigo; Napoli ed altri; Berlusconi ed altri; Bianchi Clerici ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati), previ pareri

24 Settembre 1999

della 1^a, della 2^a, della 3^a, della 5^a, della 10^a, della 11^a, della 12^a Commissione, della Giunta per gli affari delle Comunità europee e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

alle Commissioni permanenti riunite 1a (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) e 11a (Lavoro, previdenza sociale):

Cò ed altri. – «Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nel settore dei trasporti e sulla salvaguardia dei diritti della persona. Modifiche alla legge 12 giugno 1990, n. 146» (4181), previ pareri della 2ª e della 8ª Commissione.

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome della 11^a Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale), in data 20 settembre 1999, il senatore Gruosso ha presentato una relazione unica sui seguenti disegni di legge: «Revisione della legislazione in materia cooperativistica, con particolare riferimento alla posizione del socio lavoratore» (3512) e: Cò ed altri. – «Disciplina del socio lavoratore nelle cooperative» (3739).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta di ieri, la 12^a Commissione permanente (Igiene e sanità) ha approvato il disegno di legge: «Disposizioni urgenti in materia sanitaria» (3187-B) (Approvato dalla 12^a Commissione permanente del Senato e modificato dalla 12^a Commissione permanente della Camera dei deputati). Con l'approvazione di detto disegno di legge resta assorbita la petizione n. 291.

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina dell'ingegner Romano Monniello a presidente della Stazione sperimentale per i combustibili in San Donato Milanese (n. 124).

Ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alla 10^a Commissione permanente.

Governo, trasmissione di documenti

Il Presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 20

settembre 1999, ha trasmesso, in applicazione dell'articolo 13, comma 1, lettera f), della legge 12 giugno 1990, n. 146, copia del verbale della seduta plenaria della Commissione stessa, avvenuta in data 22 luglio 1999.

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 la divulgazione tramite i mezzi di comunicazione.

Il Presidente del Comitato anno 2000, costituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 23 settembre 1999, ha trasmesso la relazione sull'attività del Comitato stesso svolta nel periodo dal 14 gennaio al 31 agosto 1999.

La documentazione anzidetta sarà inviata alla 1^a, alla 6^a, alla 8^a, alla 10^a e alla 12^a Commissione permanente.

Enti pubblici, trasmissione di documenti

L'Agenzia romana per la preparazione del Giubileo spa, con lettera in data 13 settembre 1999, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, comma 1-bis, della legge 20 dicembre 1995, n. 539, la relazione semestrale sull'attività svolta dall'Agenzia stessa, nel periodo che va dal 1º gennaio al 30 giugno 1999, comprensiva di un quadro generale delle attività svolte sino all'agosto 1999 (*Doc.* CIX, n. 7).

Detta documentazione sarà inviata alla 8^a e alla 13^a Commissione permanente.

Interrogazioni

MAGGI. – Al Ministro per i beni e le attività culturali. – 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 (4-11490), che «la regione Puglia è inadempiente in relazione all'applicazione dell'articolo 1-bis della legge 8 agosto 1985, n. 431» e che «tramite l'ufficio centrale per i beni ambientali e paesaggistici, ha in corso l'istruttoria per l'esercizio dei poteri sostitutivi per la predisposizione dei piani paesistici nella suddetta regione»;

che il Ministro più volte 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 (da ultimo in data 16 febbraio 1998 è stato emanato il decreto del Presiden-

24 Settembre 1999

te della Repubblica per l'esercizio dei poteri sostitutivi nei confronti della regione Calabria e che la conseguente attività pianificatoria è in corso presso il predetto Ufficio centrale);

che alla risposta del Ministro, nonchè a quella ad una precedente interrogazione sul medesimo oggetto, non sono seguiti risultati positivi ad un anno dalla stessa, come dimostra il fatto 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;

che l'origine dei ritardi può ormai ascriversi ad acclarata pigrizia ed insensibilità politica in materia urbanistico-territoriale, nonostante l'evidente ricaduta negativa per centinaia di amministrazioni comunali nonchè per gli operatori economici e per i cittadini tutti di una regione da decenni bisognosa di certezza del diritto sulle trasformazioni edilizie del territorio,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga imprescindibile l'esercizio immediato dei poteri sostitutivi che la legge n. 431 del 1985 prevede, dovendosi convenire che tredici anni di ritardo siano diventati un'eternità per le legittime aspettative della popolazione pugliese.

(3-03096)

GUERZONI. – Ai Ministri della pubblica istruzione, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica. – Posto:

che l'Ufficio del tesoro di Modena ha comunicato ai dirigenti delle organizzazioni sindacali della scuola che riuscirà a pagare gli stipendi dei supplenti e dei neoimmessi nei «ruoli» della scuola – circa 800-1000 persone a Modena e decine di migliaia in Italia – non prima della fine di novembre o nel mese di dicembre del 1999;

che ciò sarebbe dovuta a:

modifiche della procedura imposta con la circolare ministeriale, prot. n. D13/1944, del 10 agosto 1999, con la quale si introduce un modello di «proposta di assunzione» da utilizzare in prima istanza e solo successivamente il provveditorato, sulla base di tale modello, predispone i contratti definitivi, che devono essere poi firmati ed inviati alle singole direzioni provinciali del Tesoro unitamente ai modelli C1 o C2 – peraltro già contenenti tutti i dati necessari per provvedere al pagamento degli stipendi – poichè solo con il «contratto definitivo» l'ufficio del Tesoro locale provvederà ad aprire la partita di spesa per gli insegnanti sopra ricordati;

all'insufficienza grave di organico della direzione provinciale del Tesoro di Modena che può contare solo su 33 unità di personale addette a tutti gli stipendi in conto del Tesoro;

considerato che il preannunciato ritardo di numerosi mesi nel pagamento degli stipendi per gli insegnanti già ricordati provoca forti e comprensibili disagi e diffuse proteste,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della situazione sopra rappresentata e quali provvedimenti urgenti si ritenga eventualmente di assumere per risolvere la questione.

(3-03097)

BEVILACQUA, SERVELLO. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e della difesa. – Premesso:

che nel corso del telegiornale delle 13,30 trasmesso su RAI Uno il 23 settembre 1999 è stato documentato l'ennesimo saccheggio, da parte della polizia albanese, di alcuni *container* nella tendopoli italiana «Villaggio delle regioni», sotto gli occhi di incaricati della Protezione civile:

che già nei giorni scorsi era stata preannunciata la diffusione di un video filmato a Valona e proposto dal settimanale «Panorama», dal quale emergerebbe il compimento di atti criminosi avvenuti nel campo profughi di Valona, gestito dal Dipartimento della protezione civile,

gli interroganti chiedono di sapere:

se rispondano al vero le notizie dell'avvenuto saccheggio e dell'attacco armato avvenuti il 10 luglio 1999 nel campo profughi e conclusisi con la morte di uno degli assalitori, nonchè del furto di numerosi *container* verificatosi nei giorni seguenti a quella data;

se risponda al vero che unità appartenenti alla polizia albanese, in divisa e in borghese, avrebbero sottratto beni ai suddetti *container*;

se risponda al vero che alla suddetta operazione avrebbero assistito, senza intervenire, uomini della polizia italiana e del Corpo forestale dello Stato;

quali siano le procedure stabilite dal Governo in merito alla distribuzione degli aiuti umanitari e se le stesse abbiano garantito la effettiva consegna alle persone bisognose, fatti che dalle situazioni documentate e denunciate sembrerebbero non emergere;

se non si ritenga di dover riferire con urgenza presso questo ramo del Parlamento anche per necessario rispetto, e per opportuna informazione, a tutti i cittadini italiani che hanno inteso aderire con entusiasmo e generosità alla richiesta di aiuto, rendendo in tal modo possibile il dispiegarsi della «Missione Arcobaleno».

(3-03098)

MANZI, MARCHETTI, MARINO. – Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. – Premesso:

che, mentre il presidente D'Alema dice: «La crescita c'è, ora più occupazione», il numero uno di Telecom, il signor Roberto Colaninno, gli risponde dinanzi ad una platea dei venditori di Pubblitalia riuniti nei giorni scorsi a Montecarlo dicendo: «meglio licenziare che deludere gli azionisti»;

che, nel discorso interrotto due volte dagli applausi della platea, Colaninno ha ripercorso l'avventura dell'OPA su Telecom della «razza padana strasciona» aggiungendo: «È brutto licenziare ma è ancora più brutto far perdere denaro a chi te lo ha consegnato per farlo rendere»; e continua dicendo che bisogna riorganizzare la parte internazionale del gruppo perchè Telecom sta diventando una multinazionale,

si chiede di sapere come si intenda intervenire verso questi moderni «patrioti» per garantire che l'occupazione non sia subordinata soltanto al livello di rendimento delle azioni, tenendo anche conto di quell'ar-

24 Settembre 1999

ticolo della Costituzione che prevede che l'interesse privato non debba incidere sull'interesse pubblico.

(3-03099)

CURTO. – Al Presidente del Consiglio dei ministri. – Premesso: che nel nostro paese, all'interno del settore del credito, assume sempre più rilievo un fenomeno comune a molti paesi dell'Europa occidentale e del Nord America;

che tale fenomeno è costituito dal fatto che quando una banca straniera non dispone di una filiale operativa in un determinato paese se ne garantisce la presenza mediante l'apertura di un «ufficio di rappresentanza» (detto anche «Rep Office»);

che questo ufficio, che non ha l'operatività di una regolare filiare (*branch*), non potrebbe effettuare alcuna operazione d'intermediazione creditizia;

che pare però che sia molto spesso accaduto che banche *off-sho-re*, mediante l'apertura di semplici «uffici di rappresentanza», abbiano svolto abusivamente operazioni finanziarie, eludendo i controlli e le verifiche derivanti dalle disposizioni vigenti in materia di vigilanza creditizia;

che parrebbe che la scelta del paese in cui viene aperto un ufficio di rappresentanza coincide col paese in cui risiede l'effettivo titolare del conto o del deposito presso la banca *off-shore*, con il risultato che sostanzialmente viene ad esercitarsi una vera e propria attività bancaria nel proprio paese sotto l'ombrello costituito da un apparentemente innocuo ufficio di rappresentanza straniero;

che tutto ciò, oltre a costituire precise e specifiche ipotesi di violazione di legge, potrebbe rappresentare il meccanismo più idoneo per attivare su larghissima scala internazionale il riciclaggio di danaro sporco, così come emerso recentemente nei Paesi Bassi dove alcuni «uffici di rappresentanza» di banche turche, marocchine e rumene sono stati coinvolti in fatti gravissimi di riciclaggio di proventi del traffico di stupefacenti;

che anche sul territorio nazionale la presenza dei «Rep Offices» cresce sempre di più,

l'interrogante chiede di conoscere:

quanti «uffici di rappresentanza» operino sul territorio nazionale:

quale sia la loro suddivisione su base geografica regionale;

di quali paesi e di quali banche i citati «uffici di rappresentanza» costituiscano emanazione;

se siano state fatte verifiche al riguardo e quali anomalie siano emerse;

se siano stati riscontrati atti, fatti o procedure che abbiano fatto emergere casi di riciclaggio di danaro sporco;

quali siano le iniziative che si intende assumere per contrastare tale subdolo fenomeno.

(3-03100)

MANFREDI, VEGAS, RIZZI, LASAGNA. – Al Presidente del Consiglio dei ministri. – Premesso:

che la «Missione Arcobaleno» è attualmente al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica a causa delle numerose critiche mosse nei confronti della gestione dell'intera operazione;

che risulta che la «Missione Arcobaleno» abbia raccolto, fino al 30 luglio, quasi 124 miliardi;

che risulta altresì che i fondi raccolti siano stati in parte utilizzati mentre, secondo il commissario unico per il coordinamento, professor Marco Vitale, nominato dalla Presidenza del Consiglio per la gestione dei finanziamenti, l'altra parte dovrebbe essere investita nella ricostruzione,

si chiede di sapere se il Governo non ritenga opportuno riferire al Parlamento su quale sia l'effettiva destinazione dei fondi raccolti dalla «Missione Arcobaleno» attraverso un rendiconto analitico con i destinatari dei pagamenti e delle elargizioni.

(3-03101)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

LAVAGNINI, FOLLIERI, RESCAGLIO. – Al Ministro della giustizia. – Per sapere:

se sia a conoscenza della gravissima situazione determinatasi nella casa circondariale di Campobasso dove le ripetute, macroscopiche violazioni del contratto nazionale di lavoro della polizia penitenziaria, da parte del direttore dell'istituto, hanno indotto alcuni agenti allo sciopero della fame mentre tutto il fronte sindacale è in agitazione;

quali urgenti iniziative si intenda assumere per restituire tranquillità e normalità di funzionamento nella struttura carceraria molisana. (4-16439)

CURTO. – Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile. – Per conoscere:

se stante la grande confusione che si sta verificando sul mercato della vigilanza privata riguardo il divieto di assumere servizi in regime di subappalto da parte degli istituti di vigilanza, se la direttiva contenuta nell'ultima circolare del capo della polizia, n. 559/C.445.10089.D(1), del 24 aprile 1997, mantenga inalterati i suoi effetti e sia quindi ancora in vigore (tanto in quanto le aziende che continuano ad operare attenendosi alle direttive ministeriali stanno perdendo numerose commesse a vantaggio di coloro che, disattendendo tali direttive, assumono servizi in regime di subappalto);

se agli istituti di vigilanza sia consentita l'associazione temporanea d'imprese, nonchè la costituzione in consorzi per l'aggiudicazione di appalti anche al di fuori della competenza territoriale dei singoli istituti associati o consorziati;

ove la direttiva richiamata dovesse essere stata superata da più recenti provvedimenti, quali iniziative si intenda assumere per rendere

edotti, non solo formalmente ma anche sostanzialmente, gli operatori del settore.

(4-16440)

MINARDO. – Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero. – Premesso:

che i signori Romeo Rossi e Tamara Dominici, nel periodo 4-10 settembre 1999 hanno soggiornato presso l'albergo Nahrawess di Hammamet in Tunisia alla stanza 2319 e dalla loro camera sono stati sottratti oggetti personali;

che un episodio analogo a quello sopracitato è accaduto alla signora Guida Maria Palma, stanza 2344, cui è stata sottratta una somma di denaro,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno segnalare alle agenzie la scarsa sicurezza della struttura alberghiera Nahrawess di Hammamet;

quali azioni si intenda adottare affinchè i cittadini italiani in premessa vengano adeguatamente risarciti.

(4-16441)

BRIGNONE. – Al Ministro delle politiche agricole e forestali. – Premesso:

che il latte immesso sul mercato come «latte fresco» è, per evidenti motivi legati alla conservazione di questo alimento, proveniente da allevamenti ubicati in zone non distanti dai luoghi di consumo e quindi per la quasi totalità situati sul territorio nazionale;

considerato:

che l'Unione europea, da tempo, sostiene interventi volti all'attuazione di campagne pubblicitarie e promozionali per accrescere il consumo di latte fresco;

che, per quanto illustrato in premessa, tali campagne si traducono in azioni a sostegno del latte fresco prodotto in Italia,

si chiede di sapere:

quali interventi per l'attuazione di campagne promozionali in favore del consumo di latte fresco siano stati effettuati dall'Italia dal 1992, anno di entrata in vigore del regolamento CEE 2073/92, ad oggi;

quali interventi si intenda sostenere in futuro, tenuto presente il quadro di riferimento comunitario delienatosi a seguito dell'entrata in vigore del nuovo regolamento sull'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari.

(4-16442)

SPECCHIA. – Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo. – Premesso:

che continui *black-out* elettrici colpiscono la città di Brindisi in concomitanza di fenomeni atmosferici anche di normale portata;

che, nei giorni scorsi, a seguito di un temporale migliaia

24 Settembre 1999

di cittadini dei quartieri Paradiso e Casale sono rimasti sprovvisti di energia elettrica per diverse ore;

che il disagio è stato ancora più accentuato in quei rioni in cui all'erogazione di energia elettrica è subordinato l'approvvigionamento dell'acqua con conseguenze igieniche inimmaginabili;

che i predetti *black-out* non sono più un fenomeno sporadico ed occasionale ma una intollerabile consuetudine;

che un'iniziativa di protesta è stata assunta dal dirigente della UIL Giuseppe Zippo,

si chiede di conoscere quali urgenti iniziative si intenda adottare anche presso l'Enel.

(4-16443)

VALENTINO. – Al Ministro della pubblica istruzione. – Premesso:

che in data 16 settembre 1999 lo scrivente presentava un'interrogazione, la n. 4-16329, afferente i gravi disagi creatisi il primo giorno di scuola in alcun istituti scolastici di Ladispoli (Roma);

che in questi giorni l'interrogante ha acquisito ulteriore documentazione dalla quale emerge una serie di colpevoli inadempienze della locale amministrazione comunale rimasta insensibile alle reiterate e tempestive richieste di intervento da parte della direzione didattica di Ladispoli, tutte tese ad assicurare la normale ripresa delle attività scolastiche e la rimozione di tutte quelle vistose carenze – anche sotto il profilo dell'igiene e della sicurezza – che hanno poi determinato l'iniziativa giudiziaria avviata dai genitori di alcuni allievi;

che i fatti sueposti sono documentalmente accertabili talchè le relative responsabilità devono essere prontamente individuate e perseguite,

l'interrogante chiede di conoscere:

se non si intenda eseguire presso l'amministrazione comunale di Ladispoli un'ispezione che accerti le ragioni che hanno determinato la denunzia all'autorità giudiziaria;

i motivi per cui non si sia stato dato seguito alle richieste di intervento tempestivamente avanzate dalla direzione didattica degli istituti nei quali si sono verificati gli incresciosi fatti lamentati nell'interrogazione cui si fa riferimento in premessa.

(4-16444)

VISERTA COSTANTINI. – Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. – Premesso:

che i pensionati AVS che risiedono in Italia non ricevono le loro rendite svizzere direttamente dall'Ente elvetico, ma attraverso la direzione generale delle Poste italiane oppure tramite la Banca Popolare di Sondrio:

che ogni mese le casse svizzere di compensazione AVS di Ginevra inviano ai due istituti italiani i tabulati con l'elenco dei pensionati e l'ammontare complessivo delle rendite da distribuire agli aventi diritto;

che i due istituti danno luogo all'erogazione effettiva delle

rendite, come è ovvio, in lire, sulla base del cambio vigente al momento;

che negli ultimi tempi sono state sollevate numerose proteste da parte di molti ex-emigrati, titolari di una pensione AVS svizzera, poichè hanno riscontrato sensibili differenze a loro svantaggio, nel cambio franco svizzero-lira italiana;

che risulta altresì che gli istituti pagatori italiani ricevono dalle casse elvetiche i tabulati e l'accredito della somma agli inizi di ogni mese ma versano poi le rendite soltanto dieci giorni dopo,

si chiede di sapere:

se non si ritenga necessario verificare quale cambio venga applicato alle pensioni svizzere versate agli ex emigrati italiani;

quali forme di vigilanza si intenda realizzare affinchè gli istituti pagatori italiani versino in tempo reale le pensioni svizzere ai rispettivi beneficiari;

se non si ritenga opportuno intervenire affinchè gli istituti pagatori di pensioni estere agli ex emigrati indichino nel mandato di pagamento l'importo sia in valuta estera che in lire italiane.

(4-16445)

VISERTA COSTANTINI. – Al Ministro dei trasporti e della navigazione. – Premesso:

che il porto canale di Pescara svolge una funzione essenziale nell'economia dell'intera regione Abruzzo, sia per le attività commerciali che vi fanno capo, sia, in particolare, per il suo ruolo di punto d'approdo dell'intera flotta peschereccia dell'area;

che come tutti i porti canale i suoi fondali vengono periodicamente dragati per liberarli dai materiali che inevitabilmente vi si accumulano;

che tali operazioni di dragaggio sono indispensabili per evitare danni notevoli all'attività portuale, infatti un breve ritardo produce intralci rilevanti alle varie operazioni sia delle unità navali commerciali sia della flottiglia peschereccia, mentre un ritardo prolungato può portare anche alla paralisi delle attività portuali;

che negli ultimi tempi, su sollecitazione della capitaneria di porto, codesto Ministero ha autorizzato un intervento di dragaggio per 75.000 metri cubi:

che la motodraga «Delfino», incaricata delle operazioni, si è attivata nel periodo tra il 15 giugno 1999 ed il 25 dello stesso mese (appena dieci giorni), asportando 10.000 metri cubi di materiali;

che l'insufficienza dell'intervento ha lasciato il porto canale in una condizione di parziale e precaria agibilità, con conseguenti insostenibili difficoltà per le attività che si svolgono nel porto,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali iniziative si intenda prendere per superare le difficoltà in cui attualmente versa il porto canale di Pescara;

in che modo e con quali provvedimenti si ritenga di dare una soluzione duratura al problema del dragaggio nella stessa area.

(4-16446)

677° SEDUTA ASSEMBLEA - ALLEGATO B 2

24 Settembre 1999

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

che il cittadino nigeriano Paulinus Okoye, nato ad Onitsha (Nigeria) il 16 aprile 1964, ha visto decretare il 3 settembre 1997 la sua espulsione dal territorio italiano e che questo decreto è stato impugnato dall'Okoye ed in data 11 marzo 1998 è stata rigettata la sua istanza di riammissione:

dato che nonostante dai documenti a disposizione non emergono in minima parte fatti che evidenzino la presunta pericolosità di Okoye per l'ordine pubblico, mentre si deve notare come varie note informative della questura di Padova sul suo conto contengono informazioni fortemente pregiudiziali in parte smentite da fatti appurati, non risulta che il Ministero dell'interno abbia svolto una propria indagine fondando i suoi provvedimenti esclusivamente sulle informative della questura di Padova;

tenuto conto del fatto che Paulinus Okoye era dal 1990 in Italia e dal 1992 presidente nazionale dell'Associazione dei cittadini nigeriani in Italia (NUNCI) e che non ha mai riportato condanne nè in Italia nè in Nigeria e si è serenamente integrato nel mondo del lavoro italiano, nella fattispecie a Padova, dove ha fondato una propria azienda e dove risiede anche sua moglie;

visto che da presidente del NUNCI Okoye è entrato in forti contrasti politici con la rappresentanza del proprio paese in Italia, l'ambasciata della Nigeria, ma che Paulinus Okoye non è l'unico cittadino di spirito democratico che nell'attuale periodo si trova in conflitto con un regime che, è utile ricordarlo, ha condannato a morte per ragioni politiche lo scrittore Ken Saro Wiwa;

notato che ciononostante la questura di Padova scrive in una sua informativa che «... l'Okoye pare godere di un certo seguito presso la comunità nigeriana, anche se ciò pare più legato alle più volte ipotizzate attività illecite che questi condurrebbe avvalendosi dell'opera dei connazionali. La stessa ambasciata nigeriana in Roma ha interessato il locale ufficio stranieri in ordine a notizie che sarebbero pervenute a quella legazione circa la reale attività condotta dall'Okoye, asseritamente dedito alla falsificazione di documenti ed allo sfruttamento della prostituzione, nonchè al favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e conseguente impiego di tali immigrati nella vendita ambulante...» e che «... secondo altre fonti confidenziali sarebbe attivo anche nel traffico di sostanze stupefacenti», senza parlare di altri esempi per evidenziare il carattere pregiudiziale delle note della questura di Padova, che si basano sul «si dice», «viene riferito», senza citare testimoni e senza rispondere alle dettagliate e puntuali spiegazioni che Okoye ha fornito a tutte le accuse ogniqualvolta gliene è stata data l'occasione,

si chiede di sapere se il Ministro dell'interno intenda svolgere una propria indagine su questo caso intraprendendo le iniziative conseguenti ad eventuali valutazioni differenti da quelle della questura di Padova.

(4-16447)

24 Settembre 1999

BONATESTA, BEVILACQUA, MARRI, PACE. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della pubblica istruzione. – Premesso:

che con l'articolo 27 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, sono stati stanziati duecento miliardi per la fornitura gratuita e semigratuita di libri di testo agli alunni delle scuole dell'obbligo e agli studenti delle scuole superiori;

che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 agosto 1999, n. 320, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 16 settembre 1999, si è provveduto a regolamentare la ripartizione e l'erogazione di detta somma alle regioni, nonchè ad enunciare i criteri per accedere al beneficio e le categorie degli aventi diritto;

che, in considerazione del già iniziato anno scolastico, i tempi per la formulazione di piani di riparto da parte delle regioni sono stati fissati, in modo strettissimo, al 30 settembre 1999;

che, peraltro, al fine di velocizzare la messa a disposizione delle somme, il decreto in parola consente alle regioni di richiedere all'amministrazione dell'Interno di rimettere direttamente ai comuni le quote loro assegnate dal piano regionale di riparto;

che l'erogazione diretta ai comuni, oltre a snellire i tempi di definizione, consente di fornire una risposta più immediata a quanti hanno già formulato richiesta attraverso i modelli distribuiti nelle scuole;

che il consigliere regionale Laura Allegrini (Alleanza Nazionale) ha già presentato alla regione Lazio una mozione con la quale il consiglio impegna la giunta a predisporre e trasmettere all'amministrazione dell'Interno, con la massima urgenza, il piano di riparto delle somme attribuite alla regione Lazio stessa e chiede di rimettere direttamente ai comuni le quote loro assegnate nel piano di cui trattasi,

gli interroganti chiedono di conoscere in che modo il Governo intenda intervenire con immediatezza affinchè eventuali ritardi delle regioni non abbiano a vanificare il diritto di quelle categorie che intendono accedere alla fornitura gratuita o semigratuita di libri di testo per gli alunni della scuola dell'obbligo e per gli studenti delle scuole superiori.

(4-16448)

RUSSO SPENA. - Al Ministro della difesa. - Premesso:

che nel documento edito dall'Ufficio generale progetto Euroformazione dello Stato maggiore della Difesa, mentre si vantano i risultati di detto progetto, si legge: «Possiamo dire che i risultati sono addirittura straordinari e se pensiamo ai presunti "atti di nonnismo" si ritiene di poter confermare che purtroppo "Fa più rumore un albero che cade che cento alberi che crescono"»;

che la frase che non ha nulla a che fare con il tema trattato nella relazione, fa palese riferimento al «rumore» suscitato dalla morte del paracadutista Emanuele Scieri, ritrovato – o fatto ritrovare – tre giorni dopo il decesso:

che la stessa frase riprende quella pronunciata dal colonnello Bertolini davanti alla bara del paracadutista: «Dopo tanto rumore è arri-

24 **S**ETTEMBRE 1999

vato il momento del silenzio»; l'affermazione che si legge nel documento del Ministero della difesa e che paragona la «caduta» di un soldato a quella di un albero è ben più grave di quelle che si leggono nello Zibaldone del generale Celentano; quanto alla definizione di «presunti» atti di nonnismo, si dimenticano le centinaia di fatti realmente accaduti e denunciati anche in numerose interrogazioni parlamentari;

che ciò denota una scarsa conoscenza da parte del Ministro della difesa della gravissima situazione esistente nelle caserme, legata soprattutto alla scarsa vigilanza da parte del personale adibito a tale compito, che risulta sistematicamente non punito disciplinarmente per le violazioni che attengono alla consegna; emblematico è il caso Scieri; è innegabile che ci si trova di fronte ad una grave violazione di consegna da parte del personale di controllo al corpo di guardia dell'ingresso, del personale di ronda e del personale addetto al contrappello, personale, ad oggi, rimasto impunito,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere nei confronti degli estensori del documento;

quali iniziative intenda intraprendere per la cancellazione della frase in oggetto dal documento.

(4-16449)

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

che il presidente del WWF Umbria, Sauro Presenzini, svolge *ad interim* il ruolo di coordinatore delle guardie giurate dell'associazione sul territorio regionale;

che a seguito della presentazione di una denuncia nei confronti di Presenzini e Sabbati, alla guardia giurata, ove si ipotizza il reato di abuso di potere, il prefetto di Perugia dottoressa D'Ascenzo, ha emesso il 20 agosto 1999 un provvedimento di sospensione e revoca del decreto di guardia giurata, il tutto prima che l'autorità giudiziaria competente prenda un qualsiasi provvedimento o inizi la fase istruttoria;

che il provvedimento del prefetto è stato emanato alcuni giorni prima dell'inizio dell'attività venatoria con largo plauso e soddisfazione del mondo venatorio umbro, particolarmente forte nella regione, fatto attraverso una pagina a pagamento sui giornali locali;

considerato:

che innumerevoli indagini e denuncie per reati contro l'ambiente portano la firma di Presenzini, circa 50 in otto anni;

che centinaia sono gli illeciti amministrativi rilevati in tema di rifiuti, protezione della flora spontanea, incendi boschivi, caccia e pesca, attingimenti di acque pubbliche, rilevati dalle guardie giurate del WWF:

l'incessante attività delle guardie giurate del WWF, ed in particolare del loro coordinatore, è diventata oggetto di una vera e propria campagna denigratoria in particolare del mondo venatorio non solo attraverso spazi pubblicitari su giornali e TV locali, ma

24 Settembre 1999

anche con la presentazione di denuncie per abuso di ufficio in ordine agli accertamenti effettuati e ai sequestri compiuti;

che ripetutamente nel corso degli anni la magistratura si è dovuta pronunciare, sempre in istruttoria e mai in sede di giudizio, con continue archiviazioni con le seguenti motivazioni: il fatto non sussiste, il fatto non costituisce reato, le guardie del WWF hanno agito nella pienezza dei loro poteri loro conferiti dalla legge, eccetera;

che una petizione da parte del mondo venatorio umbro ha raccolto circa 1.400 firme che sono state poi inviate al prefetto. Il prefetto, ravvisando a suo giudizio un'ipotesi di reato, ha trasmesso il tutto alla magistratura. Circa due mesi fa l'autorità giudizaria ha archiviato la denuncia per manifesta infondatezza;

che il prefetto ha inoltre sollecitato il Presidene del WWF Italia Fulco Pratesi ad intervenire presso le guardie richiamandole ad una stretta osservanza delle leggi vigenti;

che durante gli anni di attività di volontariato svolta Sauro Presenzini è stato più volte omaggiato di benemerenze e attestati tra cui:

nel 1995 attestato di stima e fiducia del prefetto per l'attività di guardia giurata svolta;

realizzazione di un manuale tecnico giuridico sull'ambiente finanziato dalla regione dell'Umbria;

gradimento dell'attività svolta da parte dell'assessore regionale e dal coordinatore regionale del Corpo forestale dello Stato; medaglia di benemerenza e attestato di stima del sindaco di Foligno per le operazioni di soccorso del terremoto del 1997; partecipazione e attestazione della regione dell'Umbria alla missione Arcobaleno nel campo di Valona in Albania;

che innumerevoli procedimenti penali con conseguente costituzione di parte civile per denuncie e indagini presentate e condotte dal Presenzini hanno portato ad altrettante condanne di imprenditori, ditte, sindaci, ecc;

che lo stesso Presenzini è stato fatto oggetto di innumerevoli minacce e atti vandalici quali: minacce di morte, lettere anonime, proiettili e scritti intimidatori, danni all'automobile privata e alle automobili di servizio del WWF;

che a seguito di alcune prese di posizione del Presenzini la regione dell'Umbria è intervenuta più volte in sede legislativa per modificare alcune leggi regionali,

si chiede di sapere:

se non si ritenga che l'atto del prefetto di Perugia sia un cedimento alla campagna di denigrazione svolta dal mondo venatorio ed industriale verso il Presenzini;

se non si ritenga opportuno intervenire al fine di permettere al Presenzini di continuare a svolgere l'importante ruolo istituzionale di difesa dell'ambiente e della fauna selvatica revocando perciò il provvedimento del prefetto;

se non si ritenga opportuno, al fine di evitare inutili contenziosi, emanare un'apposita circolare esplicativa e di indirizzo che impegni

i prefetti a prendere provvedimenti quantomeno dopo il primo grado di giudizio.

(4-16450)

PEDRIZZI. - Ai Ministri della sanità e della giustizia. - Premesso:

che con delibera n. 1517 del 30 giugno 1999, pubblicata dal 1° al 16 luglio 1999, l'azienda USL di Latina ha espletato la selezione di tipo concorsuale per il conferimento dell'incarico quinquennale di dirigente medico di secondo livello – primario della disciplina di medicina e chirurgia d'accettazione e d'urgenza per il presidio ospedaliero nord ospedale «S. Maria Goretti» di Latina, attribuendo tale incarico al dottor Adolfo Pagnanelli, in servizio al Sant'Eugenio a Roma;

che, per contro, è stato sollevato dall'incarico di primario del servizio di pronto soccorso il dottor Ernesto Cardosi, al quale era stato conferito dal 31 agosto 1990 ai sensi dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica n. 128 del 1990;

che il dottor Ernesto Cardosi, primario del servizio di pronto soccorso dal 1990 sino al 30 luglio 1999 (e cioè sino all'emanazione del provvedimento con cui veniva indetta la predetta selezione concorsuale), ha presentato ricorso al TAR avverso la procedura concorsuale adottata dalla AUSL, ritenuta illegittima ed irregolare, richiedendo, nel dettaglio, l'annullamento:

- a) della delibera n. 1517 del 30 giugno 1999, di cui sopra, con cui l'incarico di primario della disciplina di medicina e chirurgia d'accettazione e d'urgenza, per il presidio ospedaliero nord ospedale «S. Maria Goretti» di Latina, veniva conferito al dottor Adolfo Pagnanelli;
- b) della delibera n. 2095 del 7 settembre 1998 con la quale la AUSL di Latina ha indetto la predetta selezione come da avviso pubblicato sul bollettino ufficiale regionale della regione Lazio del 30 ottobre 1998; tale avviso viene impugnato dal ricorrente nella parte in cui, all'articolo 2, esso dispone che: «fino all'emanazione dei provvedimenti di cui all'articolo 6, comma 1, del decreto del presidente della Repubblica n. 484 del 10 dicembre 1997, si prescinde dal requisito della specifica attività professionale»;

che, nel dettaglio, le tre motivazioni su cui si fonda il ricorso presentato dal dottor Ernesto Cardosi al TAR del Lazio sono le seguenti:

- 1) violazione e mancata applicazione degli articoli 5, 6 e 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1997;
- 2) violazione dell'articolo 15, punto 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1997;
- 3) eccesso di potere violazione dell'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1997 straripamento;

che, in sostanza, il decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1997 stabilisce la nuova disciplina per le selezioni concorsuali ai fini del conferimento degli incarichi di dirigente medico di secondo livello – primario; nello specifico relativamente al primo punto suindicato, va evidenziato che gli articoli 5, 6 e 8 sanciscono rispettivamente i re-

24 Settembre 1999

quisiti per l'accesso al secondo livello dirigenziale, le caratteristiche ed i contenuti della documentazione da presentare dai candidati, inerente la loro attività professionale, ed infine i requisiti da valutare durante il colloquio del candidato con la commissione giudicatrice, con riferimento specifico alle esperienze professionali documentate;

che l'assenza del provvedimento n. 484/97 attribuisce un valore determinante alla valutazione della «specifica attività professionale del candidato», comprovata da una documentazione sottoposta alle regole previste dall'articolo 6, attraverso l'emanazione di appositi decreti, che non sono mai stati emanati; pertanto, sino ad oggi la procedura concorsuale si è svolta in difetto di elemento essenziale e determinante per la valutazione dei titoli di ogni candidato;

che secondo, appunto, il ricorrente la prova della mancata valutazione da parte dell'azienda della «specifica attività professionale» dei candidati è data proprio dalla delibera dalla AUSL (n. 2095 del 7 settembre 1998 summenzionata) nel punto in cui menziona «... (omissis)... l'ottima preparazione professionale, la buona conoscenza di criteri e standard organizzativi e una valida impostazione di stampo manageriale... (omissis)...», senza fare alcun riferimento, invece, alla casistica chirurgica o, comunque, al curriculum compilato, a norma degli articoli 5, 6 e 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1997;

che, al fine di legittimare l'espletamento del concorso senza l'emanazione dei decreti ministeriali, non giova neppure la clausola sulle disposizioni finali e transitorie, contenuta nell'articolo 15, punto 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1997 che così recita: «... (omissis)... Fino all'emanazione dei provvedimenti di cui all'articolo 6, comma 1, per l'incarico di secondo livello dirigenziale si prescinde dal requisito della specifica attività professionale»; infatti, la suddetta clausola, inserita nelle disposizioni finali e transitorie, disciplinava l'espletamento degli avvisi pubblici nel lasso di tempo dei novanta giorni previsto per l'emanazione dei decreti ministeriali; trascorso tale termine, la clausola ha perciò perso ogni validità;

che, infine, il dottor Cardosi sembrerebbe essere stato convocato per due colloqui, il primo svoltosi in data 30 aprile 1999 con la commissione giudicatrice ed il secondo, successivamente, con il direttore generale; sembrerebbe evidente in questo caso la sovrapposizione del direttore generale alla commissione giudicatrice che confligge con tutto l'indirizzo legislativo che è stato coerentemente rivolto a garantire che la composizione della commissione giudicatrice fosse riservata ai soli tecnici nelle materie concorsuali; inoltre, sembrerebbe ravvisarsi anche gli estremi del vizio di contraddittorietà, in quanto il direttore generale avrebbe fatto espressamente riferimento, nella delibera impugnata, agli atti della commissione dai quali emergerebbe che il dottor Pagnanelli «risulta possedere un'ottima preparazione professionale, buona conoscenza di criteri e standard organizzativi e una valida impostazione manageriale»; essendo queste le conclusioni della commissione non si comprende perchè il direttore generale abbia ritenuto necessario un secondo colloquio;

24 Settembre 1999

che sembrerebbe che, molto tempo prima che la procedura concorsuale di selezione si completasse, la stampa già indicava il «probabile vincitore», come infatti riportato: «...(omissis...) tra i papabili: il dottor Pagnanelli, attualmente in servizio a Roma al Sant'Eugenio» («Il Messaggero», 12 gennaio 1999), mentre ancor prima che si svolgessero i colloqui della selezione concorsuale il «Latina oggi» scriveva: «...(omissis)... oggi si sa che al pronto soccorso arriverà Pagnanelli dal Sant'Eugenio»; inoltre, «Il Messaggero» del 26 marzo 1999 pubblicava una dichiarazione del dottor Tamburella, da poco nominato primario di ortopedia: «...(omissis)... c'è un corpo nuovo di primari che sta entrando, giovani e scelti con un criterio omogeneo», e ancora «Il Latina oggi» del 18 giugno 1999 scriveva: «...(omissis)... il pronto soccorso e osservazione breve va come ampiamente previsto alla vigilia ad Adolfo Pagnanelli»,

l'interrogante chiede di sapere se, alla luce di quanto sopra riportato, il Governo non ritenga opportuno intervenire al fine di accertare se tutto quanto sopra riportato corrisponda a verità, verificando la correttezza della procedura concorsuale ed, eventualmente, qualora rilevasse altre anomalie od omissioni di qualunque tipologia e genere, individuandone le relative e specifiche responsabilità.

(4-16451)

DI PIETRO. – Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo. – Premesso:

che la signora Paola Greco fu assunta venticinque anni fa dall'Italsider – gruppo IRI – come impiegata di sesto livello, ma quindici anni orsono fu trasferita di fatto dall'ufficio vendita al Ministero dell'industria presso un ufficio che si occupava di siderurgia insieme ad altri impiegati del gruppo; successivamente la signora Greco fu trasferita all'ufficio brevetti, cambiando completamente tipo di lavoro;

che nell'ufficio brevetti ha svolto, in questi anni, mansioni di funzionaria statale, pur essendo inquadrata con una qualifica inferiore e anche se la busta paga che arrivava per posta dall'Italsider, diventata IL-VA in liquidazione e poi Iritecnica in liquidazione, le attribuiva sempre il sesto livello:

che nell'anno 1998 l'interessata è venuta a conoscenza dell'inesistenza di alcun atto comprovante l'avvenuto trasferimento dall'ex Italsider al Ministero dell'industria, nè di alcun provvedimento di distacco;

che lo scorso anno la signora Greco ha dovuto sottoporsi ad un delicato intervento all'ospedale Regina Elena di Roma e, nonostante avesse avvertito con una lettera cautelativa della temporanea assenza per motivi di salute l'amministrazione, le fu comunicato in ospedale che non poteva rientrare all'ufficio brevetti; successivamente apprese che l'Iritecnica, in liquidazione, aveva deciso di riprenderla in organico, pur mettendola in cassa integrazione straordinaria,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno fare piena luce in ordine alla vicenda in questione che presenta aspetti alquanto oscuri soprattutto con particolare riguardo all'anomala

procedura utilizzata per trasferire la signora Greco dall'ex Italsider all'ufficio brevetti del Ministero dell'industria, nonchè verificare le reali motivazioni che hanno portato l'Iritecnica in liquidazione ad inserire nel proprio organico una dipendente per poi collocarla in cassa integrazione.

(4-16452)

DI PIETRO. - Al Ministro della giustizia. - Premesso:

che in data 17 giugno 1999 la Camera dei deputati ha approvato il disegno di legge n. 3160 avente quale oggetto «Modifiche alla legge 21 novembre 1991, n. 374, recante istituzione del giudice di pace. Delega al Governo in materia di competenza penale del giudice di pace e modifica dell'articolo 593 del codice di procedura penale»;

che il predetto decreto legislativo con l'articolo 6 ha modificato e integrato il primo comma dell'articolo 8 della legge 21 novembre 1991, n. 374. inserendo la lettera *c-bis*) che stabilisce l'incompatibilità alla nomina di giudice di pace per «coloro che svolgono attività professionale per imprese di assicurazioni o banche oppure hanno il coniuge, convivente, figli o fratelli che svolgono abitualmente tale attività»;

che in particolare:

le incompatibilità previste dal decreto legislativo n. 3160 non sono menzionate tra le cause previste dall'articolo 18 del regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, relative ai giudici togati;

che nell'ordinamento processuale sono previsti casi di incompatibilità per i giudici, che sono risolti attraverso il rimedio dell'astensione o della ricusazione del giudice *ex* articoli 51 e 52 del codice di procedura civile,

si chiede di sapere se non ritenga opportuno, alla luce di quanto sopra esposto, riconsiderare il disegno di legge n. 3160 nella parte in cui inserisce al primo comma dell'articolo 8 della legge n. 374 del 1991, la lettera *c-bis*), considerato che essa introduce sostanzialmente una sperequazione di trattamento tra giudice onorario e giudice togato relativamente alle cause di incompatibilità, e considerato inoltre che la lettera *c-bis*) in questione solleva anche dubbi di costituzionalità.

(4-16453)

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

che il sindaco di Reggio Calabria, professor Italo Falcomatà, è scortato giorno e notte ed accompagnato dai poliziotti in ogni suo movimento della sua giornata;

che ciò avviene da quando qualcuno sparse davanti al portone d'ingresso della sua casa qualche litro di liquido infiammabile dandovi poi fuoco;

che in quella occasione il procuratore aggiunto antimafia, dottor Salvatore Boemi, dichiarò pubblicamente che difficilmente quell'atto intimidatorio poteva essere inteso come compiuto da elementi mafiosi;

che martedì 21 settembre 1999 la «Gazzetta dello Sport», a pagina 12, sotto il titolo «Il sindaco: entro un mese lo stadio Granillo sarà

completato», riporta dichiarazioni del professor Falcomatà, sindaco di Reggio Calabria, che così testualmente concludono «Non bisogna dimenticare che qui per poter fare certi lavori bisogna avere molta pazienza ed essere disponibili a sedersi a prendere il caffè con qualcuno perchè poi tutto fili liscio... (omissis),

si chiede di sapere:

quale sia la valutazione del Ministro in indirizzo in ordine a quanto riportato nell'articolo citato ed in particolare su quali siano i soggetti con i quali il sindaco di Reggio Calabria si siede a prendere il caffè perchè tutto fili liscio;

quale sia il ruolo svolto dalla scorta del sindaco, visto che egli è sempre sotto scorta fidata, e se il caffè lo prenda insieme a quel «qual-cuno» anche la sua scorta;

se risulti che la scorta del sindaco di Reggio Calabria abbia mai fatto un rapporto rivolto ai propri superiori o, eventualmente, nel caso in cui necessitasse, alla autorità giudiziaria sulle circostanze e sui luoghi in cui è stato preso il caffè e sulle persone con le quali il sindaco e scorta si sarebbero insieme seduti a prenderlo.

(4-16454)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

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

- 7^a Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):
- 3-03097, del senatore Guerzoni, sui ritardi nel pagamento degli stipendi al personale supplente della scuola;
 - 11^a Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale):
- 3-03099, dei senatori Manzi ed altri, sulle recenti affermazioni del dottor Colaninno.