

SEDUTE DELLE COMMISSIONI

(136)

INDICE

RESOCONTI:

	<i>Pag.</i>
LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8°)	30
COMMISSIONE PARLAMENTARE PER L'INDIRIZZO GENERALE E LA VIGILANZA DEI SERVIZI RADIO- TELEVISIVI	34
COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA PER LA SALUTE E PER L'AMBIENTE DERIVANTI DA ATTIVI- TÀ INDUSTRIALI	38

CONVOCAZIONI	<i>Pag.</i> 39
------------------------	----------------

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 18 OTTOBRE 1977

Presidenza del Presidente
TANGA

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Gullotti, il Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile Lattanzio ed il Sottosegretario di Stato per i trasporti Fontana.

La seduta ha inizio alle ore 17,30.

IN SEDE CONSULTIVA

« Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1978 » (912).

— Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti (Tabella 10).

(Seguito e conclusione dell'esame).

La Commissione prosegue nell'esame della tabella 10, sospeso nella seduta del 13 ottobre.

Prende la parola per la replica il ministro Lattanzio il quale sottolinea anzitutto il ruolo fondamentale della politica dei trasporti e le sue implicazioni sulla vita produttiva e civile del Paese soprattutto in questo momento caratterizzato dall'attuazione della legge n. 382 e dalla ripartizione delle funzioni tra Stato e Regioni che dovrà consentire in particolare il potenziamento del settore dei trasporti urbani ed extraurbani.

Dichiara poi di condividere l'esigenza di una armonizzazione delle diverse competenze statali in materia di trasporti quale premessa indispensabile per una politica veramente organica e per una direzione operativa unica della funzione pubblica inerente alle diverse modalità di trasporto, secondo anche le indicazioni contenute nell'accordo programmatico tra i partiti.

Rilevato quindi che i punti enunciati nella relazione previsionale e programmatica non potevano tradursi rapidamente nelle previsioni di bilancio perchè la formazione di quest'ultimo ha preceduto la stesura della predetta relazione la quale, peraltro, indica gli orientamenti del Governo per il futuro anche nella prospettiva del Piano generale dei trasporti, l'oratore passa a trattare della situazione dell'Azienda ferroviaria sottolineando che essa, per il suo patrimonio, per i servizi prodotti, per il numero di lavoratori impiegati, costituisce indubbiamente la più grande impresa del Paese la quale non può essere giudicata secondo un metro di pura economicità giacchè alle Ferrovie dello Stato viene richiesta, in larga misura per fini di carattere sociale, una vasta gamma di servizi ad un prezzo assai inferiore al costo di produzione. Questa fondamentale causa di squilibrio economico si accentua in periodi come quello attuale in cui gli incrementi dei ricavi realizzati con i ritocchi tariffari non sono sufficienti neppure a recuperare la continua ascesa dei costi della manodopera e dei materiali necessari per la produzione dei servizi.

Non è giusto perciò far risalire alla cattiva organizzazione ed alla inefficienza della gestione aziendale i molti mali che affliggono l'Azienda delle ferrovie dello Stato. Nonostante la sua breve esperienza alla guida del dicastero dei trasporti egli ha potuto già constatare l'elevato livello di qualificazione della dirigenza aziendale la quale si prodiga per evitare che la situazione degeneri ulteriormente. Occorre dunque impegnarsi per consentire all'Azienda di svolgere un ruolo adeguato in un nuovo assetto del sistema dei trasporti.

Circa le prospettive, delle quali si parla in questi giorni, di uno sganciamento dell'Azienda dal settore pubblico e del conferimento ad essa di una maggiore autonomia,

il Ministro ricorda che è stato costituito un gruppo di lavoro tra l'Azienda stessa ed i sindacati per elaborare proposte concrete dirette ad una riorganizzazione delle strutture operative per snellirne l'attività e accentuare la professionalità del servizio svolto da tutti i ferrovieri. A tale riguardo afferma che non può non prestare attenzione a proposte che mirino ad assicurare una più adeguata autonomia gestionale, anche indipendentemente dalla soluzione del problema di fondo di una diversa struttura economico-giuridica.

Il tema della riforma dell'Azienda — prosegue l'oratore — non potrà comunque che essere affrontato nel quadro di quel Piano generale dei trasporti che dovrà stabilire una sintesi organica dei ruoli da affidare ai singoli modi di trasporto non perdendo di mira l'obiettivo primario della produttività della spesa pubblica. Non va poi dimenticato che le disfunzioni che si registrano nell'esercizio ferroviario dipendono anche da fattori esterni; esiste a tale riguardo il nodo dei cosiddetti « rami secchi » cioè delle linee a scarso traffico la cui funzione va riconsiderata soprattutto nella prospettiva del ruolo che le regioni ritengono possa essere assolto da tali linee anche per gli obiettivi di assetto territoriale e di sviluppo economico.

Dopo aver ricordato che il piano poliennale di sviluppo delle ferrovie è attualmente all'esame del Parlamento il quale dovrà pronunciarsi circa la sua rispondenza alle aspettative del Paese soprattutto nell'attuale fase congiunturale e dopo aver rilevato che il predetto piano costituisce il nucleo essenziale del futuro Piano dei trasporti, il ministro Lattanzio si sofferma sui problemi attinenti alle tariffe facendo notare che esse sono state aumentate in questi ultimi anni dopo una lunga stasi durante la quale si è determinato il progressivo deterioramento della situazione di bilancio anche a causa delle negative incidenze del processo inflattivo. Anche se le predette maggiorazioni hanno consentito una certa rivalutazione dei livelli tariffari questi ultimi restano al di sotto dei costi aziendali e sono tra i più bassi dell'Europa occidentale sia

nel settore dei viaggiatori che in quello delle merci.

Sono altresì da evidenziare taluni caratteri strutturali delle tariffe che ne accentuano l'ispirazione marcatamente sociale: esiste infatti un'accentuata « degressività » rispetto alla distanza che determina prezzi di trasporto progressivamente più favorevoli per i lunghi spostamenti, sono praticate particolari agevolazioni a favore dei lavoratori in particolare dei « pendolari », persiste un apposito trattamento tariffario delle merci e soprattutto dei prodotti ortofrutticoli del Mezzogiorno in modo da favorirne l'inoltro sui mercati europei, particolari agevolazioni sono previste infine per i trasporti interessanti la Sardegna nonché il settore della stampa quotidiana e periodica.

Riferendosi quindi alla situazione della CIT il ministro Lattanzio rileva che si tratta di una società per azioni, il cui capitale è interamente di proprietà dell'Azienda ferroviaria, la quale svolge compiti di carattere operativo nel settore turistico. Ben diversi sono i compiti attribuiti all'ENIT che ha una funzionale esclusivamente promozionale, di propaganda turistica e non svolge quindi un'attività commerciale che possa creare duplicazioni con la CIT; i due enti possono perciò coesistere ed anzi cooperare nell'azione svolta per indirizzare le correnti turistiche verso l'Italia. Per le considerazioni in precedenza svolte il ministro Lattanzio ritiene inopportuno lo scioglimento della CIT ed il trasferimento all'ENIT delle sue competenze com'è stato proposto nel corso del dibattito.

Passando poi a trattare della situazione di conflittualità sindacale nell'ambito della Azienda ferroviaria il ministro Lattanzio rileva che essa dipende dalle peculiari caratteristiche del servizio espletato, dalla molteplicità dei compiti svolti dal personale, inquadrate in numerose qualifiche, dalla particolare disciplina delle remunerazioni soprattutto per quanto riguarda le competenze accessorie le quali peraltro hanno subito un notevole deterioramento perdendo l'originario carattere incentivante e appesantendo il si-

stema retributivo senza alcuna seria incidenza sul piano della produttività.

Un determinante rilievo assume poi la insoddisfazione dei ferrovieri derivante dal confronto sul piano retributivo con altre categorie del settore dei trasporti da cui scaturisce uno stato di inferiorità sensibilmente avvertito. In ogni caso, l'Amministrazione è attivamente impegnata per la definizione delle varie vertenze in modo da risolvere rapidamente soprattutto quei problemi che, per varie ragioni, si presentano di più acuto ed urgente interesse.

Dopo aver rilevato che le disfunzioni che si registrano nel settore ferroviario e soprattutto i ritardi dei treni, che costituiscono una delle note più dolenti dell'attuale andamento dei servizi, dipendono sia da cause strettamente connesse all'esercizio quanto da fattori esterni più difficilmente controllabili, il rappresentante del Governo si sofferma sulla capacità di spesa dell'Azienda che si manifesta più preoccupante nel settore degli impianti fissi a causa dei condizionamenti derivanti dal depauperamento dei quadri dirigenziali e direttivi oltre che dei ruoli tecnici nel settore della progettazione, dall'insorgere di sempre più frequenti conflitti con gli enti locali in ordine alle scelte degli interventi da operare sulla rete ferroviaria, nonchè dalla permanenza di procedure farraginose che vanno snellite con idonei strumenti legislativi.

Per quanto riguarda i residui passivi il ministro Lattanzio fa notare che essi dipendono da fattori di natura tecnica più che dalla scarsa capacità di spesa, giacchè i lavori per il rinnovamento delle linee, degli impianti e del materiale rotabile richiedono tempi necessariamente lunghi. Fornisce inoltre elementi di chiarificazione per quanto riguarda i residui passivi relativi ai piani poliennali di investimento e, circa la mancata iscrizione in bilancio dei maggiori stanziamenti relativi all'attuazione del programma integrativo, fa presente che essa è subordinata all'approvazione della relativa legge di finanziamento la quale non è stata ancora presentata per rispetto verso le prerogative del Parlamento che sta pronunciandosi sulla congruità del piano poliennale di sviluppo

delle ferrovie. L'Azienda sta comunque provvedendo all'aggiornamento delle previsioni originarie e, stante la forte lievitazione dei costi ipotizzabile anche per il futuro, si ritiene che i 2.000 miliardi originariamente previsti saranno largamente insufficienti.

L'oratore fornisce poi delucidazioni in merito al collegamento ferroviario con l'aeroporto di Pisa, per il quale sono in corso intese fra gli enti cointeressati, alla immissione sulle linee per la Sardegna della quinta nave traghetto per la quale sarà adottata una decisione definitiva nei prossimi mesi, nonchè sulla elettrificazione della dorsale sarda, che è prevista nel Piano poliennale.

Passando quindi a trattare del settore della motorizzazione civile il ministro Lattanzio rileva che se il trasferimento e la delega alle regioni di funzioni amministrative statali in materia di trasporti ha alleggerito i compiti della Motorizzazione civile, ulteriori attribuzioni vengono ora assegnate da nuove norme sia nazionali che comunitarie richiedendo così l'adeguamento delle strutture di tale Direzione generale che permane in condizioni di crisi soprattutto per l'esodo del personale, una carenza questa che potrebbe essere risolta, per lo meno come soluzione-ponte, utilizzando i meccanismi del recente provvedimento sull'occupazione giovanile. Vi è poi l'esigenza di provvedere alla integrazione dei fondi previsti in bilancio soprattutto per i settori delle attrezzature tecniche e della meccanizzazione dei servizi.

Per quanto concerne le ferrovie in concessione fa notare che la prevista delega alle regioni in tale materia è subordinata alla attuazione del risanamento tecnico ed economico delle aziende per il quale occorre provvedere con leggi speciali se non si vuole vanificare la portata della stessa delega.

Dopo aver illustrato lo stato di attuazione della legge relativa all'autotrasporto delle merci anche con riferimento alle funzioni amministrative delegate alle regioni, il ministro Lattanzio si sofferma sulle prospettive di collaborazione tra la Motorizzazione civile e l'ACI rilevando che esiste senz'altro la possibilità di una costruttiva cooperazione tecnica limitatamente allo svolgimento

delle mansioni legate al settore dei veicoli che investe la competenza di entrambi gli enti.

Riferendosi poi al tema della navigazione interna e delle idrovie il ministro Lattanzio, rilevato che per realizzare un completo sistema integrato di trasporti in Europa appare necessaria l'apertura verso l'Adriatico del sistema idroviario danubiano e del sistema dei porti baltici, afferma che la sistemazione e la valorizzazione del settore dei trasporti idroviari in Italia si pone come necessaria componente accanto ai sistemi tradizionali di trasporto su strada e su rotaia ai fini di un organico sviluppo dell'intero settore. Il Ministero dei trasporti intende adoperarsi per sviluppare ed appoggiare le iniziative che potranno essere assunte dalle regioni in relazione alle competenze ad esse attribuite per il settore idroviario.

L'oratore espone quindi le linee di intervento per quanto riguarda l'aviazione civile rilevando che occorre garantire il permanere di condizioni essenziali di efficienza e sicurezza negli aeroporti non compresi nelle leggi speciali ma ai quali si riconosce un ruolo determinante nel piano generale degli aeroporti, provvedere per gli aeroporti compresi nelle leggi speciali ad opere essenziali non previste nei singoli programmi di attuazione nonchè ad opere preliminari per le quali non sia possibile reperire il necessario finanziamento sui fondi speciali.

Pone quindi l'accento sulla esigenza di una ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile tendente ad affidarle soprattutto compiti di programmazione e di indirizzo nonchè di vigilanza e di controllo liberandola peraltro da compiti di gestione minuta il cui espletamento può essere perseguito con altri strumenti organizzativi. Sostanziali innovazioni sono anche previste in materia di gestioni aeroportuali che dovranno essere di preferenza affidate a società di gestione miste con struttura privatistica e nelle quali la partecipazione di maggioranza andrebbe riservata agli enti locali corresponsabilizzandoli in scelte importanti per le loro economie.

Con riferimento poi al rinnovo delle concessioni aeree il ministro Lattanzio afferma che l'assetto studiato per l'assegnazione delle linee alle diverse compagnie risponde a requisiti di razionalità e tende ad evitare che si instauri una concorrenza accanita e dannosa tra i vettori, consentendo inoltre alla compagnia di bandiera di espandersi più vantaggiosamente nel traffico internazionale. Il Ministero si impegnerà perchè il problema sia definito al più presto e nella considerazione che il ritardo nella firma delle concessioni può arrecare conseguenze gravi soprattutto per quanto attiene all'esigenza di una tempestiva programmazione aziendale degli investimenti necessari alla gestione dei servizi ottenuti in concessione; la questione va risolta in ogni caso in un'ottica unitaria che assicuri comunque il pluralismo dei vettori.

Dopo aver fornito chiarimenti in merito alla situazione dei residui passivi per diversi capitoli relativi all'aviazione civile ed aver dato indicazioni in merito ai programmi dell'Alitalia ed alla situazione finanziaria della Società ITAVIA, il ministro Lattanzio, avviandosi alla conclusione, richiama l'attenzione sull'attività della Direzione generale per la programmazione ed il coordinamento la quale, con scarsissime risorse di uomini e di mezzi, sta affrontando alcuni problemi di grande rilievo il primo dei quali è rappresentato dalla elaborazione del Piano generale dei trasporti che va sviluppata in modo non precipitoso trattandosi di adattare l'intero sistema italiano dei trasporti ai modelli di assetto territoriale ed economico, di integrare fra loro i piani regionali e questi ultimi con i piani settoriali che rientrano nelle competenze statali, di procedere infine a valutazioni di costi e benefici per le diverse soluzioni alternative nonchè alla valutazione delle risorse finanziarie occorrenti. Proprio in relazione alla problematica da affrontare nel Piano generale, l'accordo programmatico tra i partiti — nota il Ministro — ha stabilito che si tenga una Conferenza nazionale dei trasporti per la cui organizzazione il Ministero si sta già adoperando e che sarà preceduta dalla pubblicazione di un « Libro bianco » che costituirà un

documento ampio ed analitico sul quale la Conferenza potrà svolgere un approfondito dibattito.

Il ministro Lattanzio rievoca che le difficoltà non lievi da superare in relazione ad alcuni grandi temi della politica dei trasporti richiedono un impegno del tutto particolare al quale egli, confortato dalla fiducia che il Parlamento vorrà accordargli, non intende sottrarsi consapevole peraltro della necessità di operare con chiarezza di idee e senza tentennamenti.

Pronunciandosi infine sull'ordine del giorno presentato nella scorsa seduta dal senatore Mola il ministro Lattanzio dichiara di accogliere i punti 1), 2), 4) e 5) del documento, relativi rispettivamente alla riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato, alla elaborazione del Piano generale dei trasporti, al finanziamento integrativo per le Ferrovie ed alla costituzione del Fondo nazionale dei trasporti. Dichiara poi di poter accogliere come raccomandazioni i punti 6) e 7) riguardanti i finanziamenti per i trasporti pubblici urbani ed extraurbani e l'adozione di forme creditizie per il rinnovo del parco automezzi nel settore del trasporto su strada.

Per quanto riguarda il punto 3), relativo alla unificazione in un solo Ministero, delle competenze in materia di trasporto, il ministro Lattanzio osserva che si tratta di un tema complesso che coinvolge molteplici competenze e che va approfondito nella sede appropriata. In merito poi al punto 8) dell'ordine del giorno che, in una nuova dizione proposta dai presentatori, prevede il trasferimento delle competenze della CIT nel sistema promozionale turistico delle aziende a partecipazione statale, il ministro Lattanzio, riferendosi a quanto detto in precedenza, osserva che si tratta di un problema aperto che va anch'esso adeguatamente approfondito.

Il senatore Carri propone una diversa formulazione dei punti 3) e 8): per il primo si richiama la necessità di operare per la unificazione delle competenze in materia di trasporto e per il secondo di riorganizzare il sistema promozionale turistico di competenza del Ministero dei trasporti.

Il ministro Lattanzio dichiara di accogliere i predetti punti nella nuova formulazione proposta.

Infine la Commissione dà mandato al senatore Rufino di predisporre un rapporto favorevole per la Commissione bilancio sulla tabella dei trasporti.

La seduta termina alle ore 19,45.

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
PER L'INDIRIZZO GENERALE
E LA VIGILANZA DEI SERVIZI
RADIO-TELEVISIVI**

MARTEDÌ 18 OTTOBRE 1977

*Presidenza del Presidente
TAVIANI*

La seduta ha inizio alle ore 18,10.

Il Presidente comunica che il deputato Alberto Cecchi ha cessato di far parte della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi e che il Presidente della Camera ha provveduto a sostituirlo con il deputato Bini Giorgio.

**COMUNICAZIONI DEL COORDINATORE DEL
GRUPPO DI LAVORO PER GLI INDIRIZZI
GENERALI**

Il senatore Sarti riferisce sul dibattito, svoltosi in seno al Gruppo di lavoro, sui criteri e sui metodi con i quali il Consiglio di amministrazione della RAI ha proceduto al recente conferimento di nomine ad alcuni alti posti dirigenziali; tema questo su cui il deputato Fracanzani aveva richiamato l'attenzione della Commissione, la quale aveva deciso di demandarlo al Gruppo di lavoro.

In tale sede, il deputato Fracanzani — ricorda il senatore Sarti — ha sottolineato che le nomine in questione sono state conferite in violazione della legge di riforma e degli indirizzi generali formulati dalla Commissione. La vicenda, che fra l'altro ha portato ad una moltiplicazione di incarichi

in ossequio a pressioni lottizzatrici, ha visto — sempre secondo le affermazioni del deputato Fracanzani — la obliterazione delle obiettive esigenze della Concessionaria e la riduzione del suo Consiglio di amministrazione a strumento di volontà dei partiti, configurando così una situazione meritevole di censura.

Dopo aver ancora ricordato che sull'argomento sono intervenuti, sostanzialmente aderendo alle osservazioni del deputato Fracanzani, i deputati Bozzi, Corvisieri e Delfino, mentre differente posizione è stata assunta per un verso dall'onorevole Bogi e per altro verso dai senatori Valenza e Valori, il senatore Sarti informa che nel gruppo di lavoro l'orientamento politicamente prevalente è stato, alla fine, di rimettere alla Commissione plenaria la illustrazione delle posizioni emerse, senza sottoporle alcuna risoluzione da approvare.

Il senatore Sarti conclude dibadendo la opportunità che nell'ambito di un documento di indirizzi generali possano trovare la giusta collocazione le preoccupazioni espresse da varie parti su svariati singoli episodi di gestione aziendale; pertanto anche l'episodio denunciato dal deputato Fracanzani, spogliato da ogni interpretazione qualunque, potrebbe essere convenientemente inquadrato in un documento del genere.

Prende quindi la parola il deputato Bozzi, il quale ribadisce l'opinione da lui espressa in sede di Gruppo di lavoro. A suo avviso risulta lecito equiparare, nella sostanza delle funzioni svolte, i rapporti tra Commissione parlamentare e Consiglio di Amministrazione della Concessionaria ai rapporti intercorrenti tra Parlamento e Governo. Ciò premesso, più che arrivare subito da parte della Commissione ad esprimere una censura in relazione ad un singolo episodio, sarebbe meglio approfondire l'indagine sui criteri cui la RAI-TV si è attenuta nella circostanza e utilizzare per l'avvenire, sulla scorta dell'equiparazione anzidetta, in circostanze analoghe le stesse norme che la Camera ha approvato recentemente per le nomine negli enti pubblici.

Il deputato Pannella osserva che dalla relazione del senatore Sarti risulta evidente che

davanti ad una operazione di lottizzazione si è ripetuta la solita scena in cui i democristiani si sono defilati dietro i comunisti, che si sono assunti ogni responsabilità, mentre i socialisti, con il loro silenzio, hanno rivelato di volersi limitare a godere i frutti della lottizzazione e di volerne essere, per così dire, soltanto la parte digerente.

Dopo aver ricordato un grave episodio di lottizzazione avvenuto recentemente per due assunzioni alla RAI in Calabria, episodio in cui la gestione di potere DC-PCI è arrivata ad escludere anche i socialisti, il deputato Pannella dichiara che, qualunque sia il giudizio che voglia darsi di questo deprecabile fenomeno, è comunque del tutto inaccettabile una conseguenza di esso che investe la stessa Commissione: che cioè il momento politico dell'accordo diretto tra i partiti sia privilegiato a tal punto, che autorevoli componenti della Commissione preferiscano le riunioni appartate in cui tale accordo si raggiunge, alle sedute della Commissione, arrivando perfino a far mancare, per poter partecipare a quelle riunioni, il numero legale in Commissione e quindi paralizzandone dolosamente l'attività.

L'unica maniera di reagire — a suo avviso — è allora quella di affrontare tutti gli episodi che vengono alla luce, tenendo in questo modo costantemente attivo l'impegno della Commissione e verificando la applicazione degli indirizzi già dati. Proprio per tali ragioni — conclude il deputato Pannella — la Commissione si deve pronunciare sul caso di lottizzazione nei termini indicati dal deputato Fracanzani.

Il deputato Corvisieri ribadisce quanto già affermato in sede di Gruppo di lavoro. La Commissione ha il dovere di chiarire in modo più credibile le vicende della lottizzazione denunciata. Anche se a suo parere tali vicende comporterebbero una censura, non desidera che a questa si arrivi affrettatamente, mentre urge porre in opera tutti i mezzi per evitare il ripetersi di tali deprecabili episodi. A tal fine, un'importante funzione avrebbe certamente un contatto con il Presidente e il Direttore generale della RAI.

Dopo aver ricordato come sia imminente una nuova occasione di lottizzazione selvaggia, ossia il conferimento di ulteriori incarichi aziendali, l'oratore conclude che la sua denuncia non è frutto di spirito polemico contro il PCI, che anzi è stato in fondo una delle vittime della lottizzazione, ma tende piuttosto a provocare sul fenomeno in questione tutta la necessaria chiarezza.

Il deputato Trombadori ritiene che un documento di censura sarebbe una soluzione meramente cartacea, per non dire erronea. Tuttavia l'esigenza per la Commissione di possedere adeguati elementi conoscitivi è reale, e lo stesso Consiglio di amministrazione della RAI potrebbe fornire notizie sulla situazione e sulle prospettive delle nomine aziendali, anche senza particolari formalità. È d'altra parte necessario ribadire che la logica della lottizzazione deve essere evitata. Ed una indicazione in questo senso la Commissione potrebbe senz'altro darla in maniera che serva per il futuro.

Il deputato Delfino rileva che la logica della lottizzazione ha da sempre accompagnato la riforma, sin dai suoi primi albori. È impossibile ormai fermare questo processo, tanto più che ad esso, attraverso alcune delle decisioni più criticate, partecipano componenti della stessa Commissione. La realtà è che questa Commissione, mai come ora, appare essere una finzione. Se peraltro è illusorio pretendere che in queste condizioni un documento di censura possa essere espresso, deve tuttavia restare la testimonianza del dissenso di chi non si sente di avallare un simile stato di cose.

Il deputato Fracanzani rileva preliminarmente che i fatti sui quali ha sollecitato l'attenzione dei membri della Commissione non sono trascurabili, se è vero che tali non li hanno giudicati organi di stampa vicini ai partiti. È importante d'altronde precisare che non singoli casi concreti debbono sollecitare il giudizio della Commissione, ma il complesso di fatti e di comportamenti che investono il Consiglio di Amministrazione sui quali è agevole esprimere valutazioni negative e che, in mancanza di segnali d'al-

larme, rischierebbero di ripercuotersi a cascata su future situazioni e su altri settori dell'Azienda RAI. Va inoltre puntualizzato il fatto che un intervento critico della Commissione deve essere inquadrato nell'esercizio della funzione di vigilanza, che per legge compete alla Commissione. Ed anche se un simile intervento dovesse coinvolgere le posizioni di alcuni partiti, non per questo dovrebbe essere evitato, poichè sarebbe quasi paradossale che agli « espropri » inflitti dai partiti al Consiglio d'Amministrazione della RAI ed alla stessa Commissione, questa aggiungesse, con la sua passività, una sorta di « autoesproprio ». Il deputato Fracanzani insiste pertanto sulla votazione di un documento di censura.

Il deputato Bogi ritiene che sarebbe ridicolo affidare ad un documento vertente su un singolo episodio la soluzione di un problema che pretende ben altre e approfondite impostazioni. Riguardo alle scelte dirigenziali, il Consiglio di amministrazione ha, di fatto, una autonomia sterminata. Non esistono infatti al riguardo parametri di giudizio preliminarmente validi: è solo possibile una valutazione postuma, in base alla rispondenza dell'operato dei dirigenti alle direttive della Commissione, ossia con riferimento ad un quadro generale obiettivamente delineato dalla Commissione stessa. In mancanza di questo, è evidente che nessun biasimo può essere ascritto a carico del Consiglio di amministrazione se esso accetta l'influenza dei partiti politici, che sarebbe distorsiva solamente nel caso si sovrapponesse a quella legittimamente espressa dalla Commissione. La quale, invece, per questo aspetto è del tutto mancata ai suoi compiti.

Prova ne sia che la RAI costruisce il suo palinsesto prescindendo dalle tribune politiche, che dovrebbero invece costituirne la pietra angolare, addirittura dolendosi di dover rinunciare ad altri programmi. Se dunque l'episodio oggi in discussione va rilevato, perchè la stampa lo ha rivelato e l'opinione pubblica lo ha recepito, non bisogna tuttavia perdere di vista la vera natura del problema, nè erigere falsi bersagli.

Il senatore Valenza esprime la convinzione che, senza sottovalutare l'episodio nè schivare eventuali critiche, occorre proporzionare il giudizio, da un lato, ai fatti realmente accaduti e, dall'altro, ai problemi che restano sul tappeto.

Al riguardo va rilevato che le decisioni criticate sono state adottate in stato di effettiva urgenza, senza contrapposizioni ideologiche e con la massima apertura. Il Consiglio di amministrazione, poi, se pure non si è mosso stavolta con l'autonomia altre volte dimostrata, non si è sentito però schiacciato dai supposti condizionamenti se è vero che ha successivamente lavorato con dinamismo ed efficienza notevolissimi. Oltretutto, l'episodio lamentato non riguarda il nucleo centrale e più importante delle funzioni e delle strutture della RAI.

La vicenda va quindi ridimensionata (anche se non ci si può nascondere che il prestigio e l'autorità della Commissione, oltrechè del Consiglio d'amministrazione, non ne hanno tratto giovamento) e riportata nei suoi limiti naturali, a meno che qualcuno non la voglia strumentalizzare in funzione di un più accentuato urto tra integralismo cattolico ed area laica.

Il rapporto tra RAI e Commissione resta peraltro problematico e necessita certamente di un chiarimento, soprattutto nei confronti dell'attivazione di quel circuito operativo fra Commissione e Consiglio di amministrazione che dovrebbe vedere quest'ultimo più attivo e partecipe di quanto ora non sia.

A nome del suo Gruppo dichiara di non avere preclusioni nei confronti di una presa di posizione specifica relativa all'episodio, anche se ritiene più produttiva e idonea la stesura di un documento di indirizzi in vista del quale condivide l'opportunità di ascoltare i responsabili dell'Azienda.

Il senatore Bernardini rileva che se è difficile accertare preliminarmente il grado di professionalità dei candidati dirigenti, è invece facilissimo dimostrarne l'eventuale non professionalità: giudizio che, se del caso, andrebbe espresso senza paura. Sui presunti condizionamenti ai danni del Consiglio di amministrazione, la domanda da porsi, e da porre allo stesso Consiglio, è se esso ritiene

che la RAI sia ancora, dopo ciò, un'Azienda gestibile. Ogni altra forma di intervento da parte della Commissione implicherebbe una valutazione irrispettosa sui componenti del Consiglio di amministrazione.

Il senatore Pisanò si dice costretto a rilevare, per l'ennesima volta, l'impotenza della Commissione ad esercitare i suoi compiti di vigilanza e di controllo. In realtà manca ai Commissari qualsiasi strumento di pressione, quale ad esempio l'istituto dell'interrogazione, che è normalmente impiegato nelle Commissioni permanenti e del quale vedrebbe con favore l'adozione anche in seno alla Commissione di vigilanza.

Dopo una precisazione del deputato Fracanzani — il quale ricorda fra l'altro che i compiti di indirizzo e di vigilanza della Commissione si esercitano non solo sui programmi, ma anche sulle strutture aziendali, sulle quali il Consiglio di Amministrazione è intervenuto contravvenendo all'impegno di non procedere a nomine di co-direttore e di vice-direttori — il senatore Sarti replica brevemente agli intervenuti.

In particolare, riconosce di aver tenuto conto, quale coordinatore del Gruppo di lavoro, della consistenza delle forze politiche che in seno al Gruppo stesso avevano manifestato le loro posizioni. Ritiene altresì che se bisogna guardarsi dagli effetti distorsivi della lottizzazione, questa in ultima analisi non è fuori dalla logica democratica, ove si salvaguardi l'esigenza della qualità delle scelte. Si dichiara peraltro favorevole all'audizione dei massimi dirigenti della RAI.

Dopo una puntualizzazione del deputato Pannella — secondo il quale esiste per la Commissione ampia materia di intervento se è vero che la RAI ha disatteso in maniera patente indirizzi come quello relativo al blocco delle assunzioni — il deputato Fracanzani propone che il Gruppo di lavoro per gli indirizzi proceda, sulla base delle risultanze dell'odierno dibattito, all'audizione del Presidente e del Direttore generale della RAI.

Dopo interventi dei deputati Trombadori, Corvisieri e Pannella, così resta stabilito.

Il Presidente avverte infine che la discussione del secondo punto all'ordine del

giorno della seduta odierna è rinviata a giovedì 20 ottobre alle ore 19.

La seduta termina alle ore 20,15.

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLA FUGA DI SOSTANZE TOSSICHE AVVENUTA IL 10 LUGLIO 1976 NELLO STABILIMENTO ICMESA E SUI RISCHI POTENZIALI PER LA SALUTE E PER L'AMBIENTE DERIVANTI DA ATTIVITÀ INDUSTRIALI

MARTEDÌ 18 OTTOBRE 1977

Presidenza del Presidente
ORSINI
indi del Vicepresidente
CHIOVINI Cecilia

La seduta ha inizio alle ore 15.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Il Presidente comunica che lunedì 24 ottobre i componenti l'Ufficio di Presidenza si recheranno a Milano, ove saranno ricevuti dal Procuratore generale presso quella Corte d'appello.

Il Presidente comunica inoltre, a richiesta del II Gruppo di lavoro, che, essendo l'analisi dei danni arrecati all'economia della zona inquinata preliminare e connessa alla valutazione dei danni subiti dai cittadini, sarebbe opportuno devolvere al III Gruppo anche detta analisi. È comunque la Commissione che deve decidere se accogliere o meno tale richiesta.

La Commissione dispone in conformità della richiesta, così modificando parzialmente quanto disposto nella seduta del 4 ottobre circa la competenza del II e del III Gruppo di lavoro.

AUDIZIONE DEI RESPONSABILI DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

La Commissione procede all'audizione del dottor Vito Brunetti, primo dirigente della Direzione generale urbanistica del Ministero dei lavori pubblici.

Il dottor Brunetti, rilevato che da parte del Ministero dei lavori pubblici non è mai stato posto in essere alcun atto che si ricolleggi, comunque, alla costruzione dello Stabilimento ICMESA di Seveso, precisa che il Ministero ha soltanto proceduto alla approvazione degli strumenti urbanistici dei Comuni che sono stati poi interessati alla fuga di sostanze inquinanti nel ridetto Stabilimento.

Il dottor Brunetti, al quale rivolgono domande i deputati Ferrari Marte, Venegoni, Borromeo D'Adda, Raffaelli, Morazzoni, i senatori Luzzato Carpi, Bellinzona, e lo stesso Presidente Orsini, si impegna a far pervenire alla Commissione l'intera documentazione relativa ai Comuni di Desio, di Seveso e di Cesano Maderno.

AUDIZIONE DEL DOTTOR NICOLA RICCIARDI-TENORE

È di nuovo presente il dottor Nicola Ricciardi-Tenore, Presidente della Commissione speciale tecnico-amministrativa alla quale — nelle precedenti sedute dedicate alle audizioni — si è fatto riferimento più volte.

Il dottor Ricciardi-Tenore consegna alla Presidenza della Commissione la documentazione che era stata richiesta, nella seduta dell'11 ottobre scorso, al Direttore generale degli affari generali e del personale del Ministero del lavoro dottor Caponetto.

Rispondendo alle domande rivolte dai deputati Tesini Aristide, Agnelli Susanna, Balbo di Vinadio, Raffaelli, Borromeo D'Adda e dai senatori Milani, Luzzato Carpi e Bellinzona, il dottor Ricciardi-Tenore — il quale si impegna ad integrare la documentazione già fornita dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale — fornisce i chiarimenti e le notizie che, in seguito appunto ai numerosi riferimenti fatti alla sua relazione, è apparso opportuno richiedergli.

AUDIZIONE DEI RESPONSABILI DEL MINISTERO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

La Commissione procede all'audizione del dottor Eugenio Carbone che ricopre, nel Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, la carica di Direttore generale della produzione industriale.

Il dottor Carbone, precisato che la competenza del Ministero dell'industria — salvo che per il caso di produzione di olii minerali e di sostanze radioattive — è puramente consultiva, risponde a domande rivoltegli dai deputati Borromeo D'Adda, Trabucchi, dai senatori Luzzato Carpi, Milani, Romànò e dallo stesso presidente Orsini.

La seduta termina alle ore 19,15.

CONVOCAZIONE DI COMMISSIONI

Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 16

Commissioni riunite

2^a (Giustizia)

e

10^a (Industria, commercio, turismo)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 17

1^a Commissione permanente

(Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica Amministrazione)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 9

2^a Commissione permanente

(Giustizia)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

4^a Commissione permanente

(Difesa)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

5^a Commissione permanente

(Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

6^a Commissione permanente

(Finanze e tesoro)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

7^a Commissione permanente

(Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

8^a Commissione permanente

(Lavori pubblici, comunicazioni)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 9,30 e 16,30

9^a Commissione permanente

(Agricoltura)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

10^a Commissione permanente

(Industria, commercio, turismo)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

11^a Commissione permanente

(Lavoro, emigrazione, previdenza sociale)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

12^a Commissione permanente

(Igiene e sanità)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

**Commissione parlamentare
per le questioni regionali**

(Presso la Camera dei deputati)

Mercoledì 19 ottobre 1977, ore 10

*Licenziato per la stampa dal Servizio delle
Commissioni parlamentari alle ore 22,30*