SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

26º Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 17 FEBBRAIO 1998

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 5, 6 e *passim*
BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 4, 5
CAVAZZUTI, *sottosegretario di Stato per il tesoro* 16, 18
LAURO *(Forza Italia)*..... 5, 6, 13 e *passim*
SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione* 11

IM 0641

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I lavori hanno inizio alle ore 11,10.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. Avverto i colleghi che l'interrogazione 3-00903, di cui il senatore Lauro aveva sollecitato la risposta, non è stata iscritta all'ordine del giorno perchè il Governo ha comunicato di aver già inviato risposta scritta. Pregherei i colleghi di collaborare con la Presidenza per evitare che si verifichino analoghi episodi.

Poichè il sottosegretario di Stato per le finanze Marongiu è impossibilitato ad intervenire alla seduta a causa di sopravvenuti e improrogabili impegni, rinvio ad altra seduta lo svolgimento dell'interrogazione 3-00501.

L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interrogazioni presentate sullo stesso argomento:

LAURO, MUNGARI, SCHIFANI, TRAVAGLIA, FILOGRANA, TERRACINI, RIZZI, CENTARO, PASTORE, ASCIUTTI, CAMBER, MAGGIORE, TONIOLLI, MANCA, GRECO. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che l'articolo 2, comma 4, della legge 7 agosto 1997, n. 270, «Percorsi giubilari al di fuori del Lazio», prevede, al primo periodo, che: «Ai fini dell'istruttoria degli interventi da inserire nel piano di cui all'articolo 1, il Ministro delegato per le aree urbane, con proprio decreto, emanato entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa trasmissione del relativo schema alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato e le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, fissa i criteri cui dovrà attenersi la Commissione nella selezione delle richieste»;

che tale formulazione, laddove prevede la semplice e pura trasmissione dello schema di decreto alle Commissioni parlamentari, fa sì che un documento, contrariamente a tutte le regole, venga elaborato e diretto unicamente dal Governo al di fuori del Parlamento;

che lo schema di decreto, invece, è stato oggetto di discussione alla Conferenza, mentre alle Commissioni parlamentari è stato inviato «per conoscenza», senza che vi fosse un dibattito;

che l'11 settembre 1997 il Ministro ha incontrato i membri della Conferenza Stato-regioni ribadendo che non avrebbe apportato alcuna modifica ai criteri dello schema di decreto;

che è impensabile che all'interno di questo schema vi sia un elenco predefinito di mete e località, che penalizza così intere regioni; risultano escluse, per citare i casi più plateali, il Santuario Montevergine in Irpinia, le chiese che godono dell'indulgenza plenaria *in perpetuum*,

la via Annea-Popilia, e tutto l'itinerario Alfonsiano dalla cattedrale di Scala alla Basilica di Pagani, il Santuario della Madonna delle Lacrime di Siracusa e quello della Madonna di Capocolonna di Crotone;

che è altrettanto impensabile che non sia stato individuato ed inserito il problema dell'informazione e della rete dei trasporti complessiva e le relative aree di interscambio tra i diversi servizi offerti all'utenza e agli operatori turistici, eventualmente individuando un'authority;

che nello schema di decreto non viene esplicitato quali siano i criteri di gestione dei fondi disponibili degli enti, destinati al recupero degli edifici, che rimarranno, dopo il Giubileo, di proprietà degli enti stessi; proprio quando è in atto sotto gli occhi di tutti la grande «svendita» degli immobili degli stessi enti;

che in merito a questioni così rilevanti per l'Italia, il Governo deve assumere un atteggiamento di maggiore collaborazione con gli operatori dei settori direttamente interessati e coinvolti e con i rappresentanti del territorio, delle regioni e soprattutto con l'opposizione, ribaltando così l'atteggiamento assunto durante l'approvazione della legge sul Giubileo di Roma,

si chiede pertanto di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno che la materia sia affrontata in sede parlamentare, viste le molteplici osservazioni sollevate sia da singoli parlamentari che da membri della Conferenza Stato-regioni, in modo da modificare alcuni criteri dello schema di decreto in questione.

(3-01268)

LAURO. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che lo schema di decreto recante i criteri di presentazione dei progetti riguardanti il Giubileo al di fuori del Lazio è alla sua seconda edizione;

che tale schema non è un libro gestito unicamente dal suo editore, bensì un documento legislativo appartenente al Parlamento intero;

che l'elaborazione di questa seconda bozza, come del resto della precedente, è stata diretta e gestita dal Governo, al di fuori del Parlamento;

che si continua a non rispettare il ruolo del Parlamento, rompendo così quell'equilibrio, già precario, tra maggioranza ed opposizione;

che all'interno del nuovo schema di decreto sono state apportate delle modifiche unicamente da parte del Governo,

si chiede di sapere:

ferme restando le precedenti interrogazioni, a cui non è stata data ancora risposta, per quale motivo siano state apportate le suddette modifiche e se siano state suggerite dalla Conferenza Stato-regioni o siano state decise dal Governo stesso;

se non si ritenga opportuno chiarire una volta per tutte nelle sedi parlamentari la posizione del Governo in merito a tale questione, creando, così, un'occasione di dibattito, come si conviene in tutte le democrazie occidentali.

(3-01276)

Propongo che le interrogazioni siano svolte congiuntamente.

Poichè non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In riferimento alle due interrogazioni, cui rispondo congiuntamente, il Ministro dei lavori pubblici delegato per le aree urbane, in attuazione a quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 2 della legge n. 270 del 1997, ha trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari e alla Conferenza Stato-regioni lo schema di decreto concernente i criteri di selezione cui dovrà attenersi la Commissione nella selezione delle richieste di inserimento nel piano degli interventi per il Giubileo del 2000 in località al di fuori del Lazio.

Conseguentemente il Ministro, dopo aver acquisito le considerazioni espresse al riguardo dalle competenti Commissioni parlamentari e dalla Conferenza Stato-regioni, ha apportato le modifiche al suddetto schema di decreto, il cui testo definitivo è stato pubblicato sul supplemento ordinario n. 218 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 247 del 22 ottobre 1997.

Tale decreto ministeriale recante «Criteri di selezione delle richieste di inserimento degli interventi di interesse nazionale relativi a mete storiche di percorsi giubilari e di pellegrinaggi ed a mete religiose tradizionali inerenti alla celebrazione del Grande Giubileo del 2000 in località al di fuori del Lazio», pur individuando tra le priorità, talune mete storiche e religiose specifiche, non esclude nessuna meta o regione.

Il Ministro ha precisato, anche in questa sede, che si trattava di un metodo inclusivo e non esclusivo.

Tra le priorità individuate dal decreto in questione sono ricomprese oltre alle località nominativamente indicate, anche le altre mete religiose tradizionali con più di un milione di visitatori annui, così come stabilisce il secondo comma dell'articolo 4 del decreto stesso.

Per quanto riguarda il problema dell'informazione e della rete dei trasporti si fa presente che tali settori sono contemplati dal decreto di cui stiamo parlando.

In particolare il comma 2, lettera *d)*, dell'articolo 4, stabilisce che la Commissione attribuisce primaria importanza alle proposte di interventi da realizzarsi nei principali porti, aeroporti e nodi ferroviari, qualora costituiscano poli strategici per l'interscambio dei flussi dei pellegrini.

Successivamente il comma 4 dell'articolo citato prevede che nell'ambito del settore dell'accoglienza siano ritenuti prioritari gli interventi che attengano a «sistemi informativi e di comunicazione e servizi turistici».

Il decreto in oggetto regola per legge esclusivamente i criteri di selezione delle domande, mentre quelli di gestione dei fondi rientrano nell'ambito delle possibili decisioni di piano.

Occorre inoltre rilevare che la concertazione è un criterio fondamentale sia della legge sia del decreto, come si evince dalla lettura dell'articolo 1 della legge n. 270 del 1997 e dagli articoli 4 e 5 del decreto del Ministro delegato per le aree urbane del 17 settembre 1997.

Aggiungo infine che la commissione incaricata della selezione, appena insediatasi, in attuazione a quanto previsto dal decreto, ha ulteriormente precisato con una delibera i criteri per l'individuazione dei siti e per l'erogazione dei fondi, ai quali fanno esplicito riferimento i punteggi individuati.

Le priorità non riguardano esclusivamente le mete storiche indicate dal decreto, come i santuari e i percorsi giubilari, e vi è un riferimento particolare ai nodi ferroviari, portuali e aeroportuali.

La delibera prevede che, ai fini dell'assegnazione del punteggio per la selezione, siano presi in considerazione i sistemi informativi e di comunicazione ed i servizi turistici.

È stata infatti ritenuta fondamentale la possibilità di avere cognizione in tempo reale dei flussi dei pellegrini, della loro mobilità sul territorio e dell'idoneità dei servizi da erogare. È stato inoltre stabilito un punteggio abbastanza alto per le richieste assistite da uno strumento di concertazione, risultanti da accordi di programma o da intese istituzionali tra enti locali e regione o tra enti locali, regione e Conferenza episcopale italiana. Gli accordi sottoscritti dalla Cei forniranno un contributo di sintesi per l'individuazione dei progetti da finanziare rispetto alle richieste presentate dai vescovi.

PRESIDENTE. Il senatore Lauro, ai sensi dell'articolo 149, comma 2, del Regolamento, ha a disposizione cinque minuti di tempo per replicare.

LAURO. Signor Presidente, la ringrazio innanzitutto di avere offerto alla Commissione la possibilità di ricevere informazioni da parte del Governo. Riconosco che il sottosegretario Bargone è presente spesso alle sedute della Commissione per illustrare in modo chiaro e preciso gli intenti del Governo; non siamo tuttavia convinti che gli obiettivi indicati potranno essere raggiunti.

Ci è pervenuta notizia dell'approvazione, recente o imminente, di un progetto di informatizzazione, relativo al collegamento in rete con siti *internet* che riguarda il Veneto e l'Emilia Romagna, per una spesa di circa 20 miliardi. Si tratterebbe, a nostro avviso, di un vero e proprio spreco di denaro pubblico.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero fornire in proposito informazioni dalle quali si può dedurre che si tratta di una notizia falsa e tendenziosa. La commissione incaricata di selezionare le richieste di inserimento nel piano per gli interventi si è insediata per deliberare in ordine ai punteggi. Gli uffici stanno protocollando le domande che risultano essere 7.289, per una spesa di circa 20.000 miliardi a fronte di 2.000 miliardi disponibili. La commissione non ha ancora esaminato i progetti.

LAURO. Se la procedura d'esame si svolgesse nell'ambito di una valutazione della qualità dei progetti potrebbe risultare utile.

Occorre comunque sottolineare che il Parlamento è stato espropriato delle sue prerogative nell'ambito degli interventi programmatici. Se il Governo fornisse informazioni sulla qualità delle proposte, sui metodi e sui criteri effettivi della selezione, anzichè limitarsi a dare delle indicazioni programmatiche, ciò potrebbe ridurre le nostre preoccupazioni che permangono nonostante la risposta del sottosegretario Bargone.

Avremmo preferito ricevere informazioni su queste vicende nel corso di un dibattito informale. Tra l'altro, non penso sia stato tenuto nella debita considerazione il rapporto della Conferenza Stato-regioni nel quale si chiedeva di modificare in parte il decreto ministeriale in oggetto; la risposta data dal sottosegretario Bargone sull'argomento non è pertanto convincente.

Non ci sono poi state date risposte in merito al criterio di gestione dei fondi disponibili degli enti, destinati al recupero degli edifici, che rimarranno dopo il Giubileo di proprietà degli enti stessi; proprio quando è sotto gli occhi di tutti la grande svendita degli immobili degli stessi enti. Quindi, da una parte lo Stato dice agli enti di vendere gli edifici di loro proprietà, dall'altra di utilizzare i fondi disponibili per recuperarli; questo del Governo ci sembra un atteggiamento schizofrenico, e naturalmente noi non possiamo fare altro che rilevarlo.

Continuiamo poi ad essere preoccupati per quanto riguarda la qualità dei servizi; non si deve affrontare soltanto la problematica dell'accoglienza dal punto di vista quantitativo ma anche qualitativo. La qualità potrebbe far decadere i servizi ancor di più e quindi è necessaria particolare attenzione da parte del Ministero in ordine alla politica turistica in generale.

Circa i servizi che saranno messi a disposizione nella città di Roma, considerando l'ingente numero di pellegrini che arriveranno e le loro necessità fisiologiche è evidente che anche le capacità del sistema fognario romano risulteranno dei tutto inadeguate.

PRESIDENTE. Vorrei solo precisare al senatore Lauro che il Parlamento non è stato «espropriato».

LAURO. «Esautorato».

PRESIDENTE. Nemmeno esautorato; semmai il Parlamento si è «esautorato» nel senso che ha prodotto tale risultato con una legge da esso approvata.

Seguono due interrogazioni presentate sullo stesso argomento del senatore Lauro:

LAURO. – *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:

che l'11 novembre 1997 si è registrato, purtroppo, l'ennesimo incidente ferroviario che vede coinvolti, *more solito*, convogli delle Ferrovie dello Stato spa;

che infatti, nelle vicinanze della stazione di Valdellora-Migliarina, l'*intercity* denominato «Capodimonte», partito da Torino e diretto a Napoli, con numerosissimi passeggeri a bordo, ha urtato un treno merci, così provocando il deragliamento di entrambi i convogli;

che nell'incidente, che solo per una serie di circostanze fortunate non si è trasformato in tragedia, sono rimasti feriti due macchinisti dell'*intercity*, di cui uno in maniera seria, e quattro passeggeri;

che l'incidente rappresenta l'ulteriore prova, ove ancora necessaria, della grave assoluta carenza di controlli sulla sicurezza in cui versa il sistema ferroviario italiano;

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

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, come tante altre sull'argomento, senza alcuna risposta – rischiano di portare al collasso una situazione già di per sè precaria e ad alto rischio per il personale e gli utenti delle Ferrovie;

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

che a tutt'oggi l'istituzione di tale Commissione, che certamente potrebbe contribuire in modo incisivo e definitivo a comprendere i molti lati oscuri della gestione delle Ferrovie dello Stato spa – anche in relazione al ruolo che le stesse Ferrovie dello Stato spa hanno assunto nei confronti delle ferrovie in gestione commissariale governative, *ex* citata 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 spa – 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 del 16 settembre 1997 – purtroppo nessuna inversione di tendenza si è registrata a tutt'oggi,

si chiede di conoscere:

quali risultino essere i veri motivi che hanno determinato questo ennesimo incidente che ha visto coinvolto l'*intercity* Genova-Napoli;

se e da quanto tempo fossero stati effettuati, sulla tratta ferroviaria interessata dal sinistro, i controlli del corpo stradale, della massicciata ferroviaria, dell'armamento, del segnalamento, dei circuiti e quant'al-

tro previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e seguenti modifiche ed integrazioni e norme correlate;

se non si ritenga opportuno, ancorchè necessario ai fini della dovuta obiettività di giudizio, per la nomina dei periti per scoprire le cause dell'incidente *de quo*, avere l'accortezza ed il riguardo di scegliere tra tecnici esperti in materia di sicurezza ferroviaria ancorchè privi di alcun legame con le Ferrovie dello Stato spa – o società comunque ad esse collegate – magari a causa di pregresse nomine di commissioni di collaudo inerenti opere riferibili alle Ferrovie dello Stato medesime ovvero in organismi di supporto e consulenza alle citate Ferrovie dello Stato spa;

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 gestito *ex* legge n. 662 del 1997, articolo 2, commi 1-10;

quale sia l'opinione dei Ministri in indirizzo in ordine ai motivi per i quali, 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 originata dalla mancanza dei dovuti controlli ministeriali sulle Ferrovie dello Stato spa e le ferrovie da esse gestite;

le ragioni per le quali, fin'ora, nessuna concreta iniziativa sia stata intrapresa in merito ai controlli – *ex* decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e norme correlate – sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario 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, è stata intrapresa alcuna iniziativa per il controllo amministrativo sulle Ferrovie dello Stato spa;

quale sia la valutazione del Governo sui tempi in cui si provvederà ad insediare la richiesta Commissione parlamentare di inchiesta di cui in premessa 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, come si ravvisa 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;

se si intenda rispondere tempestivamente a questa interrogazione anche in considerazione di quanto dettato dall'articolo 153 del Regolamento del Senato.

(3-01430)

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

che il 28 novembre 1997, si è registrato, purtroppo, l'ennesimo incidente ferroviario che ha coinvolto, ancora una volta, un convoglio delle Ferrovie dello Stato spa;

che nel caso specifico, nella stazione di Genova-Pontedecimo, un treno merci – partito da Alessandria, passando per Arquate Scrivia – piombando a forte velocità (si parla di oltre 100 chilometri orari) sugli scambi di stazione è deragliato, per cui i 21 carri-merce componenti il convoglio si sono ribaltati provocando ingenti danni, fortunatamente solo a cose;

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

che l'incidente rappresenta l'ulteriore prova, ove ancora necessaria, della grave assoluta carenza di controlli sulla sicurezza in cui versa il sistema ferroviario italiano;

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

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, la 4-07431 dell'11 settembre 1997 e la 3-01430 del 18 novembre 1997 –, rischiano di portare al collasso una situazione già di per sè precaria ed ad alto rischio per il personale ferroviario, gli utenti delle Ferrovie e finanche persone assolutamente estranee;

che finora nessuna risposta è stata data, nonostante il dettato dell'articolo 153 del Regolamento del Senato, alle sopra citate interrogazioni parlamentari inerenti lo specifico argomento della sicurezza del trasporto ferroviario;

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

che a tutt'oggi l'istituzione di tale commissione, che certamente potrebbe contribuire in modo incisivo e definitivo a comprendere i molti lati oscuri della gestione delle Ferrovie dello Stato spa – anche in relazione al ruolo che le stesse Ferrovie dello Stato hanno assunto nei con-

fronti delle Ferrovie in gestione commissariale governative, *ex* citata 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 dei lavori pubblici, comunicazioni, del Senato, del 16 settembre 1997) purtroppo nessuna inversione di tendenza si è registrata a tutt'oggi,

si chiede di conoscere:

quali risultino essere i veri motivi che hanno determinato questo ennesimo incidente che ha visto coinvolto il convoglio merci alla stazione di Genova-Pontedecimo;

se e da quanto tempo fossero stati effettuati, sul materiale rotabile impiegato per la formazione del treno, i dovuti controlli sul funzionamento e sull'efficienza dei dispositivi di sicurezza giusta il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, e successive modifiche e integrazioni e norme correlate;

se e da quanto tempo fossero stati effettuati, sulla tratta interessata dal disastro, i dovuti controlli del corpo stradale, della massicciata ferroviaria, dell'armamento, del segnalamento, dei circuiti e di quant'altro previsto ancora dal decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e successive modifiche e integrazioni e norme correlate;

se non si ritenga opportuno, ancorchè necessario ai fini della dovuta obiettività di giudizio, per la nomina dei periti per scoprire le cause dell'incidente *de quo*, avere l'accortezza ed il riguardo di scegliere tra tecnici esperti in materia di sicurezza ferroviaria ancorchè privi di alcun legame con le Ferrovie dello Stato spa – o società comunque ad essa collegate – magari a causa di pregresse nomine in commissioni di collaudo inerenti opere riferibili alle Ferrovie dello Stato medesime ovvero in organismi di supporto e consulenza alle citate Ferrovie dello Stato;

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 esercitato *ex* legge n. 662 del 1997, articolo 2, commi 1-10;

quale sia l'opinione dei Ministri in indirizzo in ordine ai motivi per i quali, 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 originata pure dalla mancanza dei dovuti controlli Ministeriali sulle Ferrovie dello Stato spa e Ferrovie da tale ente gestite;

le ragioni per le quali, finora, nessuna concreta iniziativa sia stata intrapresa in merito ai controlli – *ex* decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e norme correlate – sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario sia sulle Ferrovie dello Stato spa, come previsti dall'articolo 19 del decreto del Ministro dei trasporti n. 225/T, del 21 novembre 1993, peraltro prorogato, sia sulle Ferrovie in regime di gestione commissariale governativa gestite dalle stesse Ferrovie dello Stato, *ex* legge n. 662 del 1996, articolo 2, commi 1-10;

le ragioni per le quali, nonostante gli incidenti, anche con vittime, succedutisi nel tempo, per cui si attendono ancora risposte sulle cause, non sia stata intrapresa alcuna iniziativa per il controllo amministrativo sulle Ferrovie dello Stato spa;

se non si ritenga che siano ravvisabili, negli omissivi comportamenti sulla vigilanza, le ipotesi di eventuali reati, non ultimo il danno erariale;

quale sia la valutazione del Governo sui tempi con cui si provvederà ad insediare la richiesta Commissione parlamentare di inchiesta di cui in premessa 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 come previsto agli articoli 4 e 19 dell'atto di concessione del Ministro dei trasporti alle Ferrovie dello Stato spa, *ex* decreto n. 225/T, del 26 novembre 1993, peraltro prorogato, nonchè dal comma 6, articolo 2, della legge n. 662 del 1996 (legge finanziaria 1997), ivi compresi quelli di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e collegate norme;

i motivi che non abbiano consentito, finora, di dare rapida ed esaustiva risposta, per quanto di competenza, alle citate precedenti interrogazioni 4-06443 del 17 giugno 1997, 4-07431 dell'11 settembre 1997, ancorchè alla recente 3-01430 del 18 novembre 1997;

se si intenda rispondere tempestivamente anche a questa interrogazione, pure in considerazione di quanto dettato dall'articolo 153 del Regolamento del Senato.

(3-01483)

Propongo che le interrogazioni siano svolte congiuntamente.

Poichè non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, le interrogazioni 3-01430 e 3-01483 presentate dal senatore Lauro riguardano un problema che ha allarmato molto l'opinio-

ne pubblica e su cui il Governo ha concentrato la propria attenzione non solo in termini di preoccupazione ma anche di impegno per decidere misure tese a recuperare ritardi accumulati e prevenire ulteriori allarmi e disagi tra i cittadini nell'utilizzo del treno. Non si possono certo sottovalutare gli elementi di preoccupazione e di disagio provocati dagli incidenti verificatisi nei mesi e anche nei giorni scorsi, tanto meno si possono sottovalutare eventi che abbiano determinato decessi o anche feriti. Quanto si è verificato va tuttavia analizzato con la necessaria obiettività, tenendo in vista quanto si va facendo per migliorare i margini di sicurezza e i tempi necessari a raggiungere questo obiettivo.

I punti più esposti della situazione sono stati più volte indicati in questi giorni dal Governo e dal Ministero per i trasporti e la navigazione sia nel corso di discussioni in Parlamento sia attraverso il sistema dell'informazione e riguardano l'attuale inadeguatezza dei sistemi automatici di distanziamento, di comando dei treni e di controllo della circolazione, nonchè l'obsolescenza di ampia parte dei materiale rotabile e la vetustà di buona parte della rete, sulla quale gli interventi di manutenzione e ammodernamento sono resi problematici dall'intensità dei traffico nelle ore diurne, nonchè dell'ancora consistente numero di passaggi a livello e, fra di essi, di quelli non ancora automatizzati.

Il Governo ha esercitato la propria funzione di vigilanza attraverso una ricognizione e una verifica attenta dell'idoneità delle procedure adottate dalle Ferrovie dello Stato in materia di sicurezza nelle varie fasi procedurali, progettazione, esecuzione, esercizio e manutenzione sia per quanto riguarda le infrastrutture sia per le tecnologie sia per il materiale rotabile.

Sono state inoltre affrontate e si stanno intensificando verifiche in ordine alle procedure seguite dalle Ferrovie dello Stato in tema di: modalità di manutenzione delle infrastrutture, del materiale rotabile e delle attrezzature tecnologiche, di controllo della qualità e degli *standard* di sicurezza nella costruzione delle infrastrutture del materiale rotabile, di *standard* di sicurezza dei passaggi a livello – elemento a mio avviso strategico per quanto riguarda il tema della sicurezza –, nonchè di formazione professionale e ulteriore aggiornamento del personale in tema di sicurezza.

Sono stati inoltre assunti dalle Ferrovie dello Stato provvedimenti di natura organizzativa e operativa che riguardano l'istituzione di una specifica area nell'ambito della direzione tecnica, con lo scopo di assicurare lo sviluppo delle politiche di sicurezza e l'istituzione di un'unità di crisi per definire le procedure per la gestione delle emergenze e per affrontare operativamente le stesse. Ho potuto verificare di persona recandomi a Milano subito dopo l'incidente di due settimane orsono che l'istituzione di questa unità di crisi ha comportato un vantaggio rispetto al modo con cui le Ferrovie dello Stato avevano affrontato l'emergenza relativa a precedenti incidenti, c'è stato un netto miglioramento del servizio verso gli utenti che è stato anche rilevato con soddisfazione dai cittadini stessi nelle varie interviste apparse in televisione subito dopo l'incidente.

È stato stipulato inoltre un accordo con il Dipartimento per la protezione civile per l'assistenza dei passeggeri in situazioni di crisi e si sta procedendo all'assunzione e alla formazione professionale del personale esperto in nuove tecnologie per la sicurezza.

Per quanto riguarda gli interventi di manutenzione e ammodernamento le ore di lavoro dedicate alla manutenzione del materiale rotabile sono aumentate nel 1997 – quindi nell'ultimo anno per riferirci alla fase più recente – rispetto al 1995-1996 del 28 per cento; le somme destinate alla manutenzione nel 1997 sono arrivate a 3.700 miliardi.

Come già gli onorevoli parlamentari hanno avuto modo di apprendere, c'e stato un ulteriore impegno molto intenso da parte del Ministero dei trasporti nei giorni scorsi che ha portato ad una verifica di fattibilità con i dirigenti delle Ferrovie dello Stato di due importanti progetti. Il primo concerne l'istallazione di una cosiddetta «scatola nera» a bordo dei treni per verificare non solo le cause degli incidenti ma anche per realizzare un monitoraggio continuo dei tracciati e del loro rapporto tempo-velocità di percorrenza che consenta, sulla base della verifica dei tracciati stessi, di accertare se lungo un determinato percorso siano state rispettate le regole di conduzione del treno previste per lo stesso oppure se siano stati commessi con frequenza errori che potranno così essere tempestivamente corretti al fine di evitare ulteriori incidenti. Il secondo riguarda un'accelerazione degli investimenti inerenti all'istituzione dell'*automatic traffic control*, ATC, e un momentaneo sfoltimento, a partire dall'avvio del prossimo orario estivo, del numero dei treni sulle tratte di rete più congestionate.

In relazione a questa indicazione data dal Ministero si è discusso se fosse utile o no ridurre il numero dei treni, poichè ciò potrebbe creare disagio a qualche fascia di viaggiatori. Noi pensiamo che la questione della sicurezza debba avere assoluta priorità e che i cittadini possano comprendere che, in attesa dell'entrata in funzione dei sistemi di controllo automatico del traffico, sia preferibile, nelle tratte più congestionate, avere magari qualche treno in meno nel corso della giornata ma qualche certezza in più sui livelli di sicurezza nell'erogazione del servizio.

Per quanto riguarda l'evento verificatosi l'11 novembre 1997, sono in corso gli accertamenti avviati dalla Procura della Repubblica di La Spezia nonchè quelli della commissione tecnica nominata dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. Dai primi accertamenti risulterebbe un funzionamento regolare degli apparati di stazione, di segnalamento e della infrastruttura in genere.

Infine, circa l'evento del 28 novembre 1997, sono in corso gli accertamenti della Procura della Repubblica di Genova e della commissione tecnica nominata dalla società, ma anche in questo caso i primi accertamenti confermerebbero la regolarità dei funzionamenti connessi con gli apparati di stazione, di segnalamento e della infrastruttura.

LAURO. Signor Presidente, sarebbe necessario avere a disposizione un tempo maggiore dei previsti cinque minuti per spiegare le ragioni per cui ci dichiariamo insoddisfatti della risposta del sottosegretario Soriero.

PRESIDENTE. Senatore Lauro, le faccio notare che a volte la concisione coincide con l'efficacia.

LAURO. Mi auguro che abbia finalmente corso la proposta di istituire una Commissione di inchiesta parlamentare sulla sicurezza delle Ferrovie dello Stato.

Si tratta di un problema più generale: mi chiedo, ad esempio, come sia possibile entrare nell'Unione monetaria europea con ferrovie che versano in condizioni così disastrose.

Desidero ricordare che con la presentazione di una mozione parlamentare, di cui sono stato primo firmatario, abbiamo evitato che gli utenti subissero, a partire dal primo gennaio di quest'anno, un aumento delle tariffe che sarebbe stato imposto senza alcun miglioramento del servizio e della sicurezza.

Vorremmo sapere a quali criteri rispondono le nomine dei dirigenti delle Ferrovie dello Stato. Sappiamo infatti che vengono assunte persone laureate con 90 e magari restano prive di incarichi persone che si sono laureate con 110 e lode. Mi chiedo se siano queste le novità introdotte nell'amministrazione statale alle quali dovrebbero credere i cittadini italiani, i quali non hanno voce in capitolo per ribellarsi a questo sistema di potere.

Alcuni dirigenti delle Ferrovie dello Stato, che hanno provocato lo sfascio della Circumvesuviana, sono stati promossi a livello nazionale: su tale rilievo non ho avuto ancora risposta. Ci chiediamo se sia questo il modo di gestire un'azienda che dovrebbe sostenere la concorrenza sul mercato. Allo stato attuale, più che all'Europa ci stiamo avvicinando all'Albania. Le promesse del presidente del Consiglio Prodi di trasformare il Mezzogiorno nella «Florida d'Europa» non sono state mantenute: il Meridione sta diventando piuttosto la Florida degli albanesi. Osservo che la Florida non e situabile in paesi nostalgici del dittatore Hoxha che tante rovine hanno provocato nel mondo intero.

Anche se la gestione non spetta al Parlamento ma al dirigenti nominati dal Governo, che evidentemente sono incapaci, avremmo bisogno di notizie più chiare. Nei paesi europei vige la regola della responsabilità della gestione: in Italia invece è emblematico l'esempio di Prodi che, dopo essere stato presidente deIl'IRI, e diventato addirittura presidente del Consiglio.

Noi non vogliamo che l'Italia regredisca e continueremo a chiedere con forza che sia rispettato il diritto dei cittadini a viaggiare su treni comodi e sicuri.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01154 in materia di competenza del Ministero del tesoro:

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

che il decreto-legge 21 novembre 1996, n. 598 (atto Camera n. 2750), recante «Provvedimenti urgenti per l'accelerazione delle proce-

dure di dismissione delle partecipazioni detenute indirettamente dallo Stato e per la sistemazione della situazione finanziaria delle società di cui lo Stato è azionista unico», che aveva l'obiettivo primario di salvaguardare l'equilibrio patrimoniale dell'IRI e di alleviarne gli oneri finanziari in particolare attraverso il trasferimento al Tesoro delle partecipazioni detenute dall'IRI nella STET, è stato respinto dall'Assemblea della Camera in data 15 gennaio 1997;

che in data 19 febbraio 1997 è stato presentato al Senato dal ministro del tesoro Ciampi, di concerto con il ministro delle finanze Visco, un disegno di legge (atto Senato n. 2132) concernente «Disposizioni in materia di dismissioni delle partecipazioni detenute indirettamente dallo Stato e di sanatoria del decreto-legge n. 598 del 1996», che è stato esaminato dalle Commissioni 6ª e 8ª riunite, ma è ancora in attesa di essere discusso dall'Assemblea del Senato;

che attualmente è all'esame della 8ª Commissione del Senato lo schema di decreto relativo all'alienazione delle partecipazioni detenute dal Ministero del tesoro nella Telecom Italia,

si chiede di conoscere:

perchè dopo la bocciatura del primo provvedimento alla Camera, nonostante le affermazioni di Prodi che sminuiva la portata di tale *débâcle* sottolineando che si trattava di una questione puramente formale, il Governo abbia presentato un disegno di legge di sanatoria degli effetti del sopracitato decreto; qualche malizioso potrebbe affermare che tale provvedimento ha rappresentato un *escamotage* per consentire di portare a conclusione un'operazione di pura facciata diretta ad evitare la crisi irreversibile dell'IRI, la cui esposizione debitoria alla fine del 1996 ammontava a circa 23.500 miliardi, e non per perseguire le finalità di dismissione e quindi di privatizzazione della STET;

se non si ritenga opportuno assumere adeguate iniziative perchè il provvedimento venga esaminato al più presto, dal momento che si è sempre ribadita l'urgenza e la necessità delle norme in esso contenute;

quale sia la *ratio* del decreto attualmente in esame considerando l'esistenza dei provvedimenti precedenti e la loro sorte ed inoltre il fatto che nella relazione di Prodi e Ciampi all'atto Camera n. 2750 veniva evidenziato che «avvenuto il trasferimento delle azioni STET al Tesoro questi provvederà a dismetterle dopo che siano realizzate le condizioni di legge»;

per quali motivi siano stati mutati i piani originari della procedura di fusione della STET e della Telecom con inattesa sostituzione dei vertici aziendali;

quale sia il motivo per cui il ministro Ciampi non abbia consentito di concedere la facoltà di convertire le azioni di risparmio STET e Telecom in azioni ordinarie, decisione che ha provocato una perdita secca delle prime del 18,5 per cento e delle seconde del 18,7 per cento in una sola settimana, da sabato 6 giugno a giovedì 12 giugno; tale operazione è «inconcepibile» sia sotto il profilo del metodo che dei contenuti, inaccettabile per il modo in cui ne è stata data comunicazione, pericolosa per l'azionista Tesoro

perchè lo rende poco credibile alla vigilia di importanti dismissioni potendosi ravvisare un caso di *insider trading* di Stato;

se il Governo non ravvisi in tale opera di salvataggio nei confronti dell'IRI un conflitto di interessi in capo al Ministero del tesoro, inteso come conglomerata finanziaria e probabilmente la maggiore *holding* in Europa, dal momento che partecipa totalmente o parzialmente alla BNL, al Banco di Napoli, al Mediocredito, all'INA, all'ENI, alle Ferrovie dello Stato, alla GEPI, all'IRI ed alla STET, e, qualora lo ravvisi, come intenda superarlo.

(3-01154)

CAVAZZUTI, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. In uno dei diversi quesiti dell'interrogazione 3-01154 si chiede di conoscere lo stato di attuazione del disegno di legge di sanatoria del decreto-legge n. 598 del 1996 non convertito in legge dalla Camera dei deputati.

Il senatore Lauro ricorderà che il disegno di legge cosiddetto salva effetti del citato decreto-legge decaduto è stato approvato dal Senato in data 8 luglio 1997. La Commissione bilancio della Camera dei deputati ha concluso l'esame in sede referente il 19 novembre 1997 e il disegno di legge è in attesa di essere esaminato dall'Assemblea. Ricordo, per inciso, che il testo normativo favorisce gli adempimenti a valle dell'operazione di fusione che riguardano essenzialmente la voltura dei cespiti immobiliari e degli autoveicoli a nome della società incorporante, ovvero Telecom-Tim, in esenzione tributaria, come recita l'ultimo comma dell'articolo 3.

Il senatore Lauro avanza il sospetto che l'operazione di fusione di Stet e Telecom e l'acquisto da parte del Tesoro della Telecon sia un *escamotage*. A tale proposito ricordo che l'acquisto di Telecom da parte del Tesoro, con le risorse a disposizione nel fondo per l'ammortamento dei debito pubblico, è stata una delle prime iniziative del Governo volte a ridurre l'indebitamento dell'IRI verso terzi, in base all'impegno assunto con il famoso accordo tra il ministro Andreatta e il commissario europeo Van Miert. Siamo dunque ben lungi da un'operazione di pura facciata.

Desidero ricordare altresì che l'operazione di fusione di Stet e Telecom ha consentito l'azzeramento di quello che veniva chiamato *holding discount* e che l'acquisto da parte dei Tesoro della somma di 14.500 miliardi, grazie alla fusione che aveva evidenziato il *core business* della società, ha notevolmente contribuito al risanamento finanziario dell'IRI. Ricordo anche che l'operazione è stata effettuata secondo le disposizioni dettate dai decreti del 21 novembre 1996 e del 4 marzo 1997 che hanno fissato i termini per l'acquisto, stabilito la retrocessione all'IRI delle plusvalenze e i costi che dovevano essere rimborsati al tesoro per l'operazione allora effettuata. Non si è trattato dunque di un *escamotage* bensì di un'operazione assolutamente positiva da un punto di vista finanziario, come hanno dimostrato la successiva privatizzazione di Telecom e l'apprezzamento positivo dei mercati.

Per quanto riguarda i problemi della fusione ricordo che la decisione di fondere Stet e Telecom derivò sostanzialmente dall'identificazione

del titolo meglio apprezzato dal mercato. Proprio in questa Commissione fu discussa a lungo la decisione di sostituire i vertici aziendali; la sostituzione avvenne alla fine del 1996 e i nuovi vertici furono nominati con l'incarico di portare a termine la fusione (la relativa delibera fu approvata dal tribunale il 18 luglio 1997) e la privatizzazione di Telecom.

Nel penultimo quesito dell'interrogazione si chiede di conoscere il motivo per cui si decise di non concedere la facoltà di convertire le azioni di risparmio di Stet e Telecom in azioni ordinarie. Desidero ricordare i fatti che fecero maturare tale decisione.

Sostanzialmente questa era motivata dal fatto che qualunque intervento o sulle azioni ordinarie o su quelle di risparmio avrebbe avuto un notevole impatto sul mercato finanziario di allora.

Ricordo anche al senatore Lauro, e questi sono dati che possiamo trovare sfogliando i bollettini di borsa di quel periodo, che è pur vero come lui dice che tra il 6 e il 12 giugno 1997 i titoli di risparmio Stet e Telecom Italia persero il 18,5 per cento ma voglio anche ricordare che a quella perdita seguì una crescita del valore di borsa del 101 per cento per le azioni Stet ordinarie, del 55 per cento per le azioni Stet risparmio e del 51 per cento per le azioni Telecom ordinarie; dunque la fusione riuscì a valorizzare tutti i titoli del Gruppo che si andava fondendo e che si andava successivamente privatizzando. Quindi l'operazione in qualche modo è stata apprezzata, come ho detto precedentemente, dai mercati che hanno sostenuto la privatizzazione di Telecom.

Ricordo anche che uno dei motivi che portarono alla mancata proposta di convertire le azioni di risparmio in azioni ordinarie fu, come ricorderà il senatore Lauro, che nello statuto della Telecom era imposto un tetto azionario del 3 per cento; vi era infatti il rischio che qualche investitore in possesso anche di azioni di risparmio per effetto della conversione si sarebbe trovato a disporre di una quota azionaria superiore al 3 per cento senza però poter esercitare i diritti di voto relativi, il che si sarebbe sicuramente riflettuto sull'andamento dei titoli nei mercati medesimi. Quindi, il Governo difende tale operazione, che è stata realizzata sostanzialmente a salvaguardia della liquidità e del mercato così come si presentava allora.

Per quanto riguarda l'ultimo punto sollevato dal senatore Lauro, cioè il problema del conflitto di interessi, questo è un tema su cui il Governo e il Ministero del Tesoro stanno riflettendo da tempo; esso non è semplice da risolvere, ci sono opinioni molto diverse nel campo dei giuristi circa il fatto se il conflitto d'interessi possa esistere in testa al Ministero del tesoro in quanto azionista di diverse società. Ripeto, si sta riflettendo se esiste il problema, se e rilevante, se debba richiedere una soluzione che comunque non è stata ancora trovata. Quindi il Governo considera questa ultima parte dell'interrogazione presentata dal senatore Lauro sull'argomento come una sollecitazione a procedere all'esame di questo problema, il quale, ripeto, ancora non è chiaro se e in che dimensioni possa esistere e quindi non si sa quale tipo di azione debba essere attuata. È ovvio che il Governo non desidera incorrere in problemi di conflitto

di interesse nella temporanea proprietà e gestione delle partecipazioni che per legge sono state assegnate al tesoro stesso.

LAURO. Signor Presidente, prima di tutto ringrazio il sottosegretario Cavazzuti per questa sollecitazione che il Governo accoglie in ordine al conflitto di interessi di cui abbiamo già parlato in precedenza in Aula; è forse l'unico dato positivo rinvenibile nelle risposte fornite in merito alle quali vorrei svolgere alcune considerazioni.

Signor Sottosegretario, quando parla degli impegni a livello comunitario in merito alle privatizzazioni vorrei ricordarle che c'era anche un altro impegno assunto dal Governo dinanzi all'opinione pubblica ed al Parlamento: le privatizzazioni venivano fatte per ridurre il debito pubblico e questo non è avvenuto.

CAVAZZUTI, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Non credo che abbiamo preso questo impegno.

LAURO. Le porterò degli articoli di qualificati giornali, come «Il Sole 24 Ore», che riportano la notizia.

Tra l'altro c'era il problema del Banco di Napoli. Forse lei lo ricorderà, si diceva in Aula che la vendita del Banco di Napoli sarebbe avvenuta per una cifra di circa 2000 miliardi, invece questa è avvenuta per una cifra di circa 61,5 miliardi; sono sbandate che un operatore finanziario non può assolutamente prendere. In questo momento l'interesse in capo al Ministero del tesoro è elevatissimo: probabilmente la più grande *holding* finanziaria in Europa. Questa è la realtà: lasciamole fare ai finanzieri queste cose, non ad un politico che deve gestire ben altri problemi.

Sottosegretario Cavazzuti, lei mi ha risposto dicendo che forse questo non è un *escamotage*; noi riteniamo invece che sia proprio un *escamotage* per togliere la possibilità al Parlamento di intervenire: mettendoli insieme certi passaggi diventano più semplici.

Noi questo tipo di operazione l'abbiamo addirittura definita «incesto finanziario»: il padre compra le azioni della figlia, della madre e così via; è un giro che certamente a tutti è noto e che in una società normale e occidentale non sarebbe possibile e, guarda caso, sempre con il tesoro che dice a chi vendere e a chi non vendere. Se fosse vera la voce che altri soggetti hanno chiesto di intervenire nell'acquisto di azioni del Banco di Napoli ed hanno ricevuto qualche «avvertimento» di non presentarsi perchè non era il caso, con la conseguente impossibilità di società estere di intervenire in questa normale vendita, sarebbe un fatto veramente gravissimo.

Il Ministero del tesoro potrebbe intervenire anche in un'altra vicenda. Quando il Banco di Napoli è stato venduto, l'amministrazione comunale di Napoli a seguito dell'emissione di buoni ordinari comunali (BOC), aveva depositati in pronti contro termine circa 220 miliardi finalizzati ad un investimento nei trasporti; ebbene, quando l'altro giorno il ministro Ciampi ha ricevuto diverse amministrazioni comunali il sindaco Bassolino poteva far presente che il comune di Napoli dispone di quella

cifra. In qualsiasi altro paese la notizia sarebbe stata riportata su tutti i giornali del mondo; è sufficiente che Bill Clinton baci la sua segretaria perchè la notizia faccia il giro del mondo! Il Ministero dovrebbe intervenire immediatamente visto che l'emissione di tali obbligazioni è avallata dallo Stato. Ebbene, Bassolino vende BOC ad un tasso di circa il 9 per cento a New York, anzichè farli comprare dai napoletani che invece prendono dalle banche un tasso di interesse del 4 per cento, e prende poi per i pronti contro termine un interesse di circa il 4,5 per cento. Noi riteniamo che un conflitto di interessi esista e debba essere risolto a breve; di fronte a situazioni molto gravi come quella in esame il conflitto di interessi di Berlusconi è ben poca cosa.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 11,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
DOTT. LUIGI CIAURRO