

INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della sanità. Per sapere — premesso che:

in data odierna l'intero vertice di Farmindustria ha rassegnato le dimissioni in segno di allarme per la annunciata manovra sul prezzo dei farmaci —:

se il Governo sia consapevole dei gravi effetti di provvedimenti penalizzanti per il settore farmaceutico, non soltanto nei confronti dei cittadini malati, ma anche sulle prospettive di sviluppo di un settore indubbiamente strategico e d'avanguardia, e che in Italia ha già conosciuto in questi anni serie difficoltà;

se non ritenga il Governo in particolare di dover tutelare le prospettive di mantenimento ed anzi di annunciata crescita dei livelli occupazionali, in un comparto produttivo come quello farmaceutico, in grado di assorbire e di formare operatori di elevata qualificazione;

se non ritenga il Governo penalizzante per il Paese che un settore strategico per quanto riguarda la ricerca e lo sviluppo scientifico e tecnologico trovi in Italia crescenti ostacoli, che preludono ad un depotenziamento grave per l'intera nazione.

(2-00057)

« Fratta Pasini ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dell'industria, commercio ed artigianato, per conoscere:

in base a quali criteri siano stati nominati i vertici dell'Enel specificatamente nelle persone di Chicco Testa (*ex* deputato del Pci) a presidente, e Pippo Ranci (*espresso*), tenuto conto che per tali incarichi

sarebbe stato opportuno nominare tecnici puri e non politici riciclati o, peggio, bocciati alle elezioni politiche;

se tale sistema di nomine, che prescinde da una effettiva professionalità e si ispira soltanto alla tessera di partito, verrà perseguito dal Governo anche in futuro e se ciò risponda alla grande richiesta di cambiamento e moralizzazione della vita pubblica che il Paese si aspetta e che le forze politiche, comprese quelle al Governo, hanno promesso.

(2-00058)

« Tassone »

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dell'interno per conoscere — premesso che:

al recente « vertice » di Firenze, tra i vari problemi sul tappeto è stato affrontato anche quello sulla cosiddetta « mucca pazza », giungendo, a quanto si apprende dai *mass media*, alla conclusione di salvaguardare gli allevatori inglesi;

tra i tanti problemi, sempre dai *mass media*, si è appreso l'orientamento a costituire una polizia europea —:

se non ritenga il Governo di dover fornire urgentemente puntuali notizie al riguardo al Parlamento ed ai cittadini, allarmati circa il « salvataggio » degli allevamenti inglesi, che, a quanto si è potuto apprendere, potrebbe tradursi nella immissione sul mercato nazionale di una certa quantità di prodotto (carne) inglese, con grave pregiudizio per la salute dei cittadini;

se non ritengano il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dell'interno di voler precisare l'esatta portata della costituzione di una polizia europea e come si inquadrerebbero, nella nuova istituzione, le diverse componenti delle forze dell'ordine nel nostro Paese (Polizia, Carabinieri, Guardia di finanza, eccetera);

se non ritenga il Presidente del Consiglio dei ministri, in occasione di « vertici »

così importanti, informare la nazione tutta sui risultati raggiunti anche con sintetiche, ma precise dichiarazioni o con comunicati stampa, stante la poca chiarezza ed approssimativa informativa dei *mass media*;

se il Ministro dell'interno intenda relazionare sull'attuale stato della sicurezza e della Polizia nel nostro Paese e l'ottica in cui il problema si inquadra, tenuto conto della costituenda « Polizia europea ».

(2-00059)

« Tassone ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro delle finanze, per sapere — premesso che:

nel 1992 il governo Amato emanò un decreto-legge (Misure urgenti in materia di finanza pubblica, n. 384 del 1992, convertito nella legge n. 438 del 1992) in cui venivano elencate alcune categorie di beni « di lusso », ai quali si applicava una speciale tassa straordinaria (*una tantum*);

tali « beni di lusso » appartenevano a categorie del tutto eterogenee, quali: aeromobili da turismo; elicotteri: imbarcazioni da diporto: autovetture a benzina di oltre 2000 cc.; autovetture a gasolio di oltre 2500 cc.; motocicli di potenza fiscale superiore a 6 cv.;

per i soli motocicli, l'ammontare della suddetta tassa straordinaria era pari a cinque volte l'importo della tassa di possesso;

come appare evidente anche all'occhio di una persona del tutto priva di conoscenze giuridiche, ma dotata di comune senso di equilibrio, l'acquisto di una motocicletta (anche di alto livello) comporta un impegno economico ben lungi da quello necessario per un elicottero o uno *yacht*, ed infatti le motociclette sono presenti in tutti gli strati economici della società, indipendentemente dalla cilindrata;

il provvedimento in questione, cozzando con le più elementari regole del

diritto, aveva applicazione unicamente retroattiva, essendovi assoggettati solo coloro che, alla data della pubblicazione del decreto, fossero risultati proprietari di motocicli immatricolati tra il 1° gennaio 1991 e la data suddetta (19 settembre 1992), come da pubblici registri (Pra);

a causa dell'articolazione temporale del decreto, sono stati obbligati al pagamento anche coloro che, a causa della lentezza della burocrazia del Pra, nei pubblici registri risultavano essere ancora in possesso di mezzi che nel frattempo erano stati venduti, distrutti o rubati;

a causa della vigente normativa in materia di finanza locale, essendo nella discrezionalità di ogni amministrazione regionale di stabilire l'entità dell'imposta addizionale sull'imposta erariale (all'epoca di lire 125.000), la tassa di possesso per i motocicli di oltre sei cavalli fiscali variava da 124.000 lire annue (regioni a statuto speciale) a circa 260.000 lire (Calabria e Toscana) e, di conseguenza, l'importo della tassa straordinaria variava a sua volta da 620.000 a 1.300.000 lire;

a causa dell'entità della cifra e delle modalità di pagamento (rata unica, da versare entro il 15 novembre 1992), molti contribuenti sono stati posti in seria difficoltà e costretti, in alcuni casi, a ricorrere a prestiti e, in altri casi, addirittura a vendere la motocicletta stessa;

per le stesse ragioni, molti altri contribuenti sono stati costretti ad evadere la tassa, in quanto impossibilitati a raccogliere la somma dovuta, e stanno in questi giorni ricevendo cartelle esattoriali di iscrizione a ruolo con importi variabili (a seconda della regione) da lire 3.000.000 a oltre lire 5.000.000;

sino a poche settimane orsono, sarebbe stato possibile agli stessi contribuenti, se solo avessero ricevuto le succitate cartelle esattoriali, aderire al c.d. « concordato di massa »;

invece, con singolare solerzia, molti cittadini hanno negli scorsi mesi ricevuto (dall'Acì, dalle intendenze di finanza e

dagli uffici del registro) cartelle esattoriali con l'invito ad aderire al concordato di massa, in riferimento a tasse di possesso già pagate ovvero non dovute per altre ragioni (già prescritte, relative a veicoli inesistenti o mai posseduti, eccetera);

gli aumenti tariffari, relativi a servizi di enti ed imprese pubbliche e private, annunciati nelle scorse settimane ed in alcuni casi già in vigore, insieme a fatti esecrabili come la questione degli errori dell'Inps o delle bollette « gonfiate » dell'Enel, hanno già provocato lo sdegno generale, oltre creare nuove e sempre maggiori difficoltà ai cittadini meno abbienti (che, secondo l'Istat, sono in aumento);

l'articolo 28 della Costituzione attribuisce ai funzionari ed ai dipendenti dello Stato e degli enti pubblici la responsabilità diretta degli atti compiuti in violazione di diritti;

l'articolo 97 della Costituzione stabilisce che i pubblici uffici debbono essere organizzati in modo da assicurare l'imparzialità dell'amministrazione —:

se e quali provvedimenti i Ministri interpellati intendano prendere provvedimenti atti a sanare un atto evidente di prepotenza dello Stato sui cittadini, quale il decreto legge n. 384 del 1992 indubbiamente è, evitando altresì pesanti disagi a soggetti che nessun'altra colpa avevano se non quella di aver inconsapevolmente acquistato una motocicletta in un periodo sbagliato, nonché scongiurando il prodursi di una nuova e più profonda frattura tra i cittadini e lo Stato;

se i Ministri interpellati ritengano opportuno avviare un'indagine al fine di appurare se, all'interno dell'amministrazione dello Stato o in altre amministrazioni ad essa collegate, vi siano stati atti tesi ad indurre i cittadini ad aderire al concordato di massa pagando somme non dovute;

quali passi i Ministri intendano compiere, in caso di esito positivo dell'indagine suddetta, nei confronti dei responsabili di tali fatti;

se, e come, intendano procedere onde evitare in futuro il ripetersi di simili situazioni.

(2-00060)

« Cento, Lucidi ».

La sottoscritta chiede di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere — premesso:

che la recente reiterazione del decreto-legge n. 189 del 1996, recante: « Misure urgenti per il rilancio economico ed occupazionale dei lavori pubblici e delle edilizie private », ha introdotto, nella versione del decreto-legge 25 maggio 1996, n. 285, alcune modificazioni e disposizioni come quelle riportate, in particolare, nell'articolo 7 che, a parere della sottoscritta vanno opportunamente sottolineate ed esplicitate per una relativa urgente e positiva applicazione;

che l'articolo 7 di detto decreto-legge recita quanto segue:

al comma 1: « il ministero dei lavori pubblici, entro il 30 giugno 1996, procede al riesame di tutte le procedure di affidamento e di esecuzione delle opere di propria competenza che per qualsiasi ragione risultano sospese »;

al comma 2: « il riesame di cui al comma 1 ha per oggetto il perdurare dell'interesse pubblico alla realizzazione dei lavori fino al lotto funzionale »,

al comma 6: « qualora il riesame si concluda con esito positivo, la procedura di affidamento o di esecuzione deve essere ripresa e portata a conclusione »,

che quanto sopra, sinteticamente riportato per stralci, motiva, con chiarezza, che la filosofia del richiamato decreto-legge n. 285 del 1996 vuole essere principalmente quella di conoscere, a seguito di un corretto censimento, quali sono le tipologie delle opere che, ad eccezione dei casi di provvedimenti di sequestro dei cantieri adottati dalla autorità giudiziaria,

possono essere riprese al fine di apportare un reale ed effettivo rilancio economico ed occupazionale dei lavori pubblici;

che questo obiettivo, di fondamentale rilievo, nel Mezzogiorno, è particolarmente importante nell'area napoletana dove, storicamente, le molteplici distorsioni di opere strutturali ed infrastrutturali spesso incompiute hanno compromesso il decollo di uno sviluppo autopropulsivo;

che una riclassificazione, ridefinizione ed ammodernamento del sistema infrastrutturale napoletano, associati ad una rivisitazione delle destinazioni d'uso di questo territorio, rappresentano le precondizioni assolute per il recupero produttivo dell'intera area di Napoli;

che l'armatura fondamentale di questo sistema rientra nelle previsioni di una pianificazione organica, predisposta dal consorzio Asi di Napoli negli anni passati, finalizzata a razionalizzare la mobilità nell'area napoletana e ad attivare processi produttivi ed occupazionali nelle aree industriali dei comuni ricadenti nella provincia di Napoli;

che parti fondamentali di questo sistema sono rappresentate dalle seguenti infrastrutture:

1) asse mediano Est-Ovest « Pomigliano-Lago Patria »;

2) asse di supporto Asi « Nola-Villa Literno »;

3) dispositivi di bretelle e svincoli con l'Autostrada « Napoli-Milano »;

che le condizioni di agibilità delle denominate opere, i dispositivi cinematici, i sistemi di illuminazione risultano incompiuti e disattivati con gravi conseguenze alla sicurezza ed agli effetti incentivanti degli investimenti e dei possibili insediamenti produttivi che si ritrovano in fregio a tali infrastrutture;

che nelle aree che ricadono lungo la seconda cintura dei comuni nord di Napoli si ritrovano diverse centinaia di aziende ed alcuni nuclei Asi operanti nei settori me-

talmeccanici, informatici, tessili, calzaturieri, altamente competitivi sui mercati nazionali ed esteri che soffrono condizioni di disagi derivanti dalle difficoltà di poter ampliare, ammodernare o delocalizzare i loro impianti produttivi —;

se il Governo non ritenga opportuno prorogare i termini fissati per il 30 giugno 1996, ai fini del riesame delle procedure di affidamento delle opere di propria competenza che risultino sospese;

se il Governo non ritenga di assumere proprie iniziative mirate alla rapida formazione di un piano pilota per l'area napoletana finalizzato al riordino, ammodernamento e rilancio del sistema di mobilità e degli impianti produttivi, ricadenti nell'*hinterland* di Napoli;

se il Governo non ritenga di poter costruire di conseguenza un tavolo permanente di concertazione, coordinato dal Ministero dei lavori pubblici, a cui le categorie imprenditoriali, i sindacati, gli enti locali possano riferire in ordine ad opere pubbliche significativamente importanti, al fine di realizzare ipotesi organizzative e regolamentari o finanche legislative per generalizzare le soluzioni possibili estendendo la suddetta partecipazione a soggetti economici come gli istituti di credito, investitori di capitali a rischio per realizzare opere di pubblica utilità e di pubblico interesse.

(2-00061)

« Albanese »

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

nella mattinata di lunedì 10 giugno 1996 un aliscafo della compagnia di navigazione Snav, operante nel Golfo di Napoli, per motivi non ancora meglio precisati dalle inchieste amministrative e penali in corso, si è inabissato al largo dell'isola di Procida;

a causa del grave incidente hanno perso la vita quattro persone anziane;

è il primo incidente di una certa rilevanza nel Golfo di Napoli in cui siano stati registrati dei decessi;

a valutare quelle che sono state le prime testimonianze rese sia agli organi di informazione nazionale che alla magistratura è ricorrente e forte la critica dei passeggeri al riguardo della impreparazione mostrata dall'equipaggio nell'affrontare la situazione di emergenza;

emergono da numerosi indizi particolari inquietanti i quali fanno ritenere in maniera fondata che sarebbe stato possibile prestare soccorso alle quattro vittime;

più di un organo di stampa riporta testimonianze circa mancate collisioni fra altre navi nella stessa giornata nebbiosa, ed addirittura di una mancata collisione fra lo stesso aliscafo della Snav ed una nave traghetto, verificatasi pochi minuti prima della tragedia;

a bordo delle navi traghetto e degli aliscafi, con la scusa della brevità del tragitto da effettuare, ci si limita a fornire informazioni sulla sicurezza solo a mezzo dei soliti cartelli di difficile interpretazione soprattutto per la gran massa di turisti per nulla avvezzi all'uso di tali mezzi di trasporto —

quali provvedimenti urgenti il Governo intende adottare nell'immediato — al di là delle misure di carattere generale che andranno ad integrare i riferimenti di legge in materia di sicurezza nella navigazione — per obbligare, quanto meno nella navigazione, le compagnie pubbliche e quelle private, operanti nel Golfo di Napoli, all'addestramento dei propri equipaggi affinché, in maniera preventiva, forniscano una migliore informazione ai pas-

seggeri sul comportamento da tenere in caso di emergenza e, sempre in riferimento agli stessi casi, di prestare un'assistenza adeguata al momento di eventuali sinistri.

(2-00062)

« Albanese ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri. Per conoscere — premesso che:

a seguito delle recenti tragiche alluvioni in Versilia e in Friuli-Venezia Giulia, sono stati registrati danni ingenti e diverse vittime, causati dalle avversità atmosferiche, ma anche da dissesti idrogeologici provocati dall'incuria degli enti locali preposti alla cura del territorio;

il Ministro dell'ambiente Edo Ronchi — esperto notorio dei problemi ambientali — dopo aver parlato, a caldo, di responsabilità degli amministratori e dei ritardi nei soccorsi, ripresi dai *mass media* ha poi taciuto su tali affermazioni —:

quali interventi urgenti intenda porre in essere, nel breve-medio periodo, per arginare in futuro simili disastri e, nel lungo periodo, quali saranno gli interventi programmati;

se vi siano stati ritardi nei soccorsi, come asserito dal Ministro Ronchi, per quale motivo non se ne sia più parlato e se tali ritardi abbiano fatto aumentare i danni e il numero delle vittime;

se l'attuale dissesto idrogeologico sia la causa determinante di tali disastri, pur considerando l'eccezionalità dell'evento atmosferico.

(2-00063)

« Tassone ».