

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

2° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 OTTOBRE 1992

**Presidenza del Presidente FRANZA
indi del Vice Presidente FABRIS**

INDICE

Interrogazioni

PRESIDENTE:

- FABRIS (DC)	Pag. 8, 10, 13 e <i>passim</i>
- FRANZA (PSI)	2, 6, 19
ANGELONI (PDS)	2, 4, 5 e <i>passim</i>
BENVENUTI (PDS)	18
CAMBER sottosegretario di Stato per la marina mercantile	9, 13
FAGNI (Rifond. Com.)	16
MERLONI, ministro dei lavori pubblici	2, 5 7 e <i>passim</i>
NERLI (PDS)	19
PINNA (PDS)	14
VISIBELLI (MSI-DN)	9, 11, 13 e <i>passim</i>

Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale» (578)

(Seguito della discussione e rinvio)

«Riforma dell'ordinamento portuale» (652), d'iniziativa del senatore Rognoni e di altri senatori

«Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali» (665), d'iniziativa del senatore Fagni e di altri senatori

(Rinvio della discussione congiunta)

PRESIDENTE (FRANZA-PDS) Pag. 19 |

Presidenza del Presidente FRANZA

I lavori hanno inizio alle ore 9,15.

INTERROGAZIONI

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

Avverto che da parte del senatore Pinna è pervenuta la richiesta di attivazione dell'impianto audiovisivo per la presente seduta limitatamente allo svolgimento delle interrogazioni, e che il Presidente del Senato ha già manifestato il proprio assenso.

Poichè non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità viene assicurata.

La prima interrogazione è della senatrice Angeloni. Ne do lettura:

ANGELONI. - Al Ministro dei lavori pubblici. - Premesso: che giovedì 8 ottobre 1992 il Ministro dei lavori pubblici ha annunciato alla 8^a Commissione permanente del Senato, convocata per discutere il disegno di legge n. 126 sul completamento dei piani di ricostruzione post-bellica, l'annullamento delle concessioni del piano di Ancona alla Adriatica Costruzioni di Longarini; che nella note tra giovedì e venerdì 9 ottobre 1992 sono stati emessi ordini di custodia cautelare nei confronti di Edoardo Longarini e Camillo Florini, rispettivamente titolare e amministratore unico della Adriatica Costruzioni, di Gabriele Di Palma, Lamberto Sortino, Omero Romano e Filippo Prost, tutti funzionari e dirigenti del Ministero dei Lavori pubblici; che Filippo Prost, vicepresidente del Magistrato delle acque a Venezia, ha accompagnato il ministro Merloni come suo consulente sui piani di ricostruzione nel corso della riunione dell'8^a Commissione del senato, limitandosi a consegnare un suo intervento; che l'annullamento delle concessioni dei piani di ricostruzione riguarda solo Ancona, mentre nulla è stato proposto per le altre concessioni, un particolare di Macerata e Ariano Irpino, l'interrogante chiede di sapere: se il Ministro in indirizzo non ritenga di spiegare urgentemente le ragioni del suo comportamento; se non ritenga di avviare subito un'indagine all'interno del Ministero dei lavori pubblici per accertare coinvolgimenti sia politici che burocratici anche più ampi di quelli che compaiono dall'elenco degli arresti; se non ritenga di costituirsi parte civile nel procedimento a carico di Longarini e degli altri inquisiti, così come già deliberato dalla Giunta comunale di Ancona, a difesa dell'interesse pubblico leso anche da chi ha operato all'interno della pubblica amministrazione.

(3-00236)

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici.* Signor Presidente, onorevoli senatori, rispondo all'interrogazione della senatrice Luana Angeloni

dovendo dichiarare anche una certa sorpresa per il contenuto e per i toni usati dall'interrogante nel documento.

Comunque, in relazione alle domande formulate dalla senatrice Angeloni nella interrogazione in oggetto, si precisa quanto segue.

Come certamente la senatrice Angeloni non ignora, le strutture e gli organici del Ministero dei lavori pubblici sono da tempo ridotti al minimo; se a ciò si aggiunge la estrema complessità e tecnicità della vicenda dei piani di ricostruzione, i cui inizi - voglio rilevarlo - risalgono a circa quaranta anni fa, non sarà difficile comprendere che i funzionari che ne hanno una approfondita conoscenza sono pochissimi.

Il dottor Filippo Prost è il più anziano e il più esperto; egli, per quanto mi risulta, ha collaborato lealmente insieme ad altri funzionari per fornire i dati che la settimana scorsa ho sottoposto all'attenzione di codesta Commissione, la quale mi sembra ne abbia apprezzato la completezza e la chiarezza. Che poi il dottor Prost si possa essere reso responsabile di illeciti penali è questione di cui nè io personalmente nè l'Amministrazione eravamo a conoscenza.

La relazione della commissione Coltelli è stata messa a disposizione di codesta Commissione (con ciò mi riferisco ad un'altra specifica domanda) tramite il suo Presidente il giorno dopo il dibattito dell'8 del corrente mese, nel corso del quale ne fu richiesta l'esibizione, e ciò e in coerenza con il costante comportamento di correttezza e di trasparenza cui è ispirata l'azione del mio Ministero.

Circa la costituzione di parte civile, con nota pure del 9 ottobre 1992 indirizzata al Presidente di codesta Commissione, senatore Franza, si è chiarito che sin dal 1991 l'Amministrazione dei lavori pubblici ha proceduto a tale adempimento e la competente avvocatura distrettuale segue con attenzione la tutela degli interessi pubblici. L'8 ottobre non lo sapevo, non posso sapere tutto; mi riferisco anche a quello che è avvenuto negli anni trascorsi.

Quanto all'apertura di un'indagine, si fa presente che questo Governo è stato in grado di intervenire nella vicenda a procedimento penale ormai avviato da tempo e con indirizzi precisi e indagini mirate dal punto di vista soggettivo ed oggettivo. È sembrato opportuno non avviare un'inchiesta amministrativa in questo momento, bensì attendere gli imminenti sviluppi del processo penale.

Come già chiarito nel corso della discussione, il caso Ancona presentava profili affatto particolari; ciò non toglie che, anche per le concessioni relative a Macerata e ad Ariano Irpino, è in corso una verifica delle possibilità di fare ricorso a forme di autotutela amministrativa; tale verifica richiede una attenta ed approfondita valutazione dei dati di fatto temporali e finanziari che, come già detto, non sono uniformi ma si differenziano da quelli di Ancona.

A tal fine, su precisa disposizione, la direzione generale competente ha predisposto una relazione che è stata trasmessa al Gabinetto in data odierna: le relative verifiche di fatto e le conseguenti proposte saranno quanto prima rese note unitamente alle determinazioni adottate.

Comunque aggiungo che le situazioni di Ariano Irpino e di Macerata sono diverse anche dal punto di vista temporale, per cui non è detto che si possano applicare le stesse conclusioni applicate per il caso di Ancona.

Concludendo, non può non manifestarsi la meraviglia e l'amarrezza di dover constatare come si rivolga un'interrogazione caratterizzata da ingiustificata acrimonia rispetto ad una gestione che è intervenuta con forte durezza, assumendosi gravi responsabilità politiche, amministrative e civili e andando ben al di là delle stesse proposte contenute nel disegno di legge presentato dalla senatrice interrogante.

ANGELONI. Consentirà il ministro Merloni che la sorpresa più grande è stata la nostra a leggere sui giornali, poche ore dopo averlo ascoltato in Commissione accompagnato dal suo consulente dottor Filippo Prost, che il medesimo era stato raggiunto da un ordine di custodia cautelare; ed è stata molto grande la nostra sorpresa, signor Ministro, perchè, a riprova del fatto che non c'è un atteggiamento pregiudiziale e strumentale nella valutazione dell'azione del Governo, io stessa giovedì scorso avevo espresso apprezzamento per la decisione assunta da lei di procedere all'annullamento delle concessioni a Longarini per il piano di ricostruzione di Ancona.

Certo che ciò che è successo subito dopo, il precipitare degli eventi, ci ha fatto pensare a coincidenze quanto meno strane rispetto alle quali le abbiamo chiesto di pronunciarsi; infatti la vicenda della ricostruzione ha una storia molto lunga e il fatto che il Ministro giungesse a certe conclusioni, alla vigilia di un procedimento giudiziario che ha portato a degli arresti, ha chiaramente fatto sì che, ripeto, alla prima soddisfazione, che abbiamo puntualmente manifestato, subentrasse una sorpresa, anzi ben più di una sorpresa, uno sconcerto. Quindi, come parlamentare, mi sono sentita in dovere di chiedere al Ministro di venire qui a spiegare perchè erano potute accadere certe cose.

Pertanto, la meraviglia, l'amarrezza, io credo, signor Ministro, che siano pienamente comprensibili alla luce del cataclisma vero e proprio che si è abbattuto sul Ministero dei lavori pubblici.

Perchè Prost? Lei dice che è il più esperto o comunque tra i più esperti funzionari che il Ministero ha in merito alla vicenda della ricostruzione; ma noi abbiamo appreso dei suoi trascorsi giudiziari proprio per l'eco che la notizia del suo arresto ha avuto sulla stampa. Doveva risultare, signor Ministro, non ciò che sarebbe accaduto dopo poche ore, ma ciò che era già accaduto negli anni precedenti. A meno che il Ministro non smentisca, dalla stampa si è appreso che il dottor Prost è già stato coinvolto nelle indagini giudiziarie per quanto riguarda lo scandalo dei prefabbricati in Friuli nel 1984, e poi nel 1986, in riferimento a una vicenda che ha interessato la magistratura per quanto riguarda la costruzione di prefabbricati in Irpinia. Quindi, si tratta di un alto dirigente del Ministero già inquisito per ben due volte. Inoltre (chiedo anche conferma al Ministro perchè non voglio fare accuse indebite) mi risulta che ci sia anche stato un passaggio attraverso arresti del suddetto funzionario.

Io non ero a conoscenza di questi trascorsi e sono intervenuta quando è esplosa la vicenda riferita ad Ancona; ma è grave che non lo fosse il Ministro e che su una vicenda come questa si sia avvalso di un collaboratore che aveva dei precedenti che certamente non possono deporre a suo favore rispetto alla fiducia di cui dovrebbe godere.

Quindi, come vede, signor Ministro, le nostre valutazioni contenute nell'interrogazione non sono assolutamente strumentali: sono argomentate, sono di merito. E insisto: la sorpresa più grande - ce lo consenta - è stata davvero la nostra.

Per quanto riguarda la relazione della commissione ministeriale io ho accolto con piacere la notizia che il Presidente della Commissione mi ha dato, ma dopo aver depositato l'interrogazione, altrimenti non avrei sollecitato il Ministro alla consegna di un atto che aveva già provveduto a trasmettere. Quindi, prendo atto che c'è stata da parte del Ministro la consegna della relazione. Così come prendo atto favorevolmente che c'è stata, da parte del Ministero, la costituzione di parte civile rispetto al procedimento a carico di Longarini, che vede il Ministero stesso, quindi la pubblica amministrazione, come parte lesa, se è vero, com'è vero, che c'è una presunta truffa ai danni dello Stato che ammonta a ben 164 miliardi, così come hanno attestato i magistrati inquirenti.

Il Ministro giovedì scorso si era riservato di valutare la possibilità di costituzione di parte civile. Noi ritenevamo che fosse un atto necessario, così come lo ha ritenuto necessario il comune di Ancona: il fatto che oggi il Ministro ci dica che si era già provveduto...

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Era già stato fatto.

ANGELONI. Bene, signor Ministro, ma se non lo sapeva lei tanto meno lo potevo sapere io.

Se lei telefona al Presidente, io non posso esserne a conoscenza; quindi non capisco perchè si offende del fatto che mettiamo nero su bianco una cosa così ovvia che lei aveva già provveduto a fare, mi permetta!

L'altra questione sollevata nell'interrogazione è che noi chiediamo un'indagine amministrativa all'interno del Ministero dei lavori pubblici per accertare coinvolgimenti sia politici che burocratici anche più ampi di quelli che compaiono dall'elenco degli arresti. E, se facciamo affermazioni di questo tipo, evidentemente abbiamo ragioni per farle.

D'altra parte sul Ministero dei lavori pubblici si sta abbattendo una bufera che non riguarda solo Ancona e la ricostruzione post-bellica ma anche numerose altre vicende che si riferiscono, ad esempio, alla gestione dei fondi ANAS, eccetera; ma non voglio ora farne l'elenco.

Quindi, vi è una serie di vicende giudiziarie che coinvolgono direttamente il Ministero nei suoi vertici, per cui ci sembra doveroso chiedere l'apertura immediata di una indagine, e non quando sarà conclusa l'azione penale, signor Ministro. Infatti, non possiamo rinunciare ad uno spazio politico, istituzionale e di governo dei processi che si stanno verificando in questo periodo delegando tutto alla magistratura, la quale ha un suo compito, lo sta svolgendo, e lo faccia fino in fondo, ma - ripeto - vi è uno spazio politico-amministrativo che non può essere delegato. Pertanto, ribadisco la necessità di avviare immediatamente un'indagine amministrativa, non quando i giudici avranno condannato qualcuno, anche perchè in quel caso vi è la legge che stabilisce cosa bisogna fare, non è più necessario avviare indagini amministrative.

Da ultimo, solleviamo un'altra questione: ci chiediamo perchè si stia procedendo in un modo per Ancona e in un altro per le altre concessioni; mi riferisco ai casi di Macerata, Ariano Irpino e Pantelleria.

Ho letto con molta attenzione il resoconto dell'intervento che il Ministro ha svolto la volta scorsa, in particolare mi riferisco a quando egli ancora l'annullamento della concessione di Ancona ad un imminente pronunciamento della Corte di giustizia europea, prevenendo quindi una sentenza di condanna. Ma di sentenze di condanne - mi consenta, signor Ministro - la Corte di giustizia in materia di appalti ne ha emesse a bizzeffe, e potremmo farne l'elenco. Questo non è mai stato un elemento di valutazione dell'azione del Ministero. Che poi lo sia in questo caso, mi fa piacere perchè significa che si tiene conto di una normativa europea che diventa sempre più pregnante anche per la nostra azione, però ho dato molto più valore all'altra argomentazione contenuta nella risposta del Ministro, e cioè che si procedeva in quel modo perchè la sopravvivenza della concessione costituiva danno crescente per la pubblica amministrazione, così come suffragato da tutte le relazioni di tutti gli esperti nominati a qualunque livello istituzionale: ha indagato il Parlamento nella precedente legislatura ed è giunto a quelle conclusioni; ha indagato il Ministro attraverso i suoi esperti ed è giunto ugualmente a quelle conclusioni, così come la Corte di giustizia europea e i magistrati di Ancona; anche la Corte dei conti sta giungendo a quelle stesse conclusioni. Quindi, l'elemento più pregnante di valutazione rispetto all'annullamento è sicuramente questo, e tale elemento, signor Ministro, è pregnante allo stesso modo per quanto riguarda le concessioni di Macerata, Ariano Irpino e Pantelleria, anche se non è in atto un procedimento della Corte di giustizia europea.

Pertanto, mentre - ripeto - abbiamo apprezzato la tempestività con cui ci si è mossi per Ancona, messa certo in discussione dagli arresti intervenuti subito dopo, invitiamo caldamente il Ministro ad andare avanti con determinazione anche rispetto a Macerata, Ariano Irpino e Pantelleria sia per l'annullamento delle concessioni, trovando gli elementi necessari per la revoca (non si deve neanche studiare molto per fare questo), ma anche per quanto riguarda il lavoro per il cui svolgimento il Ministro ha incaricato una commissione di esperti ai fini della valutazione e quantificazione delle risorse necessarie per completare le opere in corso. Quindi, questa commissione entro il 15 novembre ci dirà cosa manca ancora per tale completamento e quanti fondi devono essere messi a disposizione per questo. La stessa commissione, oppure un'altra (questo non è un problema), deve essere in grado, per quella stessa data o comunque quanto prima, di dirci cosa è necessario fare, anche perchè vi sono colleghi che, nel merito della discussione del mio disegno di legge, insistono per sapere la quantificazione esatta, ...

PRESIDENTE. Questo comunque, senatrice Angeloni, non può essere oggetto della discussione odierna.

ANGELONI. Signor Presidente, concludo il mio intervento, confermando - come si evince chiaramente da tutto quello che ho dichiarato - il contenuto della mia interrogazione.

Signor Ministro, dati gli eventi, era mio dovere interrogarla; non posso che dichiararmi del tutto insoddisfatta per la sua risposta.

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, se mi è consentito, vorrei rispondere alla senatrice Angeloni.

Se grande è stata la sua sorpresa, molto più grande è stata la mia proprio nel sentire i suoi discorsi. A parte il fatto che lei, senatrice Angeloni, conosce molto bene tutta la situazione. Peraltro, il testo del disegno di legge da lei presentato è praticamente copiato da quello che io stesso ho redatto e che le ho consegnato nella scorsa legislatura, per cui lei conosce bene tutta la situazione dei rapporti con Longarini. Sono rimasto veramente amareggiato, sorpreso – lo voglio ancora ribadire – per il modo con cui lei tratta tali questioni.

Anzitutto, lei pone quasi in dubbio il fatto che vi sia un'assoluta autonomia nelle decisioni prese dal Ministero rispetto a quelle della giustizia. Lei ha affermato che è molto strano che dopo poche ore dall'annuncio dell'annullamento vi siano stati degli arresti. D'altra parte, poi mi accusa di essermi avvalso della collaborazione di Filippo Prost. Ma se avessi saputo qualcosa, che Prost era implicato, certamente non l'avrei fatto. Come può pensare una cosa del genere, senatrice Angeloni? Questo è veramente un modo scorretto di agire, che io non accetto assolutamente.

Per quanto riguarda la questione relativa a Filippo Prost, devo far presente che è un funzionario del Ministero, anzi uno dei migliori funzionari che abbiamo, e sono pochissimi perchè il nostro è un Ministero povero, sprovvisto di gente qualificata. Come potevo sapere che Prost era implicato? Vi erano altri funzionari del Ministero indicati nella lettera, ma non c'era il nome di Prost, che – lo ribadisco – era il più esperto e aveva partecipato a tutte le riunioni che ho tenuto per prendere questa decisione, che è stata molto difficile, sofferta, traumatica. Egli ha collaborato lealmente e mi sono avvalso della sua collaborazione perchè ritenevo che fosse un elemento base dal quale poter attingere informazioni dal momento che non potevo averle tutte io. Se poi Prost è implicato, lo verificheremo.

Lei, senatrice Angeloni, dichiara che Prost aveva avuto dei precedenti penali; le ricordo che Prost è stato assolto con formula piena, cioè perchè il fatto non sussiste. Quindi, o noi crediamo alla giustizia oppure dobbiamo ritenere che una persona assolta con formula piena dall'Amministrazione giudiziaria debba comunque essere considerata sempre sospetta. Ma questo non è lecito anche in base alla Costituzione del nostro paese: non posso ritenere colpevole chi è stato assolto in questi termini, cioè non con formula dubitativa ma perchè – ripeto – il fatto non sussiste.

Infine, per quanto riguarda la questione di Macerata, Ariano Irpino e Pantelleria, le faccio presente che si tratta di tre casi completamente diversi.

Come ho già detto l'altra volta, quanto a Pantelleria, vi è stata una gara per l'assegnazione della concessione, e non rientra nella possibilità di annullamento, secondo le norme CEE, alle quali ho già accennato. Macerata e Ariano Irpino sono casi diversi da Ancona perchè hanno tempi diversi.

Dobbiamo valutare la questione sotto questo profilo. Infatti, se si fosse trattato di casi identici, si sarebbe potuto intervenire immediatamente, ma non è così. Probabilmente dovremo ricorrere al Consiglio di Stato per sapere se possiamo procedere all'annullamento per quanto riguarda Macerata e Ariano Irpino. Anche se siamo a conoscenza del fatto che il danno per l'erario, in particolare per Macerata, è simile a quello di Ancona, come sistema e modo di operare, non possiamo procedere all'annullamento per tale motivo. Questa, infatti, è la conseguenza di legislazioni e decisioni adottate dal Ministero, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dai comuni eccetera. Si tratta di una serie di decisioni conseguenti. Ho provveduto all'annullamento per il caso di Ancona sulla base giuridico-formale dell'entrata in vigore della normativa europea, che ha prevalenza sulle leggi italiane - come chiaramente esposto nella mia relazione - e che indubbiamente era vigente al tempo della concessione.

Per Macerata non è così e allora non ho la possibilità giuridica per poterlo fare.

ANGELONI. Per Macerata vi è un ordine del ministro stesso di consegnare entro una certa data un progetto stralcio funzionale, pena la revoca della concessione. Sono passati dei mesi, non si è fatto niente e allora mi chiedo cosa fa il ministro!

MERLONI, *ministro dei lavori pubblici*. Concludo dicendo che per Macerata e Ariano Irpino darò la soluzione in tempi brevi.

Presidenza del Vice Presidente FABRIS

PRESIDENTE. Segue una interrogazione dei senatori Visibelli e Specchia. Ne do lettura:

VISIBELLI, SPECCHIA. - *Ai Ministri dei trasporti e dell'ambiente*. - Con riferimento alle odierne notizie di stampa relative a delle intese in atto tra le Ferrovie dello Stato e la Chicago Waste Management (multinazionale dello smaltimento dei rifiuti urbani ed industriali) allo scopo di instaurare una collaborazione finalizzata al trasporto dei rifiuti di città della Lombardia, del Veneto, dell'Emilia-Romagna, della Toscana e delle Marche e al loro incenerimento in impianti da realizzare nelle aree dismesse di proprietà delle Ferrovie dello Stato nel Centro-Sud, gli interroganti, ribadendo:

- a) che la pianificazione dello smaltimento dei rifiuti urbani spetta alle regioni e non ad una multinazionale;
- b) che il trasporto di rifiuti su grandi distanze è contrario al principio che ognuno debba smaltire i propri rifiuti;
- c) che l'utilizzo di megainceneritori (contrario al programma ministeriale in materia di tutela dell'ambiente) impedisce lo sviluppo della raccolta differenziata e del riciclaggio, per i quali è necessaria la creazione di una organizzazione capillare;

d) che nelle regioni del Sud già sono stati smaltiti e tuttora lo sono, legalmente ed illegalmente, rifiuti solidi urbani e rifiuti tossici e nocivi provenienti da zone del Nord Italia con grave danno per l'ambiente,

chiedono di sapere se i Ministri in indirizzo e il commissario straordinario delle Ferrovie dello Stato non intendano sollecitamente riferire in proposito presso le Commissioni 8ª e 13ª.

(3-00133)

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Rispondo a questa interrogazione, in sostituzione del sottosegretario Cursi, anche a nome del Ministro dell'ambiente.

Secondo quanto comunicato dall'Ente ferrovie dello Stato non è stato sinora formalizzato alcun accordo con la Waste Management per il trasporto ferroviario e lo smaltimento dei rifiuti.

L'Ente ferrovie dello Stato ha comunque confermato il proprio interesse allo sviluppo di tale tipo di trasporto, in conformità ai propri programmi diretti ad acquisire quote sempre maggiori del traffico merci attualmente effettuato su strada. Per il trasporto dei rifiuti solidi urbani, industriali e tossico-nocivi, l'Ente sta valutando, con il coinvolgimento di imprese del settore, alcuni modelli di gestione innovativi basati sull'utilizzo di tecnologie avanzate. Nell'assicurare che i relativi programmi verranno sviluppati nel rispetto delle esigenze sociali ed ambientali della collettività, l'Ente ha precisato al riguardo che non intende riferirsi a direttrici di traffico precostituite, che possano in alcun modo privilegiare determinate aree territoriali del Paese rispetto ad altre.

Va rilevato peraltro che allo stato attuale della normativa, non essendo stata ancora recepita nell'ordinamento nazionale la direttiva CEE 91/156, della quale si auspica un pronto recepimento, i rifiuti possono essere trasportati anche su grandi distanze e smaltiti in regioni diverse da quelle di produzione. L'attività pianificatoria, la regolamentazione ed il controllo in tale materia sono affidate alla competenza delle regioni e degli enti locali.

Per quanto riguarda i programmi di sviluppo della raccolta differenziata e del riciclaggio, con cui contrasterebbe l'impiego degli inceneritori, si fa presente che questi ultimi sono destinati allo smaltimento di frazioni di rifiuti economicamente non recuperabili, il cui incenerimento può in effetti costituire valida fonte di energia. Entro tali limiti l'utilizzo di inceneritori costituisce un sistema di smaltimento, beninteso ove gestito con tecnologie adeguate, nel rigoroso rispetto delle vigenti normative di difesa dell'ambiente e, in particolare, dei limiti di emissione nell'atmosfera di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203.

VISIBELLI. Il testo della nostra interrogazione è talmente chiaro che non è certamente con risposte fumose - in realtà confermate di quello che abbiamo sostenuto - che si possono eludere questi problemi.

Con la nostra interrogazione chiedevamo se l'Ente ferrovie dello Stato avesse in animo di organizzare questo *pogrom* di immondizia verso

il Sud; ci si risponde che non ha perfezionato l'accordo con la Waste Management ma che è interessato all'accordo stesso e sta lavorando in tal senso. Su questo aspetto potremmo ritenerci parzialmente soddisfatti.

Però ci viene anche detto che i rifiuti dei megainceneritori non permettono una raccolta differenziata e il riciclaggio, mentre noi riferivamo che la contrarietà all'utilizzo dei megainceneritori è nello stesso programma ministeriale in materia di tutela dell'ambiente.

Ci consentirà inoltre di ritenerci insoddisfatti quando lei dice che il trasporto dei rifiuti è contrario ad una direttiva della CEE, ma che non essendo ancora stata recepita questa direttiva - anche se il Governo si augura che venga fatto entro breve termine - l'accordo può essere portato avanti. Quella del Governo è un'impostazione contraddittoria che non ci può soddisfare: non è possibile lavorare per questi accordi se vuole recepire la direttiva 91/156 entro breve termine.

Inoltre, ce lo concederanno gli amici della Lega, non credo si debbano considerare le regioni meridionali come una pattumiera; d'altro canto abbiamo già sollevato questo problema, e non abbiamo avuto assicurazioni e garanzie da parte del Sottosegretario. Per queste considerazioni ci riteniamo insoddisfatti.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Pinna e di altri senatori. Ne do lettura:

PINNA, BENVENUTI, CHERCHI. - *Ai Ministri dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile e dell'interno.* - Premesso:

che a distanza di 17 mesi dalla tragica collisione del traghetto «Moby Prince» nulla è dato conoscere in forma ufficiale sulla effettiva dinamica del disastro e sulle eventuali responsabilità;

che tale silenzio contraddice l'impegno a riferire in tempi brevi al Parlamento assunto dal Governo immediatamente dopo l'evento;

che il ritardo risulta tanto più grave e ingiustificato - in presenza di tante vite umane perdute - se si tiene conto delle notizie contrastanti circa i ritardi nei soccorsi, del ritrovamento di tracce di esplosivo nella stiva della nave, nonché delle notizie di stampa secondo le quali la società armatrice, la Navarma, proprietaria della «Moby Prince», impiegherebbe ben 40 ex agenti segreti israeliani con l'obiettivo di proteggere le proprie navi - evidentemente considerate tuttora a rischio - da pericolosi quanto misteriosi attentatori,

gli interroganti chiedono di conoscere:

se non si ritenga di informare il Parlamento e l'opinione pubblica sulle conclusioni cui è pervenuta l'apposita commissione ministeriale dopo ben 17 mesi di indagini;

quali siano le valutazioni del Governo in ordine a dette conclusioni e quali iniziative anche legislative si intenda adottare per elevare la sicurezza della navigazione;

come si valuti il ricorso della Navarma agli agenti segreti in difesa delle proprie navi contro eventuali sabotaggi, se sussista un reale pericolo per i passeggeri e, in tale ipotesi, quali misure siano state adottate per scongiurarlo.

(3-00200)

Sullo stesso argomento sono iscritte all'ordine del giorno l'interrogazione della senatrice Fagni e di altri senatori e l'interrogazione del senatore Visibelli. Ne do lettura:

FAGNI, MARCHETTI, LIBERTINI, BOFFARDI, SARTORI. - *Ai Ministri dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile e della difesa.*
- Premesso:

che siamo ormai a quasi un anno e mezzo dalla tragedia del traghetto «Moby Prince» e non pare che da parte della commissione ministeriale preposta all'indagine sulle cause del disastro oltre che sulla gestione dei soccorsi si sia vicini alla conclusione;

che durante il telegiornale di Rete 4 trasmesso alle 13,30 di domenica 13 settembre 1992 e in alcuni quotidiani locali e nazionali si è parlato di una nuova testimonianza oculare, quella della signora Donatella Paterni di Livorno, e di altri testi di cui non sembra si voglia tenere conto nell'individuazione delle responsabilità di cui si deve rispondere non solo al Comitato delle famiglie delle vittime ma anche alla città ed al paese perchè anche questa tragedia non resti senza soluzioni,

gli interpellanti chiedono di sapere:

se la commissione abbia tenuto o abbia intenzione di tenere conto e come di quanto già emerse e sta ancora emergendo in ordine a ciò che accadde nella notte del 10 aprile 1991 al traghetto «Moby Prince» in partenza dal porto di Livorno e che costò la vita a 140 persone;

se non si ritenga di dover rendere chiaro ed esplicito al Parlamento e al paese tutto quanto è stato raccolto in quasi un anno di lavoro della commissione;

quali siano le ragioni, se ci sono, per le quali si sarebbero ritenute ininfluenti o addirittura negative alcune testimonianze che, in base a quanto è apparso al telegiornale di Rete 4 di domenica 13 settembre 1992, potrebbero condurre a soluzione l'indagine della commissione ministeriale.

(3-00237)

VISIBELLI. - *Al Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* - Si chiede risposta alla seguente interrogazione, già presentata nella precedente legislatura (4-06693, dell'11 luglio 1991):
Premesso:

che secondo quanto riportato dai telegiornali e dalla stampa gravissime dichiarazioni sono state rilasciate dal presidente della regione Toscana Marco Marcucci, dal presidente della provincia di Livorno Iginio Marianelli e dal sindaco di Livorno Roberto Benvenuti in ordine a risvolti poco chiari e ad oscure cause che hanno dato origine alla immane tragedia della «Moby Prince»;

che gravissime e precisissime accuse vengono formulate in una lettera dei predetti amministratori locali nei confronti dei responsabili della gestione del porto di Livorno in ordine:

a) alla mancanza di specifici piani per fronteggiare possibili situazioni di emergenza: in altre parole la locale capitaneria di porto non si sarebbe (non si sa se per incuria, per incapacità, per congenita

noncuranza o perchè così è l'«andazzo» generale) mai presa la briga di ideare, predisporre ed organizzare, anche attraverso periodiche esercitazioni, i servizi per affrontare, con il massimo della tempestività e dell'efficienza, le possibili emergenze e le drammatiche conseguenze di incidenti in mare;

b) alla incredibile inefficienza, al tragico ritardo e alla spaventosa improvvisazione dei soccorsi quando questi sono stati finalmente portati;

c) alla chiarissima volontà, manifestata nelle cose, di «insabbiare» (o, come con maggior forza e chiarezza polemica dicono nella citata lettera gli amministratori: «creare una nuova Ustica») ogni pur dovuto e solennemente promesso (si sa: in televisione è sempre bello e proficuo atteggiarsi a paladino della giustizia e del diritto!...) «accertamento delle responsabilità ed esemplarmente rigorosa punizione dei colpevoli»,

si chiede di conoscere quali valutazioni l'interrogato intenda dare in ordine ai fatti, alle considerazioni ed alle precise accuse contenute nella citata lettera degli amministratori toscani e dei familiari delle vittime della tragedia della «Moby Prince».

Oltre a questo, si chiede di conoscere più in particolare:

a) se corrisponda al vero l'accusa secondo la quale il comando della capitaneria di porto di Livorno non avrebbe mai predisposto alcun piano per fronteggiare le situazioni di emergenza ed ancor meno mai svolto esercitazioni ed addestramenti. A questo stesso proposito si chiede di conoscere se piani per affrontare improvvise emergenze erano stati predisposti dall'ammiraglio Francese, attuale comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto e, in precedenza, comandante della capitaneria di porto di Livorno;

b) se corrisponda al vero l'accusa circa i ritardi, le inefficienze e le negligenze connesse all'allestimento e alla conduzione delle operazioni di soccorso;

c) se corrisponda al vero la gravissima e circostanziata accusa contenuta nel citato documento, per la quale esisterebbe una precisa volontà di impedire - mediante insabbiamento - l'accertamento della verità e quindi degli errori, le negligenze e le responsabilità di politici e pubblici ufficiali evidentemente intoccabili.

Si precisa che una eventuale smentita dei contenuti della lettera in argomento non potrà (se l'interrogato avrà davvero l'ardire di tentare la via della smentita e del diniego) essere fatta in termini generici, ma dovrà essere precisa, circostanziata e riguardare uno per uno, punto per punto, gli argomenti ed i fatti descritti nella lettera.

Si ricordano qui, espressamente, alcune delle dichiarazioni rilasciate a commento della lettera dal presidente Marcucci così come riportate dalla stampa: «Riteniamo di avere la responsabilità di dire che la situazione non ci piace. Sembra esserci un clima da archiviazione che sorprende, amareggia»; «Non vogliamo avere la sensazione che si cerchi una copertura per qualcuno o qualche cosa. Hanno dato 90 giorni di tempo alla commissione ministeriale d'inchiesta, insediata con ritardo, e non è ancora nella condizione di poter cominciare a lavorare. E i tempi stringono, mancano poche settimane»; «Oltre all'archiviazione del problema generale della sicurezza in mare si rischia anche quella del caso in specie. È inaccettabile, sorprendente, di fronte al dolore che

tutto il paese ha provato per questa tragedia, la più grave degli ultimi cento anni della marineria italiana».

(3-00238)

Data l'identità della materia, propongo che le tre interrogazioni vengano svolte congiuntamente.

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero precisare alla Commissione che risponderò congiuntamente all'interrogazione 3-00200 del senatore Pinna ed altri ed alla interrogazione 3-00237 del senatore Fagni ed altri. A queste due interrogazioni si è aggiunta soltanto ieri in tarda serata l'interrogazione 3-00238 del senatore Visibelli, che riproduce integralmente altra interrogazione presentata nel corso della X Legislatura a cui l'amministrazione non ha risposto per la fine anticipata della legislatura, che rispetto alle altre due presenta delle implicazioni diverse. Su quest'ultima non sono in grado di rispondere compiutamente in questo momento: si tratta di un argomento delicato che richiede una notevole mole di documentazione per cui non è stato possibile elaborare una esauriente risposta nella serata di ieri. Spero che già nella prossima settimana il Governo sarà in grado di rispondere adeguatamente.

VISIBELLI. Non stiamo discutendo della utilizzazione dei servizi segreti israeliani a protezione della Moby Prince; credo che il problema principale in questa immane tragedia sia stato quello dei soccorsi nel porto di Livorno. Il problema riguarda più la responsabilità della capitaneria di porto di Livorno che quello che è successo un anno dopo.

Prendo comunque atto dell'impegno del Governo di rispondere alla mia interrogazione in tempi brevi.

PRESIDENTE. Poiché non si fanno altre osservazioni, rimane stabilito che vengono svolte congiuntamente le interrogazioni 3-00200 e 3-00237.

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Rispondo pertanto congiuntamente alle due interrogazioni 3-00200 e 3-00237.

Come è noto, a seguito della collisione verificatasi nel porto di Livorno tra la motonave Moby Prince e la motocisterna Agip Abruzzo, sono state avviate due inchieste, una giudiziaria e l'altra tecnico-amministrativa con la nomina da parte del Ministro della marina mercantile di una apposita commissione speciale d'inchiesta ai sensi dell'articolo 580, comma 3, del codice della navigazione.

Per quanto riguarda i lavori della Commissione ministeriale si fa presente che le complesse formalità procedurali previste in materia dal codice della navigazione e la notevole mole di documentazione integrativa che la Commissione stessa ha ritenuto necessario acquisire non hanno consentito di poter ultimare i lavori nei tempi previsti dal decreto istitutivo.

Fino ad ora la commissione ha tenuto 21 sedute, ha effettuato numerosi sopralluoghi, ha sentito 27 testimonianze, ha acquisito ingente documentazione dalla capitaneria di porto, dal R.I.N.A., dalla stessa autorità giudiziaria e da altre fonti ancora.

Attualmente è in attesa di conoscere l'esito di due perizie effettuate nel periodo luglio-agosto; l'una richiesta alla Marina militare-commissione permanente per gli esperimenti di materiale da guerra (Istituto di chimica degli esplosivi); l'altra al R.I.N.A., per esaminare gli organi di trasmissione dei comandi del timone.

Poichè anche l'inchiesta giudiziaria è ancora in corso, non è possibile, al momento, stabilire le responsabilità del sinistro; occorrerà pertanto attendere la conclusione sia dell'inchiesta giudiziaria sia dell'inchiesta amministrativa. L'esito di tali inchieste costituirà certamente elemento di valutazione per l'amministrazione marittima in vista dell'adozione di iniziative volte a migliorare la sicurezza della navigazione.

In relazione poi agli elementi di conoscenza inerenti al presunto reclutamento di agenti segreti da parte della Navarma a difesa delle proprie navi e dell'incolumità dei passeggeri, ho ricevuto esattamente cinque minuti fa un fax dalla prefettura di Livorno di cui do lettura: «Con riferimento all'interrogazione parlamentare in oggetto si comunica che il Ministero della marina mercantile - interessato dal Ministero dell'interno a seguito di sollecitazioni rivolte al riguardo dallo scrivente - ha reso noto che la Commissione speciale d'inchiesta appositamente costituita è tuttora in attesa dell'esito delle due perizie effettuate durante il periodo luglio-agosto e che pertanto il calendario delle prossime riunioni verrà fissato soltanto dopo l'acquisizione degli atti contenenti le risultanze delle predette perizie.

In ordine poi alla questione relativa alla presenza a bordo delle navi della compagnia Navarma di cittadini israeliani adibiti alla vigilanza e alla sicurezza delle navi stesse, risulta che la suddetta compagnia durante la scorsa stagione estiva, ha stipulato un contratto con una società estera di servizi di sicurezza. Tale contratto prevedeva la presenza su ogni nave della compagnia di uomini, muniti di strumenti di intercettazione radio e *metal detectors* miniaturizzati, che hanno svolto in maniera discreta un attento servizio di vigilanza.

È stato accertato dagli uffici della Polizia di Stato che i suindicati stranieri, di nazionalità israeliana, erano muniti di biglietti «open», rilasciati dalla società di navigazione senza che nei passaporti risultassero timbri di entrata e uscita apposti da uffici di frontiera nazionale.

Poichè i predetti non hanno reso entro i termini previsti le prescritte dichiarazioni di soggiorno sono stati, con provvedimenti adottati dallo scrivente alla fine di agosto, espulsi dal territorio nazionale attraverso il valico di frontiera aerea Roma-Fiumicino».

PINNA. In premessa vorrei dire, pregando il Sottosegretario di considerare tutta la mia stima, che ritengo che da parte del Governo, rispetto a questa vicenda di gravità estrema, ci sia una sottovalutazione. Credo che avrebbe dovuto essere presente stamane il Ministro.

Credo che questa sia la tragedia più grave che si è verificata in tempo di pace nei nostri mari, anzi lo è senz'altro. Ho anche l'impressione che questa vicenda che si presenta (l'abbiamo sentito ora dal Sottosegretario) ancora estremamente oscura venga affrontata dal Governo, (dal precedente Governo, ma - registro - anche da quello attuale) in modo piuttosto burocratico.

Io ricordo che a suo tempo il ministro Vizzini, nell'invitare il Parlamento a non nominare una propria Commissione d'indagine, diede ampie garanzie richiamando il fatto che era stata disposta appunto un'indagine da parte della magistratura ed un'altra tecnico-amministrativa (quella alla quale ora il Sottosegretario faceva riferimento) da parte del Ministero, con l'impegno allora a riferire al Parlamento in tempi brevi. Ora, se non avessimo sollecitato qui in Commissione la risposta a queste interrogazioni, il Governo avrebbe continuato a tacere. Credo che sarebbe stata anche una manifestazione di sensibilità, oltre che l'adempimento ad un impegno a suo tempo assunto se il Governo, anche nel corso dei lavori della commissione, fosse venuto a riferire.

Premetto subito che ho una fortissima preoccupazione, cioè che si voglia «insabbiare» questa vicenda. Ventuno sedute della commissione tecnico-amministrativa, ventisette audizioni, una serie di perizie: ogni cosa ha dei tempi, tutto può essere concluso, a me pare, se si vuole, in tempi ragionevoli. Un'analisi degli esplosivi (se è vero che si sono trovate delle tracce di esplosivi nelle stive della Moby Prince) non credo che richieda dei decenni, sono convinto che nell'arco di mesi e non di anni le indagini possano essere concluse.

Al di là delle notizie di manomissioni del relitto della nave, ritengo che anche da parte del R.I.N.A. la verifica della funzionalità della timoneria della Moby Prince potesse essere verificata nell'arco di settimane o nell'arco di qualche mese: invece ormai si avvicinano i due anni.

Fra l'altro, le cose che il Sottosegretario ora diceva dovrebbero sollecitare viepiù il Governo a pervenire alle risposte e ai chiarimenti. Per spiegarmi, pongo solo una questione. Se la Navarma ricorre a quaranta *ex* agenti segreti israeliani entrati in Italia - se non ho compreso male - in modo clandestino o comunque non regolare, c'è da presumere che la società armatrice propenda per l'ipotesi dell'attentato.

Infatti si deve ritenere che tutte le notizie disponibili siano in suo possesso, e se ricorre a far vigilare dagli agenti segreti ogni nave ciò fa ritenere che essa consideri le sue navi ancora a rischio. Probabilmente avremmo dovuto rivolgere l'interrogazione, oltre che al Ministro dei trasporti, anche al Ministro dell'interno. Il fatto che ora gli *ex* agenti israeliani siano stati espulsi dal territorio nazionale non ci tranquillizza, in assenza di chiarimenti del Governo.

Allora, un quesito che emerge dalla risposta fornita dal Sottosegretario è questo: quali altre misure il Governo ha assunto o intende assumere, ove fossero fondate le preoccupazioni della Navarma, perchè i passeggeri viaggino senza correre rischi?

Quindi, vi è una ragione in più perchè si arrivi rapidamente all'accertamento della verità ricostruendo l'intera vicenda.

L'altra questione, alla quale invece non è stata data alcuna risposta, riguarda la situazione complessiva della sicurezza in mare ed il

funzionamento delle capitanerie di porto, dei vigili del fuoco, di tutti i servizi che dovrebbero assicurare l'assistenza necessaria in caso di incidenti. Possiamo anche ritenere che si sia trattato di un attentato, ma anche che la nave fosse così obsoleta per cui la sua timoneria non funzionava. Comunque, il Governo ha la responsabilità di rendere più efficienti i servizi.

Tutta la stampa nazionale ha riportato notizie che fanno ritenere che i soccorsi siano partiti in ritardo. Vorrei pertanto sapere a tale riguardo (questa mattina non ci sono state fornite risposte in proposito) quali iniziative il Governo ha assunto, a prescindere dalla conclusione di questa indagine, al fine di rendere più efficienti i servizi di prevenzione degli incidenti in mare o, qualora si verificassero, di assicurare la rapidità di intervento. Questo vogliamo saperlo, anche perchè molte notizie farebbero ritenere che tante vite umane si sarebbero potute salvare se vi fosse stata una maggiore tempestività nei soccorsi.

Concludendo, riteniamo che le ragioni addotte per la mancata conclusione dei lavori da parte della commissione tecnico-amministrativa siano inconsistenti. Sappiamo bene che di questi tempi, con le apparecchiature di cui si dispone, qualsiasi analisi può essere conclusa in tempi brevi.

Non è certo necessario far passare degli anni per accertare se vi è stata una esplosione nella stiva, se la timoneria funzionava o meno, se dopo l'incidente è stata manomessa o, comunque, se vi sono stati degli interventi sulla nave per nascondere la verità su quanto accaduto.

Pertanto, sulla base delle molto parziali informazioni fornite dal sottosegretario Camber, mi dichiaro del tutto insoddisfatto e muovo ancora una critica molto severa all'atteggiamento burocratico che il Governo ha assunto nell'affrontare una tragedia di proporzioni immani.

FAGNI, Signor Presidente, vorrei ricordare che è trascorso un anno e mezzo dalla tragedia il 10 ottobre scorso. Ogni mese, il giorno 10, le famiglie delle vittime insieme alla città di Livorno, che vuole stringersi intorno a loro, ricordano queste 140 vittime.

A mio avviso, avremmo dovuto affrontare tale questione almeno da tre punti. Anzitutto, occorre considerare il problema della sicurezza nelle acque del porto e, quindi, della navigazione (non so se il senatore Visibelli ha già trattato questo argomento). Su questo ritengo che la capitaneria del porto di Livorno come la marina militare avrebbero potuto benissimo dare garanzie sull'effettiva applicazione delle regole relative alla sicurezza nei porti.

Tuttavia, vi è un'altra questione da considerare, dal momento che è stato coinvolto anche il R.I.N.A, e mi riferisco a quella della sicurezza delle navi. Ha ragione il senatore Pinna quando fa riferimento al fatto che siano navi obsolete. In questa stessa Commissione si è spesso parlato, soprattutto in relazione ai provvedimenti riguardanti la cantieristica, del rinnovo delle unità mercantili e del rischio che si corre quando alcuni armatori, che vogliono ottenere il massimo risultato con il minimo sforzo, anzichè costruire navi nuove per sostituire quelle che hanno ormai più di 15 o 20 anni, comprano all'estero navi in disuso e, dopo averle rimesse un po' in sesto, le rimettono in navigazione nelle

acque italiane, e qualche volta anche oltre queste. Lo dico per esperienza diretta poichè, essendo di Livorno, viaggio spesso sulle navi della Navarma e della Toremar, che è la compagnia di navigazione regionale. Sappiamo quindi che vi sono navi che non danno alcuna garanzia quanto alla sicurezza.

Pertanto, come abbiamo fatto più volte, dal momento che la mia non è la prima interrogazione che presento sulla Moby Prince, chiediamo che venga effettuato un controllo sia sulla sicurezza della navigazione che su quella delle navi.

Vi è poi un altro aspetto molto importante, che è peraltro alla base della mia interrogazione: si è appreso dai mezzi di comunicazione di massa, dai giornali e dalla televisione che vi sono dei testimoni che hanno visto qualcosa, che sanno e conoscono alcune cose, e alcuni sono privati cittadini (e nella mia interrogazione ho fatto anche il nome) ma altri sono persone interne al settore della Marina, che, per avere forse espresso non solo un loro parere ma anche alcuni dati in loro possesso, non sono state promosse ma trasferite; in genere vale il principio del *promoveatur ut amoveatur*, invece in questo caso non vi è stata neanche una promozione poichè si è proceduto al loro trasferimento il più lontano possibile affinché non potessero interferire con i loro atti sulle indagini in corso.

Quindi, come ha già dichiarato il senatore Pinna, non sono soddisfatta della risposta fornita dal rappresentante del Governo, che veramente è molto burocratica. Non voglio accusare lei, onorevole Sottosegretario, poichè è il Ministro che avrebbe dovuto dare oggi una risposta, e dico questo non perchè lei non è in grado di rispondere ma perchè il Ministro è il diretto responsabile di questo Ministero e quindi avrebbe fatto bene ad essere presente.

Noi abbiamo il diritto di essere messi a conoscenza dei risultati ai quali man mano pervengono le indagini.

Infatti, vorremmo sapere, considerando le 21 sedute che ci sono state, quanti e quali testimoni sono stati sentiti, e al di là dell'aspetto giudiziario, per l'aspetto tecnico-amministrativo, cosa effettivamente hanno detto i tecnici, esperti dell'Università di Pisa e di altre università, sulle cause: esplosione o guasto tecnico? È difficile da sapere perchè le testimonianze sono molto discordi tra loro e perchè ritengo - e lo dico senza acrimonia - che all'interno del Ministero e della Marina militare si cerchi di coprire le responsabilità di qualcuno. In questi ultimi tempi nella capitaneria di porto di Livorno si sono avvicendati ben tre comandanti, il che non accadeva da tempo. Vorremmo pertanto sapere se vi è un qualche legame tra tale avvicendamento e l'iter delle indagini per la ricerca della verità di questa immane tragedia, che ha colpito non soltanto i marittimi di Livorno e di altre località ma anche i passeggeri. Come sapete, Torre del Greco e Livorno sono state profondamente colpite da quanto accaduto: sono morti anche molti bambini e giovani.

Quindi, le risposte del Governo sono insufficienti e spero davvero che non si voglia glissare sulla verità, ma si forniscano gli strumenti per accertare la realtà dei fatti.

D'altra parte, sono stati i giornali locali a porre all'attenzione di tutti la questione degli agenti israeliani perchè il dottor Onorato, il

proprietario di questa piccola flotta che opera nelle acque del Tirreno – dando più peso all'ipotesi dell'attentato e dell'esplosivo – dopo l'incidente si è vantato di avere a bordo delle sue navi degli agenti israeliani. Qualcuno avrebbe dovuto andare al fondo della cosa e venire a capo della verità, chiarendo che si trattava invece di clandestini con compiti particolari.

VISIBELLI. Siamo di fronte a un nuovo caso Ustica.

PRESIDENTE. Desidero informare la Commissione che il ministro Tesini non è potuto intervenire alla nostra seduta in quanto contemporaneamente impegnato in una riunione del Consiglio dei ministri. Credo comunque che il sottosegretario Camber abbia capito che l'insoddisfazione espressa dai colleghi interroganti non è la solita insoddisfazione di fronte alle risposte del Governo alle varie interrogazioni. Il fatto è gravissimo, non è un problema di maggioranza o di minoranza perchè c'è la volontà di capire e di sapere come le strutture dello Stato debbano prepararsi ad evenienze come quelle avvenute.

Da parte della Commissione c'è la volontà di capire e soprattutto di prevenire; pertanto le chiederei di tornare quanto prima in Commissione – cogliendo anche l'occasione dell'interrogazione del senatore Visibelli – per integrare la risposta che gli uffici hanno predisposto per lei. Lei sa che la Commissione è sensibile su questo tema e quindi la invito a tornare presto in questa sede per spiegarci perchè a distanza di un anno e mezzo non si riesca ancora a sapere come si sono svolti i fatti.

Presidenza del Presidente FRANZA

BENVENUTI. Sono d'accordo con le considerazioni dei colleghi e desidero intervenire brevemente per ricordare che il 10 aprile 1991 ero sindaco di Livorno; comprenderete quindi che il disastro mi ha toccato in modo particolare, come ha toccato la città e tutta l'amministrazione comunale.

Vorrei segnalare all'attenzione del sottosegretario, perchè se ne faccia portavoce presso i Ministri competenti e presso tutto il Governo, che a Livorno è stato costituito un comitato dei familiari delle vittime, che dopo reiterate richieste attende ancora di essere ricevuto dal Governo. Il comitato si è rivolto anche al Presidente della Repubblica, al precedente e all'attuale; devo dire che l'attuale Presidente della Repubblica ha dato dei segnali scrivendo al comitato dei familiari.

Giunte a questo punto le cose credo che al di là delle procedure e delle inchieste giudiziarie ed amministrative e delle insoddisfazioni espresse, ci sia il dovere da parte del Governo di mantenere un rapporto con questo comitato in relazione all'evolversi dell'inchiesta, nonchè

l'esigenza di mantenere un rapporto stretto con la città e con le regioni interessate, che vogliono essere messe nelle condizioni di capire come effettivamente viene seguita una vicenda così grave e drammatica che tocca la sensibilità di ognuno di noi.

Quindi, nell'associarmi all'insoddisfazione espressa dai colleghi e alle loro motivazioni, vorrei sottolineare questo particolare aspetto, un elemento che non può sfuggire all'attenzione e alla sensibilità del Governo.

NERLI. Le risposte del Governo sono francamente inaccettabili e allora, considerato anche il ritardo non giustificato da parte della Commissione istituita dal Governo, annuncio che il mio Gruppo presenterà un disegno di legge per la costituzione di una Commissione di inchiesta. Cioè, viste le inadempienze ormai intollerabili del Governo, ritorniamo all'ipotesi originaria. Non voglio fare propaganda perchè l'argomento lo sconsiglia veramente, ma invito fin da ora i colleghi degli altri Gruppi ad aderire alla nostra proposta.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori proseguono in altra sede dalle ore 10,15 alle ore 10,55.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale» (578)

(Seguito della discussione e rinvio)

«Riforma dell'ordinamento portuale» (652), d'iniziativa del senatore Rognoni e di altri senatori

«Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali» (665), d'iniziativa del senatore Fagni e di altri senatori

(Rinvio della discussione congiunta)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale».

Sullo stesso argomento sono anche iscritti all'ordine del giorno il disegno di legge: «Riforma dell'ordinamento portuale», d'iniziativa dei senatori Rognoni, Nerli, Angeloni, Barbieri, Benvenuti, Chiarante, Pedrazzi Cipolla, Pinna, Ranieri, Senesi e Tedesco Tatò, e il disegno di legge: «Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali» d'iniziativa dei senatori Fagni, Libertini, Sartori, Boffardi, Galdelli, Condarcuro, Manna, Marchetti, Icardi, Crocetta, Dionisi, Meriggi, Salvato, Cossutta, Vinci, Lopez, Piccolo, Giollo, Grassani e Parisi Vittorio. Nella seduta di ieri la Commissione ha deciso che la discussione dei tre disegni di legge in titolo procederà congiuntamente. Tuttavia faccio presente alla Commissione che il relatore è assente per

indisposizione e che il sottosegretario Camber deve recarsi alla Camera dei deputati per seguire la discussione della legge finanziaria. Propongo pertanto di rinviare la discussione congiunta dei provvedimenti ad altra seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori terminano alle ore 11.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA MARISA NUDDA