

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

negli stati di famiglia rilasciati dalle anagrafi dei comuni del nostro Paese compare la designazione di « figliastro/a » accanto al nome del figlio o della figlia di uno solo dei due coniugi che compongono il nucleo familiare (e precisamente del coniuge non capo famiglia che è quasi sempre la madre);

nella lingua italiana per qualificare il legame tra il figlio/a ed il nuovo coniuge del genitore viene indicato il termine « figliastro/a »;

tale termine ha tuttavia nell'uso comune della lingua italiana un significato inequivocabilmente dispregiativo;

esiste il problema di non qualificare con denominazioni « in negativo » i figli nati da precedenti unioni di uno dei due coniugi e di non usare termini discriminatori e lesivi del principio di uguaglianza umana e giuridica dei figli;

l'intera materia è delicata e va affrontata oltre che con la massima urgenza anche con l'assoluta serietà e competenza —:

se esista normativa da cui scaturisce tale « barbaro » uso;

se codesto Ministero voglia adoperarsi per quanto di sua competenza affinché le anagrafi, accanto al nome del figlio/a in questione non facciano comparire il termine « figliastro/a », e sia abolita all'istante una convenzione inaccettabile sul piano della legittima parità che la Costituzione garantisce a tutti i cittadini/e.

(2-00064) « De Simone, Jervolino Russo, Serafini ».

I sottoscritti interpellano il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro dell'interno con incarico per il coordinamento della protezione civile, il Ministro dell'ambiente, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro dell'industria del commercio e dell'artigianato e il Ministro delle risorse agricole, alimentari e forestali, per conoscere — premesso che:

nella scorsa settimana si sono verificati straordinari nubifragi con danni di eccezionale gravità ai territori da essi investiti, che hanno provocato dolorosissime perdite di vite umane particolarmente in Toscana ma anche in Friuli-Venezia Giulia;

è necessario esprimere i sentimenti di gratitudine verso tutti coloro, servitori dello Stato o volontari, che si sono prodigati con grande impegno nell'opera di soccorso —:

quali siano le informazioni e l'attività del Governo in tema di mutamenti climatici e di previsioni meteorologiche, anche alla luce dell'articolo di programma firmato nel 1994 tra ministero dell'ambiente e Finmeccanica e che implicava anche taluni aspetti della riconversione dell'industria bellica ad attività collegate alla rilevazione meteorologica ed ambientale;

quali siano le cause che hanno portato all'eccezionale gravità delle perdite umane nonché dei danni alle abitazioni, alle vie di comunicazione, alle attività produttive dei territori interessati;

quali siano i provvedimenti che il Governo intenda prendere per l'indennizzo dei danni subiti e la ricostruzione di quanto è stato distrutto;

quali siano più in generale gli intendimenti del Governo per la prevenzione della difesa del suolo, in particolare in montagna, dove occorre garantire l'abitabilità e la sicurezza ai residenti, con particolare riguardo all'attuazione della legge sulla montagna, all'attuazione, ove di competenza, degli stanziamenti previsti dalla legge sui parchi, all'impulso per l'approvazione di tutti quei provvedimenti che

possano fare dell'ambiente e della difesa del suolo una reale priorità nell'azione delle istituzioni a livello nazionale, regionale e locale, sottolineando la proposta di legge di iniziativa parlamentare sul restauro dei boschi (Atto Camera n. 191).

(2-00065) « Spini, Carli, Pittella ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per conoscere - premesso che:

giovedì 20 giugno 1996 la fascia centrale del territorio della provincia di Bergamo è stata interessata da condizioni atmosferiche eccezionalmente avverse, che hanno comportato abbondanti ed intense precipitazioni di grandine, di pioggia, nonché forti raffiche di vento;

tali eventi atmosferici hanno causato ingenti danni alle abitazioni, alle strutture produttive e alle infrastrutture site nei comuni interessati;

alcuni sindaci hanno già intrapreso un'opera di censimento dei danni -:

se non si ritenga opportuno dichiarare lo stato di calamità naturale per i comuni della provincia di Bergamo maggiormente colpiti;

se non si ritenga opportuno chiedere ai sindaci dei comuni interessati di far prevenire al ministero competente, entro un termine ragionevolmente breve, una stima dei danni subiti, onde poter predisporre adeguati aiuti economici per il ripristino della situazione esistente precedentemente.

(2-00066) « Stucchi, Frosio Roncalli »

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, per conoscere - premesso che:

il progetto di sviluppo della rete ferroviaria denominato « Alta velocità » non è mai stato oggetto di una valutazione da

parte del Parlamento. In modo acritico e poco meditato è stata assegnata ad una società di scopo - TAV spa - la concessione per la progettazione, realizzazione e sfruttamento economico della linea ad alta velocità. Come è noto, l'onere della immensa opera in questione è totalmente a carico della collettività poiché FS spa - ente pubblico - eroga a TAV spa un canone calcolato in modo da assicurare la copertura del debito complessivo. La vastità dell'opera in questione - si tratta dell'opera pubblica di gran lunga più significativa di questo secolo -, i pesantissimi effetti sull'ambiente e sul territorio, soprattutto nelle tratte più significativamente antropizzate (come il previsto attraversamento dell'Emilia-Romagna), la compromissione della qualità della vita di tanta parte della popolazione, l'incertezza degli effetti determinati dal nuovo elettrodotto previsto per garantire la velocità di esercizio dei treni, i pesantissimi impatti acustici che la nuova opera comporta (che richiedono elaborazioni progettuali e soluzioni tecniche ben diverse da quelle attualmente predisposte) esigono un momento parlamentare di approfondimento di verifica di valutazione;

i costi dell'opera - finanziata dalla collettività - appaiono sempre più aleatori. Nonostante le ripetute affermazioni dei vertici delle FS e di TAV - secondo cui il costo dell'intero progetto è fermo ai 24.800 miliardi di lire - i segnali per un risultato ben diverso sono sotto gli occhi di tutti. Nelle scorse settimane, a titolo di esempio, è stato firmato fra TAV e FIAT un atto, integrativo dell'originaria intesa del 1991, che fissa in 3.959 miliardi il costo della tratta Bologna-Firenze, nodi esclusi. L'accordo precedente, fra le stesse parti, prevedeva un prezzo di 2.900 miliardi;

a questi fatti si aggiunge un aspetto di estrema rilevanza: l'esigenza - sentita e condivisa da tutti - che per un'opera di tale natura e caratteristiche siano da rivedere le disposizioni in materia di espropri e di indennizzi per i danni indotti e per la perdita o diminuzione di valore dei beni. La necessaria definizione di un nuovo qua-

dro normativo — la materia non può essere lasciata al confronto ed alle intese tra TAV e le associazioni professionali dell'agricoltura — è certo di competenza del Parlamento e non potrà che aumentare gli oneri dell'opera, per indennizzare con equità, civiltà e solidarietà i cittadini impattati e danneggiati dalla nuova linea ferroviaria;

la Commissione parlamentare antimafia già dallo scorso anno ha evidenziato l'esistenza di infiltrazioni nella criminalità organizzata nei lavori dell'alta velocità relativamente alla tratta Roma-Napoli (la sola per la quale sono iniziati i lavori). È noto che il settore dell'edilizia, e le attività connesse e complementari, sono da sempre luogo privilegiato per le attività della criminalità organizzata: è necessario — oltre ad estendere l'esame di questi gravissimi aspetti all'intera opera — predisporre e mettere in campo le forze dello Stato per contrastare ed eliminare le situazioni in argomento;

non costituisce elemento di tranquillità e di certezza, neppure sotto il versante dei costi, il fatto che tutta la tratta Milano-Roma è stata assegnata dal concessionario (TAV spa) ad alcuni consorzi — con figura di *general contractor* — negli ultimi mesi del 1991.

Nelle assegnazioni, che non hanno avuto né forma né sostanza di contratti di appalto, è stato anche compreso il costo corrispettivo dell'opera attribuita al *contractor* (lo dimostra quanto specificato al precedente secondo capoverso). Le assegnazioni di cui sopra sono avvenute poco prima della entrata in vigore delle disposizioni del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, che recepisce ed attua la direttiva 89/440/CEE in materia di procedure di aggiudicazione degli appalti di lavori pubblici.

Questo fatto ha consentito che l'opera pubblica in questione fosse ripartita solo fra le aziende italiane interessate. Gli interpellanti hanno qualche difficoltà a non ritenere che si sia in tal modo inteso anticipare ad arte le future norme sulla concorrenza fra le imprese europee, nel contempo determinando costi e corrispet-

tivi non in modo corretto e scientifico. Ne è prova la necessità di successivi atti integrativi (vedi secondo capoverso), che non sono solo determinati dalle opere di mitigazione ambientale (come si poteva non prevederle, su un'opera del genere ?) e dalle novità progettuali, ma che appaiono necessitate dalla fretta e dalla improvvisazione che regnava al momento delle assegnazioni più sopra citate. Inoltre non si è determinato un alleggerimento del bilancio pubblico ed un maggior sviluppo tecnologico (condizioni che il ministro dei lavori pubblici ritiene indispensabili per la qualificazione e lo sviluppo della figura del *general contractor* e del concessionario di costruzione e gestione, come risulta avere detto di recente alla assemblea degli industriali di Varese);

è in corso una trattativa tra TAV spa e le associazioni professionali agricole delle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna per definire criteri e modalità per gli espropri e per la determinazione dei danni indotti e dei relativi indennizzi. Da una parte (TAV spa) ci si fa forti delle norme di legge vigenti in materia, e si dichiara la disponibilità — viste le specificità e le particolari condizioni dei territori attraversati — a qualche ulteriore benevola concessione; dall'altra (le associazioni professionali) si cerca di migliorare « sul campo » le condizioni di legge, a tutela degli interessi del mondo agricolo. La materia pare non collocata al previsto livello, né come controparti né come competenze: gli espropri e gli indennizzi non possono appartenere né essere assegnati dallo Stato alla competenza di controparti private. Non sono tutelati gli interessi ed i beni di tutti gli interessati coinvolti dalla nuova opera né lo Stato può abdicare al diritto-dovere di trovare la soluzione equilibrata, equa e ragionevole dei contrapposti interessi in gioco. È fuori di dubbio che è necessario un quadro normativo nuovo, moderno e civile su un aspetto di così grande rilievo, che coinvolge in modo pesantissimo i cittadini, che ha determinato e determina una situazione di tensione in tanta parte delle popolazioni interessate;

alla luce dei principi costituzionali, è evidente che la delicatissima materia degli espropri ed indennizzi debba essere attribuita alla competenza di TAV Spa e delle sole associazioni di rappresentanza del mondo agricolo, o se, invece, la rilevanza del tema — in particolare per le specificità di un'opera ferroviaria così significativa — non appartenga al Parlamento, cui solo compete di trovare il giusto ed equilibrato punto di mediazione tra gli interessi generali e quelli dei cittadini colpiti nella propria vita, negli interessi;

in questo contesto — che rende evidente la necessità di approfondimento, indagini, ulteriori valutazioni tecniche e l'intervento del Parlamento — è assurdo e sbagliato che si tenga il 24 giugno 1996 la conferenza dei servizi con all'ordine del giorno la tratta Milano-Bologna. Da più parti è stato richiesto il rinvio della conferenza: si tratta di un atto dovuto, per consentire che l'intera materia dell'alta velocità e delle problematiche connesse sia affrontata nella sede istituzionale naturale, che è il Parlamento. Solo una riflessione attenta sulla intera filosofia dell'opera, sugli aspetti positivi e di sistema e sulle pesanti negatività sull'ambiente e sulla qualità della vita di tanta parte della popolazione, riflessione che va sviluppata in Parlamento, con la collaborazione di enti locali, FS, TAV spa e le espressioni degli interessi e dei bisogni delle popolazioni, possono consentire quel consenso sociale che è indispensabile ed imprescindibile;

nella collettività modenese si sono determinate situazioni e condizioni di estrema gravità. Dopo anni di silenzio e di sottovalutazione del problema della immensità ed unicità dell'opera che attraversa il territorio provinciale, le amministrazioni locali hanno dapprima messo in campo un farsesco balletto di tracciati (ipotizzando un tracciato Nord, un tracciato centrale, in *tunnel*, ed un percorso Sud), per poi decidere in poco più di un mese su di un nuovo progetto cosiddetto Centro-Nord. Questo corridoio di attraversamento è stato presentato da TAV spa e da CEPAV 1 ai primi del mese di febbraio

scorso ed ha ottenuto l'approvazione dei consigli comunale e provinciale di Modena rispettivamente il 25 ed il 22 marzo 1996. Si è optato per il tracciato più devastante per l'uomo e per l'ambiente, scartando la soluzione più civile, razionale, tecnicamente avanzata, perfettamente inserita nel progetto di potenziamento e qualificazione del trasporto su ferrovia, rappresentato dal quadruplicamento nell'area della ferrovia storica, con una parte (circa 4 chilometri) in tunnel.

La absurdità, illogicità ed incoerenza della scelta operata sono dimostrate dalle imponenti manifestazioni popolari che si sono svolte a Modena, dalle argomentazioni e dalle proteste dei cittadini che si sono riuniti ed organizzati in comitati, ma — questa è la cosa ancor più grave — la scelta contraddice il lavoro e le conclusioni cui sono pervenuti sia il gruppo del lavoro costituito da otto qualificati professori universitari incaricati dal comune di Modena, sia le quattro società specializzate che hanno sviluppato analisi e conclusioni su specifiche aree e competenze, su incarico della amministrazione provinciale. In questo incredibile contesto si inserisce il fatto che mentre da un lato le delibere delle citate amministrazioni valutano come elemento a favore del tracciato Centro-Nord il minor costo dell'opera rispetto al percorso cosiddetto centrale, d'altro canto prevedono e condizionano le stesse deliberazioni ad una lunghissima serie di richieste che hanno l'effetto almeno di raddoppiare — a carico della collettività — il costo dell'opera. Pare proprio che si tratti di un « pedaggio », posto a carico dei contribuenti tutti, per risolvere molti dei problemi di viabilità non solo ferroviaria della provincia di Modena (sembra proprio che si sia attesa l'occasione propizia per costringere altri a fare quello che gli Amministratori locali non hanno saputo fare fino ad ora), pena il non consentire l'attraversamento del territorio modenese. Basti pensare che si richiede lo spostamento della linea storica Milano-Bologna nella tratta Cittanova-S. Cataldo, con acquisizione gratuita delle aree dismesse da parte dell'amministrazione comunale, la revi-

sione ed attuazione del progetto della linea Modena-Sassuolo, prevedendo l'ulteriore interrimento (per un totale di 44 chilometri) della linea stessa a sud della stazione AMCM, la modifica dell'orientamento del casello autostradale Modena Nord, la realizzazione della variante nord alla via Emilia, il completamento della Modena-Sassuolo urbana, il completamento della tangenziale sud di Modena, la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario, la mitigazione totale del tratto urbano della ferrovia storica, etc., etc. —:

se non ritengano necessario portare all'esame del Parlamento, per le determinazioni di competenza, l'intera materia del progetto denominato « Alta velocità », per le pesantissime ripercussioni ed effetti sui cittadini, sull'ambiente, sulla qualità della vita di tanta parte della popolazione e per i costi elevatissimi — e che ogni giorno appaiono più incerti — posti a carico della collettività;

se non ritengano di valutare — con le opportune indagini ed approfondimenti — la correttezza formale e sostanziale delle assegnazioni effettuate alla fine del 1991 da TAV SpA ai consorzi, con funzioni di *general contractor*, per le varie tratte in cui è suddivisa la linea Milano-Napoli, e dei successivi accordi integrativi (l'ultimo è di poche settimane fa), anche alla luce delle disposizioni contenute in particolare nelle normative sulle procedure di aggiudicazione degli appalti di lavori pubblici (decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406);

se ed in quale modo intendano operare per eliminare i fenomeni di infiltrazione della malavita organizzata già evidenziati dai lavori della Commissione parlamentare antimafia, e come e con quali mezzi garantirà il non proliferare di tali gravissime situazioni dei lavori sulla linea Milano-Napoli;

se non ritengano necessario, nelle more delle indagini, valutazioni ed interventi sopra indicati lo spostamento della conferenza dei servizi relativa alla tratta Milano-Bologna prevista per il 24 giugno 1996, anche alla luce delle determinazioni

assunte da alcuni degli enti locali interessati sulla esigenza di approvare solo progetti complessivi per tutta la tratta citata;

se non siano censurabili, costituendo anche motivo di illegittimità oltre che di responsabilità dei relativi amministratori e consiglieri, le determinazioni assunte dal consiglio provinciale e dal consiglio comunale di Modena i quali, pur ritenendo elemento di rilievo in ordine alla scelta del corridoio di attraversamento del territorio provinciale i più bassi costi realizzativi dell'opera secondo il tracciato cosiddetto Centro-Nord, hanno condizionato le decisioni ad una lunghissima serie di richieste di costruzione di decine di opere — il cui onere è posto a carico della intera collettività nazionale — che vanno dallo spostamento di parte della ferrovia storica, con cessione gratuita alla amministrazione comunale dell'area di sedime dismessa, alla modifica del casello autostradale Modena Nord, al completamento della tangenziale sud di Modena, all'interrimento per oltre 2 chilometri della Modena-Sassuolo, alla realizzazione di varianti, sottopassi, etc.;

se non ritengano contraddittoria la determinazione assunta dalle amministrazioni provinciale e comunale di Modena che hanno scartato, eccettuando motivi tecnici e di fattibilità, l'ipotesi del passaggio della linea in galleria, nel sedime dell'attuale ferrovia, mentre la città di Modena verrà attraversata per oltre 4 chilometri dalla linea ferroviaria Modena-Sassuolo, di cui è previsto l'interrimento in trincea coperta.

(2-00067)

« Giovanardi ».

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

da notizie di stampa, è emerso che il sostituto procuratore della repubblica di Milano, dottor Greco, ha inviato una « relazione di servizio » al Procuratore capo dottor Borrelli, per evidenziare pretesi comportamenti, a suo parere censurabili,

realizzati dal dottor Coiro e dal dottor Misiani e finalizzati ad acquisire notizie sulla vicenda della microscopia scoperta in un bar nei pressi del tribunale di Piazzale Clodio a Roma;

nella stessa « relazione di servizio », il dottor Greco ha sostenuto che « già in precedenza a Milano mi avevano rivolto domande analoghe sia il professor Flick che l'avvocato Volo... » -:

se non ritengano opportuno acclarare:

quali profili di illiceità o di anomalia siano stati ritenuti tali dal dottor Greco, tanto da indurlo a farne oggetto di formale relazione di servizio dalla quale è scaturito un procedimento disciplinare in corso al Consiglio superiore della magistratura, quando dalla stessa relazione ri-

sulta che l'argomento era di tale attualità e pubblicità che anche altri soggetti (fra i quali l'attuale ministro Guardasigilli) ne avevano fatto motivo di identica richiesta e conversario;

se, alla luce di tali obiettive circostanze, il Ministro non ritenga di fornire opportune informazioni al Parlamento sulla intera vicenda, in modo che non rimanga alcun ombra od equivoco su magistrati, quali Coiro e Misiani, che ricoprono delicatissimi ruoli istituzionali con tale professionalità e trasparenza morale da non dover subire aggressioni e delegittimazioni di tanta gravità.

(2-00068) « Fragalà, Maiolo, Saponara, Anedda, Carmelo Carrara, Parenti, Garra ».