

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

GIUNTE E COMMISSIONI parlamentari

682° RESOCONTO

SEDUTE DI GIOVEDÌ 2 MAGGIO 1991

INDICE**Commissioni permanenti**

2 ^a - Giustizia	Pag.	3
7 ^a - Istruzione	»	7
8 ^a - Lavori pubblici, comunicazioni	»	16
13 ^a - Territorio, ambiente, beni ambientali	»	25

Sottocommissioni permanenti

2 ^a - Giustizia - Pareri	Pag.	33
---	------	----

GIUSTIZIA (2^a)

GIOVEDÌ 2 MAGGIO 1991

214^a Seduta*Presidenza del Vice Presidente***LIPARI**

*Intervengono i sottosegretari di Stato per la Grazia e la Giustizia
Coco e per le finanze De Luca.*

La seduta inizia alle ore 16,15.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Il presidente LIPARI dà lettura della missiva inviatagli la scorsa settimana dal Presidente Covi il quale, in ragione della nuova posizione politica assunta dal Gruppo Repubblicano in occasione della costituzione del VII Governo Andreotti, ha prospettato l'opportunità di rassegnare le dimissioni dall'ufficio di Presidente della Commissione. Al termine della lettura il presidente Lipari esprime profondo apprezzamento per la grande sensibilità mostrata dal presidente Covi, ma ritiene che sarebbe un errore accedere a tale ipotesi di dimissioni e che la Commissione ne sopporterebbe un notevole danno, soprattutto in considerazione della serenità di giudizio e dello stile personale manifestati dal senatore Covi nel corso degli anni.

Il senatore GALLO, intervenendo a nome del Gruppo della Democrazia Cristiana, si dice contrario all'intendimento del presidente Covi, del quale apprezza grandemente le doti culturali ed umane; benchè questi sia stato eletto da una maggioranza diversa da quella che attualmente sostiene il Governo, è senz'altro auspicabile che voglia continuare a presiedere la Commissione, con l'equilibrio e la serenità che ha finora dimostrato.

Il senatore ONORATO dichiara, a nome del Gruppo della Sinistra indipendente, di essere contrario alla ipotesi di dimissioni del Presidente, cui va il maggiore apprezzamento sul piano personale e su quello politico, anche per la correttezza con cui ha sempre tutelato i diritti dell'opposizione. Inoltre, militano in questo senso anche ragioni di ordine generale, in quanto l'ufficio di presidente di una Commissione permanente non deve necessariamente essere attribuito ad un componente della maggioranza parlamentare.

Il senatore BATTELLO, intervenendo a nome del Gruppo Comunista-PDS, sottolinea la fiducia che tutti i componenti della Commissione

ripongono nel presidente Covi e si dice contrario alle prospettate dimissioni, anche in ragione del fatto che la sua parte politica ha sempre sostenuto che le presidenze delle Commissioni parlamentari non debbono essere monopolio dei componenti della maggioranza che sostiene un determinato Governo.

Il senatore CASOLI, intervenendo a nome del Gruppo socialista, ravvisa proprio nello scrupolo che ha mosso il Presidente a porre a disposizione il suo incarico un ulteriore elemento per confermarlo, quale garante di una corretta e serena conduzione dei lavori della Commissione.

Il senatore FILETTI, prendendo la parola a nome del Gruppo del Movimento sociale italiano-Destra nazionale, sarebbe indotto a dichiarare politicamente «inammissibili» le dimissioni, giacchè i meriti personali e politici del senatore Covi sono indiscutibili. Tuttavia, poichè esse sono ormai in discussione si dichiara senz'altro per il loro rigetto.

Il presidente LIPARI, preso atto del generale orientamento della Commissione, fa presente che sarà sua cura riferirlo al presidente Covi, invitandolo a recedere dall'intento di dimettersi.

Il sottosegretario COCO, intervenendo a titolo personale, e non quale rappresentante del Governo, che non avrebbe titolo per interloquire, prende atto con vivo compiacimento dell'unanime volontà di respingere la richiesta di dimissioni.

IN SEDE REFERENTE

Favilla ed altri: Modifica dei requisiti per l'iscrizione all'albo ed elevazione del periodo di pratica professionale per i ragionieri e periti commerciali (2317)

(Richiesta di trasferimento alla sede deliberante)

Il relatore DI LEMBO propone di richiedere alla presidenza del Senato il trasferimento del provvedimento in titolo dalla sede referente a quella deliberante.

Concorda unanime la Commissione e consente il sottosegretario COCO.

Il presidente LIPARI fa presente che la richiesta di trasferimento di sede sarà inoltrata al presidente del Senato non appena acquisito il prescritto parere della Commissione Affari Costituzionali.

IN SEDE DELIBERANTE

Depenalizzazione del reato di occupazione arbitraria di spazi del demanio marittimo o aeronautico e modifica degli articoli 1161 e 1174 del codice della navigazione (2639)

(Discussione e rinvio)

Riferisce il senatore CASOLI, evidenziando – in primo luogo – come la proposta governativa ben si inserisca tra i provvedimenti volti ad

alleggerire i carichi giudiziari delle magistrature penali, ed in particolare le preture circondariali, aggravate da numerosi procedimenti penali scaturenti dalla sosta abusiva di veicoli in aree del demanio marittimo. Secondo la sensibilità maturata in diversi settori, sia dell'opinione pubblica che della dottrina, una valida risposta a tali frequenti illeciti di modesto allarme sociale può risiedere nella depenalizzazione della relativa fattispecie.

Il testo articolato, opera in tal senso, riformulando l'articolo 1161 (Abusiva occupazione di spazio demaniale e inosservanza di limiti alla proprietà privata) del codice della navigazione. Si propone infatti di punire alternativamente con l'arresto ovvero con l'ammenda, opportunamente rivalutata, l'occupazione arbitraria di spazio del demanio marittimo o aeroportuale, mentre si sanziona solo amministrativamente l'occupazione arbitraria con un veicolo di uno spazio del demanio marittimo, aeronautico o anche delle zone portuali della navigazione interna.

Il relatore prospetta l'ipotesi di accedere ad una depenalizzazione anche della fattispecie più grave considerata dalla norma e sottolinea come, conseguentemente alla nuova formulazione prospettata per l'articolo 1161, l'articolo 2 del disegno di legge aggiunga un comma all'articolo 1174 del codice della navigazione, volto ad escludere anche la rilevanza penale dell'ipotesi di circolazione dei veicoli nell'ambito portuale.

Il presidente LIPARI fa presente che l'ultimo periodo del secondo comma dell'articolo 1161 del codice della navigazione, come novellato dal disegno di legge, reca un riferimento erroneo, in quanto la disposizione in parola riguarda evidentemente la fattispecie prevista nella prima parte dello stesso secondo comma e non il primo comma.

Dichiarata aperta quindi la discussione generale, interviene il senatore GALLO, il quale concorda integralmente con la relazione del senatore CASOLI, ritenendo che sarebbe più conforme alla logica di una estesa depenalizzazione - quale quella che sembra voler perseguire il Governo con il prevalente intento di una deflazione del carico giudiziario - escludere la rilevanza penale anche nelle ipotesi di reato di cui ai numeri 1 e 2 del primo comma dell'articolo 1161.

Il senatore Gallo concorda altresì con l'osservazione del presidente Lipari circa l'errore materiale contenuto nell'ultimo comma dell'articolo in parola e prospetta, in conclusione, l'opportunità di sostituire al primo comma dell'articolo 1161 le parole «chiunque arbitrariamente», che si prestano ad equivoci interpretativi, con l'assai più pertinente e precisa dizione «chiunque, non autorizzato».

Prende successivamente la parola il senatore FILETTI, anch'egli favorevole ad un ampliamento dell'area della depenalizzazione come proposto dal relatore, considerato che - così come risulta formulato - il provvedimento reca una nuova disciplina solo in relazione ad ipotesi di assai modesta rilevanza.

Il senatore ONORATO, per parte sua, esprime fortissimi dubbi e perplessità circa la ventilata depenalizzazione anche delle fattispecie di cui ai numeri 1 e 2 del primo comma dell'articolo 1161 del codice della

navigazione: fra l'altro vi è il fondato pericolo di intervenire in modo asistematico con la conseguenza, ad esempio, di favorire forme di abusivismo edilizio a fini speculativi. Bisogna poi tener presente che il mantenimento di una rilevanza penale delle ipotesi di reato di cui ai numeri 1) e 2) vuole dissuadere da comportamenti che possono originare ostacoli e pericoli per la navigazione marittima ed aerea.

Invita pertanto la Commissione a riflettere attentamente sulle possibili conseguenze di una iniziativa legislativa non abbastanza meditata.

Il senatore BATTELLO condivide le preoccupazioni di chi lo ha preceduto in merito ad un provvedimento estremamente parziale ed alquanto approssimativo. Fra l'altro, il disegno di legge instaura una relazione, della quale non è ben chiara la necessità, fra la depenalizzazione di una parte dei comportamenti considerati nell'articolo 1161 e quella di altri comportamenti considerati nell'articolo 1174, con il rischio di complicare ulteriormente una situazione normativa già intricata per la presenza di leggi speciali, come quella concernente la circolazione degli autoveicoli negli ambiti aeroportuali.

Prospetta pertanto l'opportunità di differire l'esame del disegno di legge, in modo di consentirne un maggiore approfondimento.

Dello stesso avviso è il senatore CORRENTI, in linea di principio favorevole al mantenimento di una sanzione penale per quanto riguarda le fattispecie ex articolo 1161, primo comma numeri 1) e 2), in considerazione dell'indubbia gravità delle ipotesi ivi considerate e del rischio di creare una distonia nell'ordinamento attraverso la esclusione, nelle ipotesi più gravi, della rilevanza penale di comportamenti che, nelle ipotesi più lievi, considerate dalla legge urbanistica, tale rilevanza invece manterrebbero.

Il senatore ACONE condivide nella sostanza l'impostazione del relatore CASOLI ma sottolinea, d'altra parte, l'opportunità di compiere interventi di depenalizzazione solo nel quadro di una visione organica quale quella che ha certo guidato il Governo nel presentare alle Camere il limitato provvedimento in discussione.

Dopo ulteriori interventi del relatore CASOLI, del senatore BATTELLO e del presidente LIPARI il seguito della discussione è infine rinviato.

La seduta è poi sospesa.

La seduta, sospesa alle ore 17,15 è ripresa alle ore 17,45.

SCONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE

Il presidente LIPARI avverte che la seduta della Commissione già convocata per domani, venerdì 3 maggio, alle ore 10, non avrà più luogo.

La seduta termina alle ore 17,50.

ISTRUZIONE (7^a)

GIOVEDÌ 2 MAGGIO 1991

275^a Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente
SPITELLA

Intervengono il sottosegretario di Stato per il turismo e lo spettacolo Muratore e il sottosegretario di Stato per i beni culturali ed ambientali Covatta.

La seduta inizia alle ore 12,10.

IN SEDE DELIBERANTE

Aliverti ed altri: Interventi di completamento delle opere di stabilizzazione del Duomo di Como (2626)

(Discussione ed approvazione con modificazioni)

Il PRESIDENTE, dopo aver avvertito che sostituirà il relatore Agnelli Arduino assente, ricorda che la Presidenza del Senato ha disposto il passaggio del disegno di legge in titolo alla sede deliberante, come richiesto dalla Commissione, e svolge alcune considerazioni sull'urgenza del provvedimento per il quale è previsto un apposito stanziamento nella legge finanziaria.

Fa presente infine che il Governo ha espresso alcune perplessità sulla procedura prevista al comma 1 dell'articolo 1 per l'assegnazione del finanziamento.

Il sottosegretario COVATTA spiega che non è possibile assegnare un finanziamento pubblico direttamente ad una sovrintendenza, che è un organo del Ministero e non ha un bilancio autonomo. Occorre quindi iscrivere lo stanziamento nello stato di previsione del Ministero, che lo utilizzerà per i fini previsti nel disegno di legge in titolo. Propone quindi un emendamento in tal senso al comma 1 dell'articolo 1.

Dopo che i senatori BOMPIANI, RICEVUTO e NOCCHI hanno annunciato il voto favorevole sul disegno di legge, a nome rispettivamente dei Gruppi democristiano, socialista e comunista-PDS, si passa all'esame dell'articolo unico di cui consta il provvedimento.

Con successive votazioni sono quindi approvati l'emendamento governativo al comma 1 dell'articolo e l'articolo unico così modificato.

IN SEDE REFERENTE

Tornati ed altri: Celebrazioni del II Centenario della nascita di Gioacchino Rossini (1691)

Tornati ed altri: Concessione di contributi per il Festival rossiniano e per le celebrazioni del bicentenario della nascita di Gioacchino Rossini (2708)

(Esame congiunto e rinvio)

Il relatore ROBOL riferisce sui disegni di legge in titolo, presentati entrambi da senatori di diversi Gruppi politici: essi sono posti congiuntamente all'ordine del giorno perchè il loro contenuto è sostanzialmente analogo, riguardando l'erogazione di contributi statali per le celebrazioni del bicentenario della nascita di Gioacchino Rossini, avvenuta a Pesaro il 29 febbraio 1792.

Ricorda preliminarmente il complesso delle attività e delle iniziative legate alla figura del grande musicista: in particolare la fondazione Rossini, istituita fin dal 1869 dal comune di Pesaro grazie ai lasciti testamentari dello stesso Rossini, finanzia il conservatorio della città (la fondazione ha avviato da circa un ventennio la meritoria opera di edizione critica dell'*opera omnia* di Rossini); l'ente autonomo «Rossini Opera festival», istituito dal 1985 ma di fatto operante dal 1980, con lo scopo di riportare sui palcoscenici le opere, molte delle quali dimenticate, del musicista.

Le celebrazioni per il bicentenario prevedono un ampio programma di attività musicali, editoriali, convegni, attività espositive e didattiche, nonchè restauri di strutture teatrali, che coinvolgono in varie forme gli enti locali, la fondazione e l'ente festivaliero.

Il relatore descrive poi il contenuto del disegno di legge n. 1691: esso incarica un Comitato nazionale di elaborare il programma delle celebrazioni, che saranno realizzate dal comune di Pesaro. A tal fine è previsto un contributo statale di 3000 milioni annui per il quadriennio 1989-1992, da ripartire secondo particolari criteri indicati nell'articolo 2. Per quanto riguarda la copertura finanziaria del contributo, essa è reperita a carico di un capitolo ordinario di parte corrente dello stato di previsione del Ministero per i beni culturali ed ambientali.

Il disegno di legge n. 2708 ha invece una struttura molto più articolata e tiene conto, nella sua impostazione, delle previsioni contenute nella legge finanziaria 1991. L'articolo 1 destina all'ente «Rossini Opera festival» un contributo statale permanente: l'ammontare è di 2 miliardi per il 1991 e di 3 miliardi annui per il 1992 e il 1993, mentre per la determinazione del contributo negli anni successivi il comma 3 fa rinvio alla legge finanziaria.

Quanto alle celebrazioni del bicentenario, l'articolo 2 assegna al comune di Pesaro 4 miliardi per il 1991, 8,2 miliardi per il 1992 e 2 miliardi per il 1993, da utilizzare per finalità e secondo una ripartizione specificamente elencate nel comma 2: fra le altre, si possono ricordare la partecipazione all'Esposizione universale di Siviglia, varie iniziative da collocare nella Casa-Museo di Rossini, restauri ed altri interventi architettonici in vari edifici artistici e monumentali.

Il relatore analizza infine la copertura finanziaria prevista dall'articolo 3, rispetto alla quale insorgono alcuni problemi; infatti per il contributo ordinario al festival, l'articolo 3, comma 1, attinge, oltre che

allo specifico accantonamento già previsto dalla legge finanziaria, anche ad un altro accantonamento in gran parte già utilizzato.

In ordine poi al comma 2, relativo alla diffusione dell'opera rossiniana, la copertura dovrebbe gravare su un accantonamento del tutto azzerato.

Anche per il finanziamento delle iniziative editoriali, espositive e congressuali valgono le considerazioni suddette.

Riguardo poi al comma 4 (partecipazione all'Esposizione di Siviglia), si propone di attingere, quanto al 1992, all'accantonamento *ad hoc*, di competenza del Ministero degli esteri per il quale sussiste una disponibilità di fondi. Quanto al comma 5 (opere nella Casa-Museo di Rossini), si propone di attingere ad un accantonamento di competenza della Presidenza del Consiglio, in cui pare esservi, per ora, una disponibilità di fondi limitata, ma sufficiente.

Infine il comma 6 (interventi di carattere architettonico), prevede di attingere a tre diversi accantonamenti: uno di competenza della Pubblica istruzione che, in questo momento, sembra essere stato azzerato per il 1991 mentre invece presenta ampie disponibilità per gli anni successivi; altri due sono di competenza dei Lavori pubblici.

Il relatore conclude rilevando la necessità di ridisegnare la norma di copertura alla luce delle considerazioni svolte, attivando eventualmente un comitato ristretto per definire un testo da sottoporre alla Commissione.

Segue la discussione generale.

Il senatore BOGGIO esprime il proprio apprezzamento per i disegni di legge in titolo, che costituiscono il riconoscimento dell'importanza fondamentale di Rossini per la cultura musicale italiana e della validità del Festival rossiniano realizzato dal comune di Pesaro. Si tratta di erogare un contributo mirato alla realizzazione di iniziative precise e tutte molto significative ed auspica che esso possa costituire un esempio al quale rifarsi in occasione di altre celebrazioni. Esorta comunque il Governo ad individuare in modo puntuale le manifestazioni musicali di rilievo nazionale cui attribuire finanziamenti pubblici, onde evitare sprechi e finanziamenti «a pioggia».

Il senatore NOCCHI, dopo essersi associato alle considerazioni del senatore Boggio, condivide la proposta del relatore di costituire un Comitato ristretto per definire in tempi celeri un testo da sottoporre alla Commissione ed auspica che si possa raggiungere l'assenso di tutti i Gruppi per richiedere al Presidente del Senato il passaggio alla sede deliberante. L'importanza del Festival rossiniano di Pesaro è da tutti riconosciuta e avrà anche una sanzione formale nella prossima legge di riordino dei settori della musica e della danza, secondo quanto sta emergendo in seno al Comitato ristretto incaricato di redigerne il testo.

In ordine poi ai problemi di copertura finanziaria evidenziati dal relatore, sollecita l'individuazione di una soluzione che permetta il finanziamento delle iniziative indicate nel disegno di legge n. 2708, sicuramente per il 1993 ma possibilmente anche per il 1992.

Il senatore TORNATI ricorda gli intenti perseguiti dal Festival rossiniano di Pesaro fin dalla sua nascita nel 1980 e la volontà che sempre accompagnò i promotori di tale iniziativa di reperire le risorse finanziarie in ambito locale. Peraltro in occasione delle celebrazioni del II centenario della nascita di Rossini si è inteso richiamare l'attenzione dello Stato sull'opera fin qui realizzata e sulle iniziative ulteriori volte a rinverdire l'opera del grande compositore, sottolineando in particolare il valore scientifico dell'edizione critica dell'opera rossiniana avviata con la casa di produzione musicale Ricordi e curata dai tre massimi studiosi mondiali del settore. Si tratta di interventi molto puntuali, alcuni dei quali sono già avviati, come la ristrutturazione degli edifici del Conservatorio rossiniano.

In conclusione, sollecita il Governo ad individuare gli strumenti finanziari più idonei al loro finanziamento.

Il senatore BOMPIANI riconosce l'importanza dell'iniziativa legislativa in esame, ma mentre ritiene conformi ad un orientamento ormai costante della Commissione (in materia di celebrazioni) solo gli interventi di restauro e di costituzione di strutture permanenti previste alle lettere *d*) ed *e*) dell'articolo 2, esprime qualche perplessità su quanto previsto alle lettere *a*), *b*) e *c*) del medesimo articolo (iniziative di diffusione internazionale dell'Opera rossiniana, iniziative editoriali espositive e congressuali, partecipazione alla Esposizione universale di Siviglia) trattandosi di attività per le quali l'intervento statale non sembrerebbe del tutto giustificato.

Il presidente SPITELLA ricorda brevemente i problemi, di sostanza e di procedura, sollevati dalle modalità di copertura finanziaria proposte nel disegno di legge n. 2708, che occorrerà risolvere.

Il sottosegretario MURATORE replica osservando in primo luogo che è proprio la perdurante mancanza di una legislazione organica a consentire l'erogazione «a pioggia» di fondi statali ad una infinità di festival, a scapito del loro livello qualitativo. Il Governo concorda comunque con le finalità dei disegni di legge in esame, poichè giudica il festival rossiniano di rilievo nazionale, come ha riconosciuto anche nel Comitato ristretto incaricato di elaborare la nuova legge sulla musica e la danza; chiede tuttavia un breve rinvio, per poter approfondire i problemi emersi nel dibattito.

Il sottosegretario COVATTA si associa alla richiesta del sottosegretario Muratore, così come alla valutazione favorevole sul festival rossiniano. Auspica comunque, in via generale, l'introduzione di una normativa organica per il finanziamento di anniversari e celebrazioni.

La Commissione si pronuncia quindi favorevolmente sulla proposta del presidente SPITELLA di costituire un Comitato ristretto.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

IN SEDE DELIBERANTE

Norme per il riconoscimento della validità degli studi compiuti dagli ufficiali in servizio permanente della Marina e dell'Aeronautica militari, nonché della Guardia di finanza, presso le rispettive accademie e scuola di applicazione, ai fini dell'ammissione ai corsi di diploma e di laurea di talune facoltà universitarie (2718), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

Il disegno di legge in discussione – riferisce alla Commissione il senatore RICEVUTO – ha lo scopo di consentire il riconoscimento degli esami superati presso l'Accademia navale, l'Accademia aeronautica, l'Accademia e la Scuola di applicazione della Guardia di finanza dagli ufficiali di tali Forze armate, ovvero dagli allievi dei predetti istituti che non abbiano completato gli studi, ai fini dell'iscrizione a taluni corsi di diploma e di laurea. Tale riconoscimento può essere disposto per gli esami sostenuti a decorrere da taluni anni accademici, nei quali gli istituti menzionati hanno conformato il proprio ordinamento a quello delle università. Il riconoscimento è poi subordinato a talune condizioni – prosegue il relatore – sostanzialmente identiche, del resto, a quelle previste dalla recente legge 23 giugno 1990, n. 169, che ha regolato il riconoscimento degli studi compiuti dagli ufficiali dell'Esercito. Anche alla luce del parallelismo esistente fra tale legge e la proposta in esame, il relatore conclude auspicandone la sollecita approvazione.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

IN SEDE CONSULTIVA

Mezzapesa ed altri: Disciplina del mercato dell'arte moderna (1362)

(Seguito dell'esame e conclusione)

Riprende l'esame, sospeso nella seduta del 26 marzo scorso.

Il presidente SPITELLA avverte che la Presidenza del Senato non ha accolto la richiesta, formulata dalla Commissione, per l'assegnazione del disegno di legge n. 1362 in sede congiunta con la Commissione industria. D'altra parte, il testo predisposto dal relatore per tale disegno di legge risulta ora dedicato a regolare solo l'albo professionale dei mercanti d'arte.

Il relatore BOMPIANI ricorda le motivazioni di ordine generale che indussero la Commissione a sollevare la questione di competenza. Alla luce del nuovo testo ora predisposto dal relatore, ritiene che tali riserve possano cadere e propone pertanto di esprimere parere favorevole su tale testo.

Senza discussione la Commissione approva la proposta del relatore.

La seduta termina alle ore 13,20.

276^a Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
SPITELLA

Intervengono il ministro della pubblica istruzione Misasi ed il sottosegretario di Stato per lo stesso Dicastero Brocca.

La seduta inizia alle ore 16,35.

IN SEDE REFERENTE

Chiarante ed altri: Norme per l'innalzamento dell'obbligo scolastico e per il riordino dell'istruzione secondaria superiore (428)

Manzini ed altri: Prolungamento dell'istruzione obbligatoria (829)

Manieri ed altri: Norme sul prolungamento dell'obbligo scolastico (1187)

Gualtieri ed altri: Nuova disciplina dell'obbligo scolastico (1226)

Filetti ed altri: Ristrutturazione dell'ordinamento della scuola media superiore (1812)

Mezzapesa: Norme sull'ordinamento della scuola secondaria superiore e sul prolungamento dell'istruzione obbligatoria (2343)

e delle connesse petizioni n. 10 e n. 269

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Riprende l'esame del disegno di legge n. 2343, adottato come testo base (e degli altri connessi), sospeso nella seduta del 6 marzo scorso.

Il PRESIDENTE rivolge espressioni di saluto al ministro Misasi e ricorda lo stato dell'*iter* dei disegni di legge in titolo, con i risultati raggiunti finora dal dibattito.

Si sofferma poi sull'applicazione della legge n. 426 del 1988, riguardo alla quale il precedente Ministro aveva già elaborato una bozza di disegno di legge per modificarne i meccanismi, che finora non avevano dato i previsti risparmi finanziari. Altre questioni rilevanti delle quali la Commissione si stava occupando prima della crisi di Governo erano il piano di aggiornamento degli insegnanti, predisposto dal Ministero, e la convenzione con la RAI per la realizzazione di un sistema audiovisivo di formazione e specializzazione per i docenti.

Il ministro MISASI fa presente in primo luogo di non avere avuto ancora il tempo sufficiente per approfondire i problemi dell'istruzione, dei quali ebbe la possibilità di occuparsi ben ventuno anni or sono. Peraltro le linee che dovrebbe assumere la riforma della scuola secondaria superiore, al centro del dibattito in Senato, corrispondono -

sia pure in modo più approfondito - a quanto già a quel tempo andava emergendo circa la necessità che la scuola dovesse svolgere una funzione principalmente formativa ad alto livello culturale, rinviando la specializzazione professionale ad un momento successivo.

Ritiene, poi, doveroso chiarire che i tempi utili per l'attività governativa e parlamentare sono ormai molto limitati e quindi occorrerà concentrare l'attenzione sui pochi problemi realmente risolvibili in questo scorcio di legislatura. In questa prospettiva si dichiara pienamente disponibile a stringere i tempi per l'approvazione della riforma in esame.

Il Ministro manifesta inoltre pieno consenso a riprendere il dibattito anche sui temi indicati dal Presidente, auspicando che da questa legislatura possa emergere un organico disegno riformatore della scuola italiana, la cui urgenza è particolarmente avvertita nel Mezzogiorno.

Rileva, infine, che occorrerebbe por mano anche alla riorganizzazione del Ministero - pur nella consapevolezza di non poterla realizzare in tempi brevi - quanto meno per dare impulso al coordinamento orizzontale tra le diverse strutture.

La senatrice ALBERICI, rilevato preliminarmente che nella X legislatura la Commissione ha incontrato ben quattro ministri della pubblica istruzione, afferma che il Gruppo comunista-PDS ritiene imprescindibile non perdere questo scorcio di legislatura per risolvere almeno alcune fra le questioni più rilevanti per la scuola, a partire dalla riforma dell'istruzione secondaria superiore. Tuttavia, il lavoro parlamentare sul tema della riforma dovrebbe essere orientato da un chiaro indirizzo del Governo, che peraltro non è affatto emerso nel programma illustrato dal Presidente del Consiglio in occasione del dibattito sulla fiducia.

Ritiene ormai urgente realizzare la riforma prima che sia superata dai fatti e soprattutto dall'incalzare dei modelli europei. Ricorda la posizione del Gruppo comunista-PDS sull'andamento del dibattito in Commissione e soprattutto la sua valutazione del disegno di legge n. 2343, presentato dal relatore e assunto quale testo base, riguardo al quale, pur esprimendo riserve sull'impostazione generale, esisteva una valutazione positiva quanto meno su due questioni: la scelta di realizzare l'obbligo scolastico all'interno della scuola, al fine di innalzare effettivamente il livello culturale (rinviando ad una fase successiva la formazione professionale) e il superamento della dicotomia tradizionale tra licei e istituti professionali. Queste indicazioni, peraltro, non erano state confermate dal successivo dibattito e quindi si chiede se il ministro Misasi intenda ritornare all'impostazione del disegno di legge n. 2343.

Si sofferma poi sul problema della riforma della legge n. 426 del 1988 e chiede quale sia l'orientamento del Ministro circa una bozza di disegno di legge approntata dal suo predecessore e che sembrava capace di risolvere molti dei guasti a suo avviso provocati dalla citata legge.

Quanto poi al problema della diffusione della droga cui faceva un rapido cenno il Ministro, ella riterrebbe molto opportuno avviare una

verifica in Commissione sullo stato di applicazione nella scuola della recente legge, onde verificare se siano posti in essere gli strumenti opportuni per realizzare gli obiettivi perseguiti. Un altro rilevante problema rimane quello dell'edilizia scolastica, i cui problemi di copertura finanziaria sono tuttora irrisolti; a questo proposito sollecita il Governo a stralciare dall'oramai più volte reiterato decreto-legge almeno lo stanziamento di 11 miliardi per la ricostruzione della scuola di Casalecchio di Reno distrutta dall'incidente aereo avvenuto lo scorso anno.

Si sofferma, infine, sul problema della convenzione Ministero-RAI che è stata già oggetto di dibattito in Commissione, rilevando l'opportunità di rivedere alcuni dei parametri cui essa si ispira, specie riguardo alla composizione della Commissione che dovrà realizzare i programmi di aggiornamento.

Il senatore BOMPIANI si sofferma sugli adempimenti legati alla più importante riforma scolastica approvata in questa legislatura - quella della scuola elementare - auspicando una verifica al riguardo. Condivide poi l'indicazione fornita dal Ministro sulla speciale importanza che la formazione culturale e professionale riveste per il Mezzogiorno. Quanto al problema della droga, ricorda che il parere della 7^a Commissione sulla recente e discussa legge fu approvato all'unanimità e costituì la base per la stesura della parte di normativa riguardante i compiti della scuola in materia; tale orientamento unitario potrà quindi costituire la premessa per un approfondimento da parte della Commissione. Sull'obbligo scolastico, il Gruppo democristiano si riconosce nel testo elaborato dal relatore Mezzapesa e, nel manifestare preoccupazione per i connessi problemi finanziari e di strutture, conferma la priorità da attribuire alla questione degli abbandoni scolastici. Conclude sottolineando l'esigenza di un reale coordinamento con le strutture competenti nel campo della formazione professionale.

Il senatore STRIK LIEVERS, premesso che una crisi di Governo sostanzialmente incomprensibile ha comportato la altrettanto incomprensibile sostituzione del titolare della Pubblica istruzione, dichiara di condividere l'appello al realismo espresso dal ministro Misasi, pur rilevando che destinatari di tale appello sono in primo luogo il Governo e la maggioranza che lo sostiene, cui spetta la responsabilità di indicare il calendario delle priorità e proporre le soluzioni di merito. Sulla riforma dell'istruzione secondaria superiore, manifesta il timore che la giusta scelta di rafforzare il suo ruolo formativo e culturale si traduca in un confuso «enciclopedismo». Si associa, inoltre, all'invito del senatore Bompiani ad approfondire le implicazioni dell'importante riforma dei meccanismi formativi dei docenti, nei vari ordini di scuola. Con riferimento, poi, alla riforma della scuola elementare, osserva che molte delle preoccupazioni da lui espresse a suo tempo si stanno rivelando fondate: in concreto, la legge viene spesso attuata in modi che contraddicono l'espressa volontà del Parlamento: menziona, in particolare, la strutturazione dei moduli didattici e la violazione dei diritti di libertà riconosciuti agli insegnanti da parte di molti organi collegiali.

Il relatore MEZZAPESA rileva che, nell'*iter* della riforma in esame, la difficoltà più grande è stata causata dalla mancanza di una chiara posizione del Governo, cui la maggioranza e l'opposizione potessero, nell'ambito dei rispettivi ruoli, fare riferimento. Onde accelerare i tempi, suggerisce quindi al Ministro di effettuare subito un accertamento delle possibili convergenze sui nodi irrisolti, prima di riprendere i lavori parlamentari. Se dovesse emergere l'impossibilità di conseguire risultati utili nel poco tempo disponibile, occorrerà ridurre con realismo gli obiettivi perseguiti.

Dopo una breve replica del ministro MISASI, favorevole alla proposta del relatore, interviene il presidente SPITELLA, il quale propone di dedicare sedute specifiche per approfondire le singole questioni emerse nel dibattito; sull'obbligo scolastico - che per unanime giudizio della Commissione oggi riveste carattere di assoluta priorità - subito dopo la ricognizione prospettata dal relatore potrà svolgersi invece un incontro informale.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 18.

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)

GIOVEDÌ 2 MAGGIO 1991

254^a Seduta (antimeridiana)*Presidenza del Presidente***BERNARDI***indi del Vice Presidente***SENESI***Interviene il ministro della marina mercantile Facchiano.**La seduta inizia alle ore 12,10.***SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI**

Il presidente BERNARDI avverte che da parte del Gruppo Federalista Europeo Ecologista è pervenuta la richiesta, ai sensi dell'articolo 33 del Regolamento, di attivazione dell'impianto audiovisivo, in modo da consentire la speciale forma di pubblicità della seduta ivi prevista ed avverte che, ove la Commissione aderisca a tale richiesta, il Presidente del Senato ha già preannunciato il proprio assenso. La Commissione si esprime favorevolmente e, di conseguenza, tale forma di pubblicità viene adottata per il prosieguo dei lavori.

COMUNICAZIONI DEL GOVERNO**Comunicazioni del Ministro della marina mercantile in ordine agli incidenti marittimi**

Dopo che il presidente BERNARDI ha rivolto parole di benvenuto e un augurio di buon lavoro al nuovo Ministro della marina mercantile (a cui si associa la Commissione) prende la parola il ministro FACCHIANO il quale illustra preliminarmente il quadro normativo internazionale e nazionale in materia di sicurezza dei traffici marittimi e della vita umana in mare. L'argomento è stato affrontato in primo luogo dall'IMO, istituto specializzato delle Nazioni Unite, nel cui ambito operano diversi comitati e sottocomitati tecnici, presso i quali è presente il Ministero della marina mercantile con propri funzionari. Sottolineato che le varie problematiche, affrontate e risolte in sede tecnica, diventano poi raccomandazioni o risoluzioni per tutti i paesi membri, il Ministro ricorda che l'obiettivo prioritario della sicurezza in mare è quello di disporre di idonei mezzi di trasporto a livello mondiale nonché di

norme valide per fronteggiare le emergenze, che vengono continuamente aggiornate e migliorate sulla scorta degli sviluppi tecnologici e delle esperienze maturate. Fa quindi presente che le principali norme internazionali in vigore in materia di salvaguardia della vita umana in mare sono contenute nella convenzione Solas del 1974, ratificata ed entrata in vigore in Italia nel 1980. Tale convenzione si applica a tutte le navi passeggeri e alle navi da carico, di stazza lorda superiore a 500 tonnellate, che effettuano viaggi internazionali e detta istruzioni che sono completate in Italia da regolamenti del Registro navale. Altre norme di preminente interesse sono la convenzione sul bordo libero del 1966, entrata in vigore nel 1968, la convenzione sulla stazza del 1968, entrata in vigore nel 1982, la convenzione sull'addestramento e la certificazione dei marittimi del 1978, entrata in vigore in Italia nel 1987, la convenzione dell'OIL e quella per prevenire gli abbordi in mare del 1972, che regola in modo dettagliato la navigazione ed in particolare il segnalamento diurno. Tale convenzione è stata da ultimo modificata nell'aprile 1991 per quel che riguarda gli schemi di separazione del traffico con l'intento di predisporre, ove possibile, apposite corsie di traffico per le unità navali all'interno di tali schemi. La normativa internazionale citata prevede inoltre l'esecuzione di visite e controlli a bordo delle navi, disponendo che alle navi passeggeri venga rilasciato il certificato di sicurezza da parte del capo del compartimento marittimo dopo una visita effettuata a bordo da un' apposita commissione per verificare lo stato di efficienza e la conformità alle norme della parte strutturale della nave; per le navi da carico è invece il Registro italiano navale che rilascia il certificato di sicurezza di costruzione, con validità massima di 5 anni e l'assoggettabilità a verifiche periodiche ad intervalli non superiori a 2 anni. Sempre per le navi da carico è previsto il certificato di sicurezza delle dotazioni e quello di sicurezza radiotelegrafica-radiotelefonica, entrambi rilasciati dal capo del compartimento marittimo dopo apposite visite a bordo.

Per le navi passeggeri e da carico sono previsti, infine, il certificato di classe rilasciato dal Registro italiano navale, nel quale la nave è dichiarata idonea sotto l'aspetto strutturale e degli impianti e quello di visita ai servizi di bordo, rilasciato dall'autorità marittima, che riguarda la preparazione professionale dell'equipaggio e l'addestramento a fronteggiare i casi di emergenza.

La normativa nazionale in materia è contenuta nella legge del 1962, n. 616 e nel relativo regolamento di esecuzione, che si applicano anche alle navi non assoggettate alla convenzione Solas. Alle unità da pesca e da diporto si applicano invece rispettivamente i decreti ministeriali del giugno 1982 e del settembre 1977.

Per quel che concerne i controlli su navi straniere, la convenzione Solas prevede che le navi straniere in porto possano essere assoggettate a controlli intesi a verificare la validità dei certificati rilasciati in applicazione della convenzione stessa. Qualora sussistano «chiari motivi» per ritenere che le condizioni della navi non corrispondano ai dati dei certificati, l'autorità marittima può effettuare gli accertamenti necessari impedendo la partenza della nave fino a che non siano eliminati i pericoli. (Un principio analogo è ribadito nella legge n. 616). Infine, nel luglio 1982, tutti i paesi europei hanno approvato un

memorandum di intesa nel quale si prevede che ciascun paese deve sottoporre a visita le navi straniere presenti in porto in ragione del 25 per cento di quelle arrivate.

Il Ministro passa quindi ad illustrare la dinamica degli incidenti accaduti a Genova e a Livorno nell'aprile scorso e le azioni intraprese, premettendo che quanto esporrà non può ritenersi conclusivo essendo ancora in corso le relative inchieste dell'autorità marittima e quelle della magistratura. Per quel che riguarda l'incidente di Genova, ricorda che dopo l'esplosione verificatasi a bordo, la motocisterna Haven, di bandiera cipriota, ancorata a circa 2 miglia e mezzo da Genova-Molledo, andava alla deriva e veniva successivamente riagganciata e rimorchiata in zona di fondali più ridotti su disposizione del comandante del porto di Genova. Tale decisione era dettata da diverse considerazioni di opportunità: evitare che la nave potesse immergersi durante la fase di rimorchio; garantirne il mantenimento in condizioni favorevoli per i successivi recuperi del prodotto trasportato (147.000 tonnellate di greggio pesante); permettere ai mezzi di bonifica una migliore e più rapida possibilità di intervento. Era stato inoltre valutato che la distanza dalla costa non costituiva eccessivo pericolo per le popolazioni costiere, anche perchè le condizioni meteorologiche erano tali da far considerare tollerabili i rischi di inquinamento legati alla combustione conseguente all'esplosione. Due giorni dopo l'incidente la direzione delle operazioni veniva rimessa all'Ispettorato centrale per la difesa del mare, a seguito della dichiarazione di emergenza nazionale ai sensi della legge n. 979 del 1982; il giorno successivo l'unità si adagiava su un fondale di 75 metri circa in assetto orizzontale sulla chiglia. Nella stessa data venivano quindi iniziate le operazioni di disinquinamento, ad opera soprattutto di mezzi appartenenti alle società Castalia ed Ecolmare, nonchè di unità della marina militare e di unità navali francesi specializzate. Dopo il peggioramento delle condizioni meteorologiche, che avrebbero potuto determinare la rottura del sistema di contenimento, la nave speciale Saipem Ragno 2 iniziava l'ispezione del relitto per rilevare eventuali fuoriuscite di prodotto e iniziare le operazioni di tamponamento; nel contempo proseguiva la bonifica da terra delle zone costiere interessate dalle macchie oleose. Il 20 aprile la situazione delle zone costiere di Savona e di Imperia si presentava già abbastanza buona, mentre il miglioramento delle condizioni atmosferiche permetteva la rapida prosecuzione delle operazioni di bonifica a terra ed in mare. La continuazione di tali operazioni è stata affidata, con decreto del Ministro per il coordinamento della protezione civile, all'Amministrazione marittima, che ha nominato un apposito comitato per assicurare il coordinamento di tutte le operazioni relative all'incidente (il quale ha già elaborato una proposta articolata in progetti e sottoprogetti).

Allo stato attuale risultano bonificati pressochè completamente la costa e il mare, essendosi individuate solo sporadiche iridescenze o piccole masse residue di prodotto vagante, peraltro prontamente eliminate dai mezzi disinfuanti inviati sul posto. Nel ricordare che sono in corso gli accertamenti sommari della capitaneria di porto, che potrebbero concludersi entro un mese, il Ministro preannuncia che successivamente la direzione marittima dovrà deliberare in ordine all'eventuale apertura dell'inchiesta formale.

Soffermandosi sull'incidente occorso a Livorno tra il predetto Moby Prince e la motonave Agip Abruzzo, che si trovava alla fonda nella rada di Livorno, il Ministro ricorda che subito dopo lo sviluppo dell'incendio (conseguente alla collisione) intervenivano nelle operazioni di soccorso diversi mezzi della guardia costiera e di altre amministrazioni dello Stato. Purtroppo sulla motonave il giorno dopo si verificava una forte esplosione con la conseguente apertura di una falla sulla fiancata destra e sul ponte superiore, che avrebbe lasciato fuoriuscire circa 3.000-4.000 tonnellate di petrolio. Dopo lo spegnimento dell'incendio il 19 aprile, nella zona continuavano ad operare 7 mezzi antinquinamento e 7 battelli disinquinanti, nonché mezzi minori per la rimozione ed il contenimento dell'inquinamento in atto. Circa le cause del sinistro sono state formulate varie ipotesi che sono riconducibili in sintesi ad un'eventuale avaria meccanica o *black out* dei sistemi elettrici di bordo della nave investitrice, ad un errore umano, ad un'improvviso banco di nebbia circoscritto sulla zona interessata.

Il Ministro preannuncia che, dopo la conclusione dell'inchiesta sommaria, prevedibile per la metà del mese, intende affidare l'inchiesta formale per l'accertamento delle cause e delle eventuali responsabilità ad una commissione speciale, in considerazione della gravità del sinistro e dell'elevata perdita di vite umane. Nel ricordare quindi che dal traghetto Moby Prince non è pervenuto alcun segnale di soccorso, probabilmente per la repentinità dell'incidente, il Ministro sottolinea che la nave risultava in regola con tutta la certificazione tecnica e di sicurezza.

Con l'occasione il Ministro comunica che la vicenda della Alesandro I° di Molfetta si è conclusa felicemente, essendo stati recuperati e caricati su un'altra nave i liquidi pericolosi in essa contenuti.

Si apre il dibattito sulle comunicazioni del Ministro.

Interviene il senatore VISIBELLI il quale, rilevato preliminarmente che le notizie fornite dal Ministro con un'esposizione che giudica, quasi notarile, non contengono in realtà alcun dettaglio aggiuntivo rispetto a quelle rese dalla stampa, esprime l'avviso che anche per quel che riguarda la vicenda di Molfetta, per la quale si è chiusa l'emergenza, nessun merito può essere attribuito agli operatori; al riguardo, preannuncia anzi la presentazione di una dettagliata relazione. Si sofferma quindi sull'attuazione della legge n. 979 del 1982 sulla difesa del mare, con la quale erano stati stanziati 700 miliardi per la predisposizione di interventi in caso di emergenza. Il Ministero della marina mercantile ha reso, tuttavia, operativa tale legge solo nel 1987, affidando peraltro le relative convenzioni a due società, la Castalia e l'Ecolmare gravemente compromesse quanto all'affidabilità e alla correttezza, essendo state persino rinviate a giudizio per sospetto coinvolgimento nelle vicende legate al terremoto in Irpinia. Sottolinea quindi la grave responsabilità dell'Ispettorato per la difesa del mare, il cui operato è stato oggetto di pesanti rilievi da parte della Corte dei conti, il senatore Visibelli segnala l'opportunità di istituire una commissione di inchiesta sulla gestione dei fondi stanziati dalla legge n. 979, anche per sospendere immediatamente il rinnovo delle conven-

zioni alle citate società. Ricordati inoltre i numerosi incidenti occorsi negli ultimi tempi, oltre a quelli di Genova e Livorno, sottolinea la grave inadeguatezza delle norme sulla sicurezza in un paese con 8.000 chilometri di coste e 16 porti petroliferi che movimentano 150 milioni di tonnellate annui di petrolio. Auspica, infine, che il neo ministro Facchiano dia avvio ad interventi concreti riguardanti anche la cantieristica, come ad esempio la predisposizione di doppi fondi anche per le navi petrolifere, così come previsto per le navi che trasportano altre sostanze pericolose.

Il senatore PATRIARCA si dichiara favorevole all'istituzione di una commissione speciale che possa indicare in tempi brevi e con procedure più agili le necessarie revisioni di leggi e regolamenti volte ad adeguare il naviglio italiano a più idonei *standards* di sicurezza.

Rilevato come anche nel caso di Livorno da parte della stampa si sia con troppa leggerezza e in modo affrettato attribuita la responsabilità all'errore umano, auspica un intervento personale del Ministro per accelerare le pratiche connesse al risarcimento ai familiari delle vittime, sottolineando la lunghezza e la complessità degli adempimenti da adottare ed invece l'opportunità di chiudere in tempi brevi una vicenda che si assomma al dolore per la scomparsa di persone care.

Per quanto riguarda la questione dei controlli sul naviglio, propone che gli specifici adempimenti previsti per le navi traghetto possano essere svolti da un comitato ispettivo opportunamente integrato almeno da un ingegnere dell'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile, organismo che dovrebbe essere rafforzato per dare concretezza a molti auspici circa più adeguati *standards* di sicurezza in mare.

Si sofferma quindi sulla situazione dei porti petroliferi, osservando come occorrerebbe adottare maggiori precauzioni di quelle attualmente praticate: in particolare, occorre ribadire che il servizio di rimorchio in tali scali è assolutamente fondamentale, mentre talune raffinerie tendono invece oggi a non ricorrervi per conseguire qualche risparmio.

Per quel che concerne l'attuazione della legge n. 979 del 1982, fa presente che sono state attivate polemiche pretestuose e ingiustificate con riferimento soprattutto all'attività delle società Castalia ed Ecolmare, ricordando che vi è allo stato una vicenda giudiziaria che riguarda tuttavia l'adozione da parte della pubblica amministrazione di talune procedure di affidamento e non già l'idoneità dei mezzi antinquinamento, che si sono invece dimostrati alla prova dei fatti efficaci; si tratta, a suo avviso, piuttosto di ripensare il sistema di monitoraggio e di intervento alla luce delle nuove esigenze e di attivare in ogni caso tutte le necessarie risorse per proseguire i servizi in atto.

Affermato poi che la commissione speciale da lui invocata potrebbe valutare anche le ipotesi di modifiche costruttive alle petroliere, conclude sottolineando la necessità di sottoporre a maggiori controlli le navi di quegli Stati che a loro volta non esercitano una sufficiente vigilanza sulla sicurezza delle imbarcazioni.

Il senatore BISSO chiede anzitutto di sapere se la petroliera affondata al largo di Genova presentasse un difetto strutturale alla sala pompe, così come si è riscontrato per le altre petroliere prodotte dallo

stesso cantiere, ricordando che in totale 5 su 6 di tali navi sono affondate.

Osservato che in linea generale è grave responsabilità del Governo mantenere nelle attuali condizioni di degrado lo scalo petrolifero di Moltedo, domanda al Ministro se la petroliera Haven era stata effettivamente sottoposta a tutti i controlli e le verifiche che la legislazione impone e che spesso invece vengono elusi.

Pone altresì un quesito circa l'entità del petrolio fuoriuscito dalla nave, di quello recuperato dai mezzi di intervento e di quello invece volatilizzato nell'atmosfera, dati che possono fornire indicazioni circa la tempestività e l'efficacia degli interventi.

Per quanto riguarda i danni al turismo, purtroppo amplificati da una non corretta informazione fornita dai *mass media*, domanda entro quali tempi si potrà giungere ad una soddisfacente pulizia del litorale ligure e del mare prospiciente. Considerato anche il possibile inquinamento dei fondali a causa del deposito di petrolio, sottolinea i gravi danni alla pesca ligure (che in nessun caso può essere definita come marginale rispetto al resto del paese) in presenza di un calo del consumo del pesce, dei divieti di pesca imposti anche se in forma contraddittoria, nonché degli inconvenienti ai mezzi e alle imbarcazioni. Con riferimento a tali danni chiede quindi quali iniziative intenda assumere il Ministero della marina mercantile.

Per quel che concerne la vicenda della Castalia, sottolineando la necessità di una maggiore obiettività sulla questione e pertanto di distinguere tra il ruolo che ha avuto tale società nelle attività di disinquinamento marittimo e in altre attività legate al terremoto del 1980, fa osservare che si è in presenza di una convenzione non rinnovata e di risorse finanziarie inadeguate e comunque non attivate, in presenza di urgenti necessità di prevenzione e di bonifica dell'inquinamento marittimo. Conclude preannunciando la proposta della sua parte politica in ordine alla costituzione di una commissione parlamentare di inchiesta sui fatti fin qui discussi, che possa andare a fondo del problema della sicurezza del naviglio italiano.

Il senatore PINNA afferma che emerge una contraddizione tra un quadro normativo preciso e dettagliato per quanto concerne la sicurezza marittima e una situazione di fatto che vede una navigazione sempre più pericolosa: pertanto a suo avviso occorre comprendere se si tratta di normative non adeguate ovvero di una mancata o carente applicazione delle stesse, sia sul piano nazionale che sul piano internazionale.

Fa presente quindi che ancora non è dato conoscere le cause di due gravi incidenti marittimi che per puro caso non hanno avuto un largo seguito di vittime: fa riferimento al riguardo all'incidente al traghetto «Sardegna» (per il quale si disse che la nave era finita sugli scogli sottocosta in presenza di un'esercitazione militare al largo) ed alla collisione nel porto di Olbia tra il traghetto della Tirrenia «Deledda» e quello dell'ente Ferrovie dello Stato «Garibaldi».

Rilevato come il ruolo del Parlamento e del Governo, per quanto concerne la sicurezza marittima, sia quello di adottare tutti i possibili interventi e strumenti per ridurre al minimo le possibilità dell'errore umano, fa presente che occorre interrogarsi sui ritmi e sull'organizza-

zione del lavoro dell'armamento privato e sull'età delle navi di sua proprietà.

Per quanto concerne, in particolare, l'incidente di Livorno, afferma che il Ministro dovrebbe quanto meno chiarire le circostanze che hanno portato ad un ritardo dei soccorsi, atteso che ciò che conta in tali casi è soprattutto la prontezza nell'intervenire.

Dichiarato altresì che per venire incontro alle esigenze dei familiari, considerato il prevedibile contenzioso con le società di assicurazione, occorrerà probabilmente un intervento del Parlamento, pone alcuni quesiti riguardanti l'incidente di Genova per quel che concerne l'adeguatezza delle dimensioni delle petroliere, dei mezzi di soccorso rispetto proprio a tali dimensioni, l'opportunità o meno di ubicare i porti petroliferi presso i centri abitati.

La senatrice SENESI domanda se il quantitativo di greggio depositato nelle navi coinvolte negli incidenti di Livorno e Genova era stato completamente dichiarato o se vi era invece una differenza tra il quantitativo dichiarato e quello effettivamente riscontrato; chiede altresì perchè nel caso dell'incidente di Livorno la petroliera era ormeggiata in una zona prossima alla rotta di transito delle navi. Domanda infine se il Governo italiano pensa di avviare una procedura di risarcimento danni presso il Governo cipriota che doveva garantire la sicurezza della nave.

Dopo che il presidente BERNARDI ha annunciato che la discussione sulle comunicazioni del ministro FACCHIANO avrà un seguito in una prossima seduta, ha la parola per replicare su alcune questioni più urgenti il Ministro della marina mercantile.

Il ministro FACCHIANO ribadisce anzitutto di dover attendere le conclusioni di tre inchieste avviate sugli incidenti di Genova e Livorno e, in particolare, le conclusioni del procedimento penale aperto dal magistrato per quanto concerne l'incidente di Livorno, per il quale si sono riscontrate testimonianze contrastanti anche con riferimento alla presenza della nebbia al momento dell'incidente.

Affermato altresì che sarà sua cura, soprattutto in questa fase, di discernere gli elementi utili per la prevenzione degli incidenti, sottolinea come da parte del Ministero e dei suoi organi periferici siano sempre state fornite notizie tempestive e complete sulla situazione in atto nelle aree colpite dall'incidente: tali notizie purtroppo sono state non correttamente riportate dagli organi di stampa, che a loro volta hanno diffuso illazioni più volte smentite dal Ministero. In particolare tale vicenda ha riguardato la situazione delle coste liguri sulla quale sono circolate notizie di stampa non rispondenti alla realtà: al riguardo afferma di poter assicurare che all'inizio della stagione balneare la situazione delle coste e del mare sarà di assoluta normalità.

Fa presente altresì che gli organi di stampa non hanno correttamente riportato anche il lavoro prezioso degli uomini delle capitanerie di porto di Genova e di Livorno, che si sono prodigati ben oltre l'orario di lavoro e tiene a sottolineare al riguardo le decisioni coraggiose adottate dal comandante della capitaneria di porto di Genova.

Affermato che il Ministero della marina mercantile ha attivato tutte le procedure per il risarcimento danni, fa presente che sul piano della prevenzione e della bonifica dell'inquinamento marittimo i mezzi in attività stanno operando in modo efficace; annuncia quindi che sarà presto discusso in Consiglio dei ministri un provvedimento per sbloccare gli accantonamenti a tale scopo.

Dichiarato altresì che il Ministero si è già fatto carico di sollecitare il disbrigo delle pratiche per il risarcimento ai familiari delle vittime, sottolinea la conclusione positiva dell'incidente di Molfetta, ove il carico inquinante è stato totalmente recuperato senza danni all'ambiente marittimo.

Per quel che concerne l'incidente di Livorno, ricorda, tra l'altro, che il Ministero della marina mercantile emette quattro comunicati al giorno e che proprio nel comunicato odierno delle ore 13 si afferma che si procederà, non appena le condizioni metereologiche lo permetteranno, al travaso del carico dalla Agip Abruzzo ad un'altra petroliera che è già sul posto. Dichiarò infine che il Ministero sta valutando gli interventi più adeguati a sostegno dei pescatori liguri.

Il seguito della discussione sulle comunicazioni del Ministro della marina mercantile è quindi rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 14,15.

255^a Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
BERNARDI

Interviene il sottosegretario di Stato per i trasporti Nepi e il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Curci.

La seduta inizia alle ore 16,30.

IN SEDE REFERENTE

Delega al governo per la revisione delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale (2600), approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito dell'esame e rinvio)

Riprende l'esame, rinviato il 21 marzo.

Il presidente BERNARDI comunica di aver avviato gli opportuni contatti con il Presidente della 5^a Commissione affinché la medesima riformuli il parere contrario espresso sull'articolo 3, comma 2, di cui si potrebbe fornire, attraverso un ordine del giorno, un'idonea interpretazione - come peraltro è già avvenuto presso la Camera dei deputati -

fugando le preoccupazioni espresse in merito alla copertura finanziaria, e conseguentemente senza modificare il provvedimento.

Il presidente Bernardi chiede quindi alla Commissione se ritenga opportuno rinviare l'esame, in attesa di una risposta da parte della 5^a Commissione, ovvero licenziare il provvedimento senza modifiche nella giornata odierna, rinviando pertanto la questione all'Assemblea.

Il senatore PATRIARCA esprime l'avviso che sia utile portare avanti il dialogo avviato con il Presidente della 5^a Commissione e si dichiara pertanto favorevole ad un rinvio.

Il senatore SANESI si dice contrario al rinvio, proponendo di passare nella seduta odierna all'esame degli articoli.

Il relatore CHIMENTI propone di rinviare l'esame solo di una settimana.

Si associa il senatore VISCONTI, esprimendo altresì l'avviso che, qualora non intervengano novità entro una settimana, il provvedimento dovrà essere licenziato per l'Aula.

La Commissione conviene su quest'ultima proposta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16,50.

TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI (13^a)

GIOVEDÌ 2 MAGGIO 1991

226^a Seduta*Presidenza del Presidente*
PAGANI

Intervengono i ministri dell'ambiente Ruffolo, per il coordinamento della protezione civile Capria e della Marina mercantile Facchiano.

La seduta inizia alle ore 15,40.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

Il presidente PAGANI fa presente che è stata presentata, ai sensi dell'articolo 33, quarto comma, del Regolamento, la richiesta di attivare l'impianto audiovisivo per lo svolgimento delle comunicazioni all'ordine del giorno. Avverte che, in previsione di tale richiesta, il Presidente del Senato ha già preannunciato il proprio assenso. La Commissione aderisce alla richiesta anzidetta e conseguentemente tale forma di pubblicità viene adottata per il prosieguo dei lavori.

COMUNICAZIONI DEI MINISTRI DELL'AMBIENTE, PER IL COORDINAMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE E DELLA MARINA MERCANTILE SUI DISASTRI MARITTIMI DI LIVORNO E DI GENOVA

Il presidente PAGANI dà la parola al ministro FACCHIANO, che riferisce sui recenti sviluppi degli interventi di emergenza concernenti il disastro marittimo di Livorno. Fa presente in primo luogo che sulla dinamica dell'incidente sono in corso un'inchiesta giudiziaria ed una della Capitaneria di porto, cui farà seguito la costituzione di una commissione di accertamento delle cause da parte del ministero della Marina mercantile. Le procedure di reinertizzazione della motocisterna Agip Abruzzo sono state completate, per cui attualmente scopo principale degli interventi è quello di operare il travaso del quantitativo residuo dell'originario carico di petrolio greggio non fuoriuscito dalle cisterne nè bruciato nell'incendio: a tale scopo è già giunta nella rada di Livorno una apposita unità navale che dovrebbe entrare in attività entro una settimana. Sono in corso operazioni di predisposizione di panne acquatiche, di sorveglianza aerea e monitoraggio: nessuna ulteriore

macchia di petrolio è fuoriuscita dallo scafo danneggiato, mentre a terra squadre specializzate compiono la bonifica delle spiagge interessate dall'originario flusso inquinante. Per quanto riguarda il disastro di Genova, nonostante il mare mosso, sono impegnate nell'attività di disinquinamento quattro unità maggiori e diverse altre imbarcazioni: l'ispezione della petroliera Haven è quasi completata, ma i danni subiti da due cisterne non consentono di operare una stima precisa del quantitativo complessivo di greggio.

In considerazione del fatto che impegni di Governo già programmati non gli consentono di partecipare all'intero svolgimento della seduta, il presidente PAGANI apre il dibattito sulle comunicazioni del Ministro Facchiano.

Il senatore SCARDAONI richiede l'adozione di maggiori garanzie di sicurezza per i terminali petroliferi e per i relativi vettori: ciò vale in particolar modo per le condizioni specifiche del porto di Genova, che è contiguo all'abitato e costituisce il punto di approdo di circa il 30 per cento degli approvvigionamenti petroliferi nazionali. Nell'ambito dell'intervento di emergenza compiuto, vanno poi, sottolineate talune lacune, soprattutto per quanto riguarda la fornitura immediata di panne, la scarsità di personale e di presidi di emergenza. Chiede inoltre quali misure si intendano adottare per il risarcimento dei danni sofferti dal settore della pesca, in modo da non compromettere gli effetti ambientali del fermo biologico; occorrerebbe infine un sistematico monitoraggio dei fondali per verificare l'esatta ampiezza dei danni al patrimonio ittico del mar Ligure.

Il senatore NEBBIA chiede di conoscere quale sia l'esatta quantità di petrolio stivato nelle due imbarcazioni protagoniste dei disastri marittimi di Genova e Livorno: tale informativa rappresenta la premessa per appurare quale grado di alterazione abbia subito l'ecosistema locale. Aderisce il senatore BOATO, secondo cui tali dati sono fondamentali per il pieno svolgimento delle competenze del ministero della Marina mercantile, in merito alla sicurezza della navigazione e degli approdi portuali.

Il ministro FACCHIANO replica riconoscendo la necessità di tutelare la pesca nel mar Ligure, ma ricordando che il risarcimento compete alle società armatoriali responsabili, nei cui confronti l'Avvocatura dello Stato sta già esaminando la possibilità di avanzare eventuali richieste di provvisori. Le operazioni di calcolo della quantità di greggio contenuto e di quello disperso sono finora piuttosto difficili, per cui il Governo non è in condizione di formulare stime che sarebbero assolutamente approssimative: spetterà alle commissioni di inchiesta in corso definirle con maggiore sicurezza. Una commissione scientifica del ministero della Marina mercantile e di quello dell'Ambiente è stata infine costituita per conoscere l'esatto numero di petroliere in arrivo o in partenza dai porti italiani e la relativa stazza: tali dati sono la premessa per definire *standards* di sicurezza della navigazione per gli approvvigionamenti petroliferi, operando in prospet-

tiva un'intensificazione dei controlli ed un maggiore coordinamento delle autorità interessate.

Ha quindi la parola il ministro CAPRIA, che si sofferma sull'incidente verificatosi l'11 aprile 1991 nel mar Ligure. Rispetto alle ampie proporzioni del danno paventato in origine, la tempestiva attivazione della macchina dei soccorsi ha consentito una notevole riduzione dei rischi: la predisposizione di panne costiere, le resine con cui si è tamponato il flusso ulteriore e l'operato di centinaia di volontari e di militari dislocati in zona hanno infatti evitato lo sversamento in mare delle 144 mila tonnellate di petrolio contenute nella nave Haven. La dichiarazione di emergenza da parte del Governo risale già al 13 aprile, mentre, con opportuna decisione, la Capitaneria di porto di Genova ha successivamente deciso l'avvicinamento del relitto al litorale, nel punto in cui la nave si è immersa adagiandosi sui fondali: oltre a limitare l'angolo di proiezione dei possibili sversamenti, tale scelta è stata particolarmente apprezzata a livello internazionale, in special modo da parte della Francia e della Comunità europea, la quale ha reso anche disponibile una *task force* di pronto intervento, con relativi finanziamenti.

La sinergia realizzatasi con le autonomie locali ha progressivamente fugato i timori espressi dalle popolazioni costiere, anche grazie alla tempestiva informazione offerta dal terminale operativo della protezione civile installato presso la Capitaneria di porto di Genova: l'alternativa evoluzione delle correnti marine ha spinto la macchia di petrolio talvolta a largo delle coste, o fin sotto il litorale, ma essa si può definire ormai circoscritta ad un quantitativo di 6.000 tonnellate di petrolio, mentre altre 5.000 tonnellate di greggio allo stato liquido restano a bordo, come dimostrano le recenti ispezioni operate sullo scafo (di cui sei cisterne sono vuote, cinque sono in via di controllo e due risultano distrutte dall'esplosione). Rispondendo ad una domanda del senatore FABRIS, il Ministro precisa che il quantitativo residuo del greggio originariamente stivato nella nave Haven deve considerarsi probabilmente disperso in atmosfera a causa dell'incendio sviluppatosi nel momento del disastro. Successivamente passa a dar conto delle attività amministrative di gestione dell'emergenza che il dipartimento della protezione civile ha svolto per fronteggiare il disastro di Genova: si sono individuati come interlocutori scientifici ed imprenditoriali le società Ambiente dell'ENI e Castalia dell'IRI, cui si è dato mandato di redigere un progetto di intervento coordinato e finalizzato a cinque diversi obiettivi: messa in sicurezza e mantenimento del relitto, previa analisi qualitativa e quantitativa dei residui; monitoraggio, tramite idonea sensoristica, sia della superficie marina che delle profondità circostanti il relitto interessate dall'eventuale fuoriuscita di idrocarburi liquidi; recupero della massa oleosa fuoriuscita a mare; predisposizione di un eventuale progetto di recupero della petroliera; avvio di uno studio per il rapido recupero, disinquinamento e bonifica ambientale. Tale piano è stato predisposto dalle due società incaricate ed è stato esaminato dal comitato interministeriale di gestione dell'emergenza, il quale comprende tutte le amministrazioni centrali interessate e si pone in agile rapporto di collaborazione con le autorità locali: dopo aver proposto

ulteriori suggerimenti, il dipartimento della protezione civile ha sottoposto l'edizione revisionata del progetto all'ispettorato tecnico della Marina mercantile ed al ministero dell'Ambiente; si prevede pertanto la firma a breve del relativo contratto, che si articola in nove sottoprogetti, riconosciuti in linea con le direttive ricevute.

Ad ispirare l'attività del dipartimento della protezione civile, in tale circostanza, è stata una concezione di sviluppo sostenibile volta a contemperare le esigenze della produzione chimica con quelle di tutela dell'ambiente, razionalizzando il sistema dei trasporti secondo i vincoli che derivano alla comune sensibilità ecologica del Paese. Vanno inoltre assicurati interventi tempestivi a tutela della stagione turistica; per quanto riguarda il risarcimento dei danni, esso concerne non solo quelli ambientali, ma anche quelli eventualmente arrecati dalle misure di pronto intervento, quelli concernenti l'economia nazionale ed infine quelli derivanti dall'attivazione del fondo internazionale di compensazione per i danni eccedenti i normali massimali assicurativi; va infine ricordato che presso la Procura della Repubblica pende un'azione penale per il disastro (a seguito del quale si sono avuti ebbero tre morti e due dispersi) con conseguente sequestro del relitto.

Ha la parola quindi il ministro dell'ambiente RUFFOLO che esordisce sottolineando come l'incidente verificatosi l'11 aprile scorso abbia costituito uno dei più grandi rischi ecologici a livello non solo nazionale, ma dell'intero Mediterraneo. Allo stato attuale, sebbene non possa ancora dirsi che l'emergenza sia completamente esaurita, e quanto petrolio liquido residui all'interno delle cisterne della nave, pare tuttavia che la massima parte del carico sia stata bruciata. Nel ribadire che è stato corso un rischio di enorme portata, evitato grazie non solo alle favorevoli condizioni atmosferiche, ma anche alle decisioni rapidamente assunte e al felice coordinamento realizzatosi negli interventi governativi e degli enti locali, sottolinea la grande solidarietà dimostrata dalle diverse équipes internazionali invitate ad assisterci e l'ottimo coordinamento delle attività di comando. In particolare, si è rilevata decisione assai saggia quella di affidare al Ministro della protezione civile il coordinamento di tutte le operazioni, nonchè la costituzione di un'unità di crisi presso il Ministero dell'ambiente incaricata di formulare un quadro dettagliato della situazione sotto il profilo ecologico, monitorare il fenomeno di dispersione del greggio, fornire supporto di tipo scientifico e specialistico alle attività del comitato nominato dal Ministro della protezione civile per la gestione della crisi, nonchè fornire una valutazione tecnico-scientifica delle proposte formulate da ENI e IRI.

Venendo a parlare della individuazione del danno ambientale derivato dall'incidente, rileva che esso concerne sia il mare che le coste. In riferimento al mare, una prima classificazione evidenzia danni alla pesca e al turismo, ricoprimenti di tratti di fondo marino con materiale bituminoso, alterazione dell'intensità della radiazione luminosa in acqua, tossicità acuta che interessa temporaneamente la fauna e la flora. Quanto alle coste, si registra un ricoprimento e un'impregnazione dei substrati sabbiosi e rocciosi costieri, nonchè danni economici al turismo e ad altre forme di utilizzazione del litorale. I rimedi prevedono per la bonifica (in mare) interventi meccanici con navi antinquinamen-

to e sulle coste, rimozione meccanica e lavaggio; per il ripristino ambientale, si opera attraverso ripopolamenti ittici, riforestazione, rimodellamento delle spiagge e restauro della vegetazione costiera.

Il Ministro prosegue osservando che l'incidente e le sue conseguenze hanno evidenziato vistosi problemi relativi al quantitativo di prodotti movimentati, alle modalità di trasferimento, al controllo del traffico marittimo, alla sosta in porto, ai terminali di destinazione e alle relative attrezzature di sicurezza, per risolvere i quali devono essere utilizzati tutti gli strumenti disponibili a livello internazionale, con il sostegno all'applicazione delle varie convenzioni e lo sviluppo dell'agenzia UNEP nel Mediterraneo, a livello comunitario, con l'adozione di un piano di pronto intervento e lo sviluppo delle funzioni Task Force, a livello nazionale, utilizzando lo strumento introdotto dalla legge n. 979 del 1982 «Disposizioni per la difesa del mare». Si pone inoltre il problema di un'attenta riconsiderazione del movimento del traffico petrolifero via mare, nonché della nostra politica di importazione di prodotti petroliferi, alla luce della considerazione che il Mediterraneo è bacino di enorme concentrazione di traffici petroliferi.

Il Ministro passa quindi a considerare i contenuti del piano nazionale di difesa del mare e delle coste previsto dalla legge n. 979, del 1982 che, ai fini della prevenzione degli incidenti e della riduzione dei loro effetti, dovrebbe introdurre strumenti idonei ad assicurare una diminuzione dei quantitativi petroliferi trasportati, l'aumento della sicurezza delle nuove navi e l'adeguamento degli *standards* di quelle esistenti, una migliore qualificazione degli equipaggi, la riduzione dei tempi di permanenza in porto e in rada a quelli strettamente necessari, la dislocazione più equilibrata dei terminali sul territorio nazionale, l'aumento della qualità e della quantità del personale degli organismi preposti alla sicurezza della navigazione e degli interventi in caso di incidente, l'adeguamento del piano di sicurezza e di pronto intervento, sia in relazione alla natura che all'entità dell'incidente.

Conclusivamente, ritiene necessario trarre dall'accaduto tutti gli spunti di riflessione possibili per affrontare in futuro i problemi di emergenza ecologica che si dovessero presentare, nell'ambito di un'attenta opera di prevenzione e di una seria politica ambientalistica.

Interviene quindi il senatore BOATO il quale, espresso sconcerto per la scarsità di informazioni contenute nelle comunicazioni rese dal Ministro della marina mercantile, che sembra sottovalutare la complessità dei problemi che la dinamica degli incidenti ha posto in luce e che reclamano una responsabilità propria dello stesso Ministro, chiede di conoscere con chiarezza quali siano le carenze che si sono maggiormente registrate nel quadro legislativo esistente. Dopo aver ricordato la mancata approvazione della proposta di rifinanziamento della legge sulla difesa del mare, sottolinea come appaia opportuno, anche alla luce degli eventi verificatisi, una più attenta pianificazione degli interventi, anche di spesa.

Espresso un giudizio sostanzialmente positivo sulla portata delle comunicazioni rese dai Ministri della protezione civile e dell'ambiente, esprime seria preoccupazione non tanto per i danni che potranno derivare dall'attività turistica delle zone colpite, quanto per le

conseguenze sull'equilibrio ecologico di più lunga portata. A questo riguardo, chiede infatti ai rappresentanti del Governo di chiarire quali concreti provvedimenti essi intendano assumere fin d'ora, rilevando che alcune tra le misure individuabili non comporterebbero neanche oneri finanziari.

Il senatore TORNATI, in riferimento ai contenuti della citata legge n. 979, del 1982, ricorda che essa prevedeva varie tipologie di incidente, compreso quello definito «grave», che hanno trovato poi concreta traduzione nel piano di pronto intervento varato nel 1987. Essendo occorsi ben cinque anni per la sua messa a punto, è allora lecito chiedersi quanti altri ne occorreranno per predisporre le strutture operative di cui ha ampiamente parlato il ministro Ruffolo. Dopo aver osservato che è assai lecito dubitare della corrispondenza concreta del piano rispetto all'evenienza verificatasi a seguito dei noti incidenti dell'11 aprile scorso, stigmatizza la mancanza di un'adeguata strumentazione operativa, anche ai fini di un'attività sistematica di monitoraggio, lamentando infine la mancata applicazione di strumenti legislativi che, pure, rappresenterebbero idonei strumenti di intervento.

Il senatore SCARDAONI, dopo aver rilevato che la predisposizione di un piano di pronto intervento è compito del Ministero della marina mercantile, rileva che il suo precedente intervento ha inteso soprattutto incentrarsi sui problemi della pesca, per i danni che sicuramente si sono verificati al patrimonio ittico. Quanto alle misure idonee a garantire condizioni di maggiore sicurezza, si dichiara sostanzialmente d'accordo con l'analisi svolta dal ministro Ruffolo, soprattutto al fine di evitare eccessivi stazionamenti in porto e in rada delle petroliere.

Replica ai senatori intervenuti il ministro CAPRIA il quale, espresso riconoscimento al ministro Ruffolo per avere consentito, grazie alla sua indubbia esperienza e competenza, una proficua attività di coordinamento con il suo Ministero, ritiene che avvenimenti come quelli recentemente verificatisi pongano in evidenza le possibilità che si aprono, sia in termini di azione amministrativa che legislativa, per il varo di una politica che miri a garantire condizioni di sempre maggiore sicurezza. Ricorda quindi che è all'esame del Parlamento il disegno di legge istitutivo del Servizio nazionale della protezione civile, rispetto al quale preannuncia la sua intenzione di richiedere una breve sospensione dei lavori presso la competente Commissione del Senato, al fine di permettergli di maturare il proprio convincimento in merito, anche se fin d'ora egli è in grado di ritenere che non poche dovranno essere le modifiche da apportare, tenendo conto anche dei contenuti del messaggio con il quale il Presidente della Repubblica lo ha rinviato alle Camere.

Dopo un breve intervento del senatore FABRIS (che, ricordato come il compianto senatore Degan si fosse battuto per ottenere un rifinanziamento della legge sulla difesa del mare, rileva che a distanza di anni permangono le contraddizioni relative alle competenze dei vari ministeri e che sarebbe finalmente auspicabile arrivare ad un definitivo

chiarimento al riguardo) replica ai senatori intervenuti il ministro RUFFOLO il quale condivide le preoccupazioni di quanti hanno rilevato la scarsa redditività pratica di strumenti legislativi, anche idonei allo scopo. In riferimento alle considerazioni svolte dal senatore Boato, condivide la necessità di attivare fin d'ora una serie di strumenti, che non comportano interventi legislativi e oneri finanziari. È sua intenzione infatti predisporre norme di razionalizzazione dell'attuale sistema, nonchè operare al fine di consentire soprattutto una riduzione dei tempi di sosta delle petroliere. Esistono indubbiamente un'obiettivo lentezza dei processi amministrativi e legislativi, e una carenza di risorse finanziarie, mentre sarebbe opportuno stabilizzare la spesa di natura ambientalista, mobilitandone gran parte attraverso il prelievo fiscale. Si pone infatti la necessità di contare su un'univoca volontà governativa, su un processo amministrativo e legislativo sufficientemente rapido, sulla sicurezza di risorse finanziarie private e pubbliche. Ultima, ma tuttavia determinante, condizione è quella del consenso politico più ampio possibile. Conclude infine, impegnandosi a varare un piano per la difesa del mare nei prossimi due o tre mesi, pur non nascondendosi l'esistenza di obiettive difficoltà di carattere strutturale.

IN SEDE CONSULTIVA

Deputato Balestracci: Istituzione del servizio nazionale della protezione civile (2203-bis), approvato dalla Camera dei deputati, modificato dal Senato, approvato dalla Camera dei deputati, rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica e nuovamente approvato, con modificazioni, dalla Camera dei deputati
(Parere alla 1^a Commissione) (Rinvio dell'esame)

Il relatore, senatore CUTRERA, in considerazione delle dichiarazioni testè rese dal Ministro per il coordinamento della protezione civile, propone di rinviare l'esame del disegno di legge in titolo.

Concorda la Commissione.

IN SEDE REFERENTE

Petrara ed altri: Conservazione e recupero urbanistico, ambientale ed economico degli *habitat* rupestri e delle testimonianze storico-artistiche delle «gravine» (50)
(Rinvio del seguito dell'esame)

Il relatore, senatore CUTRERA, in considerazione del fatto che si è tuttora in attesa che la Commissione bilancio esprima il proprio parere sugli emendamenti presentati e che il Ministro per i beni culturali ed ambientali faccia conoscere la propria posizione al riguardo, secondo gli impegni assunti nella seduta del 13 marzo scorso, propone di rinviare il seguito dell'esame.

Concorda la Commissione.

Pecchioli ed altri: Delega al Governo per l'emanazione di norme di principio e di indirizzo per la tutela dell'ambiente e della salute dall'inquinamento acustico (1457-bis), risultante dallo stralcio degli articoli 2, 3 e 4 del disegno di legge n. 1457

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 6 febbraio 1991.

Il presidente PAGANI dà notizia di una lettera inviata dal Presidente del Senato con la quale si informa la Commissione che il Presidente della Camera dei deputati ha comunicato che, presso le Commissioni riunite VIII e IX di quell'Assemblea, è iniziata, in sede legislativa, la discussione delle proposte di legge nn. 5338 «Norme per la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dalla circolazione dei veicoli» e 2087 «Norme per il controllo e la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da vettori aerei civili in prossimità degli aeroporti». Riguardando tali proposte di legge materia analoga a quella oggetto del disegno di legge in titolo, al fine di raggiungere sulla questione le possibili opportune intese di cui all'articolo 51, comma 3, del Regolamento del Senato e della corrispondente norma del Regolamento della Camera, la Presidenza del Senato invita a far conoscere l'opinione della Commissione. Si fa presente tuttavia che, a giudizio del Presidente delle Commissioni riunite della Camera, sussisterebbero tra i provvedimenti in questione differenze significative, con specifico riguardo all'ambito particolarmente limitato delle proposte di legge pendenti alla Camera, a fronte del carattere di normativa generale, proprio del disegno di legge all'esame del Senato, che potrebbero giustificare un'*iter* parallelo dei provvedimenti stessi presso i due rami del Parlamento.

Il relatore, senatore BOSCO, nel riservarsi di illustrare in una prossima seduta della Commissione, gli emendamenti che intende proporre al disegno di legge all'esame, tenendo conto del dibattito sin qui sviluppatosi, dichiara di ritenere possibile un'*iter* parallelo dei due provvedimenti presso i due rami del Parlamento, in considerazione del fatto che le proposte di legge all'esame della Camera dei deputati presentano finalità ed oggetto strettamente delimitati.

Dopo brevi interventi dei senatori FABRIS, BOATO e CUTRERA (che concordano sulle valutazioni espresse dal relatore), la Commissione conferisce mandato al Presidente di redigere una lettera di risposta nei termini su indicati.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SCONVOCAZIONE DELLA COMMISSIONE

Il Presidente avverte che la seduta, già prevista per domani 3 maggio 1991, alle ore 11, non avrà più luogo.

La seduta termina alle ore 18,30.

SOTTOCOMMISSIONE

GIUSTIZIA (2^a)

Sottocommissione per i pareri

GIOVEDÌ 2 MAGGIO 1991

La Sottocommissione, riunitasi sotto la presidenza del vice presidente della Commissione Lipari e con la partecipazione del sottosegretario di Stato per le finanze De Luca, ha adottato le seguenti deliberazioni per i disegni di legge deferiti:

alla 6^a Commissione permanente:

Revisione della normativa in materia di credito fondiario, edilizio ed alle opere pubbliche (2267-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati: *parere favorevole*;

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 marzo 1991, n. 83, recante modifiche al decreto-legge 10 luglio 1982, n. 429, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 1982, n. 516, in materia di repressione delle violazioni tributarie e disposizioni per definire le relative pendenze (2781), approvato dalla Camera dei deputati: *parere favorevole con osservazioni*;

CANNATA ed altri. - Modifica delle sanzioni penali previste dal decreto-legge 10 luglio 1982, n. 429, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 1982, n. 516, recante norme per la repressione della evasione in materia di imposte sui redditi e sul valore aggiunto e per agevolare la definizione delle pendenze in materia tributaria (1060): *rinvio dell'emissione del parere*;

DIANA ed altri. - Casi di esclusione dell'applicabilità di sanzioni penali a carico dei sostituti d'imposta (1221): *rinvio dell'emissione del parere*.

alla 8^a Commissione permanente:

Deputati ANIASI ed altri; TRANTINO; RIGHI; SANGUINETI ed altri. - Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (2348), approvato dalla Camera dei deputati: *rinvio dell'emissione del parere*.