

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

**GALLETTI.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 6 maggio 1996 è stato siglato a Genova un « protocollo di accordo » tra regione Liguria, provincia e comune di Genova e ferrovie dello Stato spa, presentato all'opinione pubblica come passo determinante verso la realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità tra Genova e Milano;

tale documento fa riferimento al contratto di programma 1994-2000 stipulato tra ministero dei trasporti e ferrovie dello Stato spa, approvato lo scorso 25 marzo 1996, che non prevede invece alcun finanziamento per la tratta Milano-Genova;

ai sensi dell'articolo 6 e dell'articolo 11 del contratto di programma sono confermati gli impegni a realizzare il solo asse ferroviario ad alta velocità Torino-Milano-Roma-Napoli, mentre per le altre tratte « gli interventi saranno sottoposti preventivamente ad analisi di redditività da parte della società ferrovie dello Stato e ad analisi di redditività economico-sociale da parte del Ministro dei trasporti e, in relazione a tali analisi, potranno essere realizzati a carico di successivi ulteriori finanziamenti dello Stato per lo sviluppo della società »;

l'opportunità di realizzare la linea ad alta velocità Milano-Genova lungo un tragitto di appena 127 chilometri, ai sensi dell'articolo 6, comma 5, del contratto di programma degli investimenti ferroviari, deve essere considerata pertanto sulla base delle analisi di redditività, confrontando l'attuale proposta con altri interventi di potenziamento della rete esistente;

solo valutando lo sfruttamento massimo delle potenzialità esistenti, mediante la velocizzazione delle linee, l'istallazione

di sistemi tecnologicamente avanzati per il controllo e l'esercizio del movimento e soprattutto privilegiando soluzioni progettuali idonee ad acquisire utenza, sottraendola al trasporto su gomma, potrà essere oggettivamente considerata l'effettiva necessità del collegamento ad alta velocità;

al momento, non risultano coperture economiche e finanziarie per interventi lungo direttrici diverse dall'asse ad alta velocità Torino-Milano-Roma-Napoli;

solo nell'ipotesi in cui le analisi di redditività fornissero esito positivo, dovranno essere identificate le risorse aggiuntive all'interno di un futuro contratto integrativo —:

quali interventi alternativi alla realizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità Milano-Genova siano stati studiati;

quando il Ministro intenda sottoporre la tratta in questione alle analisi di redditività finanziaria ed economico-sociale da parte delle ferrovie dello Stato spa e del ministero dei trasporti, espressamente previste dal contratto di programma 1994-2000;

per quali ragioni lungo la tratta Milano-Genova non vengano impiegati gli Etr 450, già oggi in grado di collegare le due città in poco più di un'ora. (5-00444)

**RALLO.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

l'aeroporto di Trapani-Birgi è stato costruito circa venti anni fa con una spesa (all'epoca) di circa trenta miliardi di lire, cui vanno aggiunti un miliardo e mezzo annuo per i normali costi di gestione ed ulteriori costi, nell'ordine di diversi miliardi, per spese straordinarie che nel corso degli anni si sono rese necessarie;

all'aeroporto di Birgi facevano capo i voli da e per Pantelleria e da e per Roma,

servendo un'utenza che è progressivamente aumentata da 57.000 passeggeri (1971) a circa 114.000 (1990);

nel 1990, per ragioni che sfuggono allo scrivente, è stata soppressa la direzione aeroportuale di Birgi e, contemporaneamente, il volo Trapani-Roma è stato modificato nell'orario, sì da rendere non conveniente l'uso di tale volo per la numerosa utenza che solitamente raggiungeva Roma in orario utile della mattinata per poi ritornare in serata; tale cambiamento d'orario ha determinato un brusco calo di passeggeri, ridottisi a circa 90.000 nel 1992, quando, giustificando il provvedimento con il diminuito numero di passeggeri, l'Alitalia decise di sopprimere il volo diretto Trapani-Roma: da quel momento il numero dei passeggeri è andato diminuendo costantemente fino a raggiungere i circa 40.000 del 1994, ascrivibili quasi esclusivamente al collegamento con Pantelleria;

nel 1995 si era registrato un notevole interesse (che non ha trovato ascolto) di operatori turistici che intendevano indirizzare sull'aeroporto di Birgi numerosi voli *charter*, vista l'attrattiva che esercita sui turisti stranieri il parco archeologico più vasto d'Europa racchiuso nel quadrilatero Selinunte-Egadi-Erice-Segesta;

nel maggio 1996 era stato spostato a Palermo il collegamento con Pantelleria, collegamento poi ripristinato, anche se solamente fino al novembre di quest'anno;

infine, negli ultimi tempi, si parla con sempre maggiore insistenza della costruzione di un aeroporto ad Agrigento, la qual cosa contraddice nettamente con l'asserita esigenza di chiusura dell'aeroporto di Trapani-Birgi, a meno che tale progetto non sia mirato all'eliminazione del più temibile concorrente nei confronti delle strutture aeroportuali di Palermo —:

se non intenda:

1) istituire una direzione aeroportuale a Trapani-Birgi con competenze anche sugli scali di Pantelleria e Lampedusa;

2) istituire, altresì, un sistema aeroportuale integrato Trapani-Pantelleria-Lampedusa, con caratteristiche di aeroporti sociali, quali previsti dal regolamento Cee n. 2407/1992, il cui contenuto è perfettamente e totalmente rispondente alle caratteristiche dell'aeroporto di Birgi ed alle esigenze di sviluppo economico della Provincia di Trapani;

3) disporre una severissima inchiesta per accertare se lo scandalo rappresentato da una preziosa, sicura e costosissima struttura aeroportuale (fra l'altro ritenuta « molto valida e attrezzata » da parte di codesto ministero) lasciata quasi del tutto inutilizzata, sia ascrivibile soltanto ad incapacità e incompetenza, ovvero se a monte dell'intera vicenda non possano essere individuati oscuri interessi tendenti a mettere fuori gioco l'aeroporto di Trapani-Birgi a tutto vantaggio di altre strutture aeroportuali, peraltro intasate di traffico, specie durante il periodo estivo e, quindi, meno sicure e meno controllabili da parte delle autorità di pubblica sicurezza. (5-00445)

RODEGHIERO. — *Ai Ministri degli affari esteri e del commercio con l'estero.* — Per sapere — premesso che:

Timor est, parte orientale dell'isola di Timor, abitata da circa settecentomila contadini in maggioranza cattolici, è stata una colonia portoghese fino al 1974;

nel braccio di mare fra l'isola di Timor e l'Australia riposa un giacimento di petrolio che, secondo stime portoghesi, sarebbe il ventesimo nel mondo come dimensioni;

nel 1974 inizia la decolonizzazione della parte orientale di Timor da parte del Portogallo, che porta, nell'agosto 1975, alla dichiarazione di indipendenza di Dili, capitale di Timor est;

nel dicembre 1975 l'esercito indonesiano interviene con la marina e l'artiglieria per rivendicare la propria sovranità sull'isola, arrivando a bombardarla nel

1976, nel 1977 e nel 1978, provocando in questi venti anni di occupazione circa duecentomila vittime, secondo i dati diffusi da organismi come *Amnesty International* o *Asia Watch*;

nel 1989 monsignor Carlos Felipe Ximenes Belo, vescovo di Dili, scriveva al segretario generale dell'Onu esprimendogli l'urgenza di un *referendum* che chiarisse al mondo che toccava ai Timoresi decidere del loro futuro, a sostegno quindi del diritto alla autodeterminazione del popolo timorese;

gli indonesiani hanno un programma di indonesianizzazione di Timor, che attuano spostando famiglie giavanesi nell'isola;

«Mani tese» ha diffuso la notizia dalla quale risulta che vere e proprie squadre collegate all'*intelligence* indonesiana, le quali fanno il loro *training* nelle caserme in Indonesia, picchiano, intimidiscono, uccidono la popolazione civile: nel 1995 ha operato un gruppo para militare chiamato Ninja, oggi c'è il Pemuda Penegah Integras;

l'interrogante in data 2 agosto 1994 ha presentato un ordine del giorno, accolto come raccomandazione, che impegna il Governo ad operare nelle competenti sedi internazionali per ottenere dal Governo della Repubblica Indonesiana concrete garanzie circa il rispetto dei diritti umani, nonché per permettere il controllo internazionale su Timor orientale;

recentemente è stata aperta a Dili una sezione di Komnas, la commissione nazionale indonesiana per i diritti umani, ma essa non è ancora operativa —:

quali siano le iniziative concrete intraprese dal Governo, come impegnato dal Parlamento, a difesa e tutela dei diritti umani nell'isola di Timor est. (5-00446)

NARDINI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il piccolo Saljai Senad della comunità *rom* di Solicara (LE) è stato sottratto alla famiglia e dato in affidamento;

in un simile provvedimento appare del tutto evidente, da una parte, la mancanza di esperienza specifica, dall'altra una visione del problema legata più all'ordine pubblico che alla solidarietà sociale e al rispetto dei diritti dei bambini e dei genitori;

spesso i *rom* non hanno aree attrezzate ed adeguate, servizi, eccetera;

è necessario procedere ad una modifica della legge sull'affido e sull'adozione —:

quali iniziative intenda assumere per evitare simili provvedimenti e per far tornare al più presto il bambino o i bambini che si trovano in simili condizioni nelle proprie famiglie. (5-00447)

BERSELLI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

nella seduta del 29 luglio 1996, presso la Commissione finanze della Camera dei deputati si è tenuta l'audizione del Ministro delle finanze in ordine alla situazione dell'amministrazione dei monopoli di Stato ed ai riflessi su tale situazione del recente caso *Philip Morris*;

al Ministro delle finanze è stato testualmente chiesto se fosse « a conoscenza di collegamenti di diverso tipo fra rappresentanti politici, anche componenti di questo e di precedenti governi, e la *Philip Morris* »;

è stato altresì chiesto al Ministro di sapere « se e quali interventi intenda assumere nei confronti del Secit o se comunque non ritenga opportuno approfondire un fatto che appare un po' strano, almeno dall'esterno. Mi riferisco al rapporto dettagliato redatto nel 1995 da un ispettore e archiviato d'ufficio dal dottor Cozzella, direttore del Secit, senza che la questione fosse esaminata dal gruppo di competenza e, quindi assumendosene di-

rettamente la responsabilità, cosa che mi risulta essere abbastanza eccezionale... Chiedo anche se risulti al Ministro se per l'archiviazione di quel preciso rapporto sia intervenuto anche il ministro Fantozzi »;

il Ministro delle finanze, in ordine alla prima domanda, ha testualmente risposto: « a me non risulta nulla, se non le dichiarazioni riportate anche dalla stampa. Non credo che l'esistenza di rapporti professionali precedenti all'incarico di ministro siano particolarmente discutibili o censurabili »;

il Ministro delle finanze, in ordine alla seconda domanda, ha testualmente risposto: « per quanto riguarda la questione Secit, un altro problema di difficile comprensione, è in corso un'indagine giudiziaria. Da quanto ho potuto capire, il dibattito verteva sull'interpretazione delle funzioni del Secit, se cioè in esse siano ricompresi fatti relativi al monopolio di Stato, che la legge esclude, o, viceversa, se tali fatti possano rientrare in un determinato ambito, poiché l'ipotesi era quella dell'evasione fiscale. Mi risulta che fu istituita una commissione ministeriale, cui parteciparono tutti i direttori generali, che ritenne il Secit non competente... Non mi risulta che vi sia stata alcuna pressione dell'ex ministro Fantozzi per archiviare alcunché. Vi erano sicuramente punti di vista diversi sulla politica di gestione di Monopoli tra i responsabili dell'amministrazione ed il Ministro delle finanze, come risulta dai carteggi intercorsi » —:

a chi il Ministro si riferisse in particolare quando ha affermato: « non credo che l'esistenza di rapporti professionali precedenti all'assunzione dell'incarico di Ministro siano particolarmente discutibili o censurabili » e se tali rapporti professionali fossero di natura tributaria e concernessero la *Philip Morris*;

se non ritenga che il Secit avesse competenza istituzionale in materia di evasione fiscale anche per i fatti relativi al monopolio di Stato e se sia legittimo che una commissione ministeriale abbia sottratto al Secit medesimo tali rapporti,

come se si imponesse ad un procuratore della Repubblica di declinare la propria competenza per quanto attiene alla titolarità ed all'obbligatorietà dell'azione penale;

quali fossero i « punti di vista diversi sulla politica di gestione dei Monopoli tra i responsabili dell'amministrazione del Ministro delle finanze », così come emergono dai carteggi intercorsi e nella disponibilità del Ministro delle finanze;

se non ritenga infine di rendere pubblico il rapporto redatto nel maggio del 1995 dal dottor Mario Casaccia, ispettore del Secit. (5-00448)

RAVA, PENNA e DAMERI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

la società Terme di Acqui spa fa parte delle aziende termali *ex Eagat*, di proprietà del Ministero del tesoro;

le terme sono un patrimonio inscindibile dalla città di Acqui e attorno ad esse ruota gran parte dell'economia dell'Acquese, peraltro già duramente provata dal processo di deindustrializzazione e dai gravi problemi ambientali della Valle Borimida; risulta quindi indispensabile una forte azione di governo della società che ne valorizzi al meglio le potenzialità, consentendo quindi di rispondere adeguatamente alla fascia di potenziali utenti —:

in più occasioni il Comitato cittadino per la difesa delle Terme di Acqui e le organizzazioni sindacali zonali Cgil-Cisl e Uil hanno segnalato alcune preoccupanti anomalie gestionali del complesso termale, che ne stanno causando un grave peggioramento del servizio e del patrimonio immobiliare;

In particolare risulterebbe:

1) la inadeguata presenza dell'attuale amministratore unico nella concreta vita gestionale della Società;

2) la continua diminuzione del numero degli addetti, sia fissi che stagionali, che causa una grave insufficienza delle ordinarie opere di manutenzione;

3) la incomprensibile scelta, ad oggi perseguita dall'amministrazione, di mantenere nell'abbandono il complesso nuove terme, che rappresenta da sempre, per la sua collocazione centrale nella città e la sua valenza architettonica, l'immobile più prestigioso dello stabilimento termale; l'attuale incuria rischia, peraltro, di condurre a decadenza e marginalità tale importante fabbricato, nonostante la disponibilità di risorse deliberate dalla Regione Piemonte a favore dello stabilimento termale;

4) l'affidamento della gestione di parti importanti dello stabilimento termale (il complesso delle strutture alberghiere) senza un'adeguata convenzione regolatrice della qualità dei servizi e del mantenimento delle strutture;

nonostante le carenze sopra riportate il richiamo della stazione termale di Acqui, per le sue indubbie e riconosciute qualità terapeutiche, è ancora in grado di assicurare una buona affluenza di utenti —:

se ritenga opportuna una verifica delle gravi disfunzioni segnalate e se non intenda adottare con urgenza provvedimenti atti a garantire una più coerente ed efficace gestione del complesso termale di Acqui Terme ed evitarne quindi l'irreversibile degrado. (5-00449)

**MALENTACCHI e MORONI.** — *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

la giunta regionale della Toscana, con delibera n. 75 del 25 marzo 1996, ha proposto di riconfermare le zone ob. 2 per il periodo 1997-1999, chiedendo al contempo una leggera modifica dei confini che permetta l'inserimento dei comuni di Fucecchio, Cerreto Guidi e Calenzano e una quota aggiuntiva di popolazione per poter inserire altre aree in difficoltà tra le quali l'Empolese-Valdelsa e Valdinevoles;

il Doc.p. ob. 2 è strutturato in due trienni (1994-1996 e 1997-1999) ed è quindi possibile, nelle forme e modalità previste dal Regolamento, comunitario 2081/93 e relative norme attuative, procedere ad una revisione delle zone;

il Valdarno aretino era già stato candidato ob. 2, con delibera della giunta regionale della Toscana n. 6666 del 20 luglio 1994, e non fu ammesso solo per i limiti imposti dalla Unione europea sui tetti di popolazione stabiliti per ogni Stato membro;

il Valdarno è l'unica zona mineraria in Italia a non essere ammessa a beneficiare dei fondi strutturali europei —:

se non ritenga necessario intervenire nelle opportune sedi affinché per le zone ob. 2 siano modificati i confini e aggiunta una quota di popolazione, allo scopo di permettere che aree in difficoltà come il Valdarno aretino possano beneficiare dei fondi strutturali europei. (5-00450)

**GAGLIARDI.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

è il progetto dell'ente poste di assumere circa 5.000 persone entro la fine dell'anno —:

come tale iniziativa sia compatibile con gli esuberi di personale per 50.000 addetti stimati due anni fa dall'ente pubblico e se non sia più opportuno, prima di procedere a gonfiamenti dell'organico, completare la trasformazione dell'ente in società per azioni, traguardo più volte annunciato ma non ancora realizzato;

quali siano gli indici di tempestività nella consegna della corrispondenza, posto che secondo i dati pubblicati nel 1995 il servizio appariva peggiorato rispetto agli anni precedenti. (5-00451)

**DE CESARIS e GALDELLI.** — *Ai Ministri dell'ambiente, dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in Friuli-Venezia Giulia la situazione di emergenza nelle aree colpite dall'alluvione del 22 giugno 1996 non è tuttora rientrata, stante la grave e pericolosa situazione degli alvei dei fiumi, dove le acque hanno depositato milioni di metri cubi di ghiaia e altri inerti e smosso quantità ancora superiori che potrebbero accumularsi alle prime precipitazioni stagionali di rilievo;

esiste una situazione reale di disagio per le condizioni in cui si svolgono le operazioni di sghiaimento;

la normativa vigente ha stabilito oneri notevoli per l'asporto di ghiaie dagli alvei;

è improcrastinabile un intervento di ripulitura, eseguito e controllato, secondo precisi e rigidi criteri per una manutenzione e messa in pristino che salvaguardi l'aspetto naturale ed ambientale;

l'Autorità di bacino competente ha espresso parere favorevole con osservazioni al piano di interventi straordinari di cui all'ordinanza del 28 giugno 1996 —:

quali azioni intendano intraprendere, anche di natura legislativa, per garantire sgravi finanziari in materia di asporto di ghiaie, allo scopo di permettere la pulizia degli alvei dei fiumi che presentano milioni di metri cubi di ghiaie e altri inerti ed avviando una importantissima azione di prevenzione in vista delle prime precipitazioni stagionali di rilievo, in modo che non abbiano a ripetersi calamità naturali come quella verificatasi il 25 giugno 1996 nel Friuli-Venezia Giulia. (5-00452)

**BORGHEZIO e MOLGORA.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

sul quotidiano *La Stampa* del 26 luglio 1996, si leggono le seguenti dichiarazioni dell'avvocato Vittorio Chiusano, difensore del dottor Cesare Romiti nel procedimento per falso in bilancio pendente avanti la procura delle Repubblica presso il tribunale di Torino; « La procura di Torino ha chiesto il rinvio a giudizio del

dottor Romiti per il bilancio consolidato di Fiat Spa e l'applicabilità del 2621 del codice civile che io contesto rispetto a un bilancio consolidato di diversi anni »; « Ho esibito un comunicato della Consob in cui si dice esplicitamente che certi fatti devono avere effetti rilevanti rispetto al bilancio di un'azienda. Qui, parliamo di addebiti per presunte falsificazioni di bilancio che, nell'arco di alcuni anni di gestione, non supererebbero i 60 miliardi »;

in tale dichiarazione giornalistica viene fatto riferimento ad una specifica presa di posizione della Consob, secondo cui la dimensione dei fatti relativi a presunte irregolarità di bilancio dovrebbe essere di entità rilevante rispetto alla consistenza dei bilanci medesimi per poter essere oggetto di indagine da parte della commissione —:

se non ritenga che tale interpretazione sia contrastante con lo spirito della norma di cui all'articolo 2621 c.c., che non esplica la sua efficacia in rapporto all'entità della irregolarità di bilancio;

se il Governo non intenda, alla luce di quanto sopra, svolgere un'indagine sul comportamento dell'organo di controllo sulle società quotate in borsa, al fine di accertare la sussistenza della testé detta interpretazione della norma *de quo* da parte della Consob per far sì che vengano accertate le responsabilità sotto il profilo del danno recato sia al sistema imprenditoriale, sia più direttamente all'interesse diffuso degli azionisti di minoranza della Fiat Spa, di cui alcuni nelle varie assemblee della società hanno puntualmente svolto attività indirizzata a far luce su vari aspetti del bilancio a prima vista poco trasparenti e veritieri. (5-00453)

**RICCIO, MESSA, MARTINAT, ALEMANNO, ZACCHEO, FOTI, TOSOLINI, LO PORTO, PROIETTI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

a seguito della nazionalizzazione dell'energia elettrica e delle conseguenti co-

stituzione dell'ENEL e liquidazione delle società elettriche private, si costituiva un gruppo finanziario del quale faceva parte la Sara Spa, il cui oggetto era la costruzione e l'esercizio di autostrade;

la Sara dapprima stipulava con l'Anas una convenzione per la costruzione e gestione delle autostrade A24 (Roma-L'Aquila) e A25 (Torano-Pescara), completando infine il tracciato fino ad Alba Adriatica con la realizzazione del traforo del Gran Sasso; nel 1975, la Sara medesima versava in condizioni finanziarie critiche per cui chiedeva l'intervento dello Stato, per circa quaranta miliardi, per poter proseguire i lavori e gestire l'autostrada;

con decreto-legge n. 789 del 1° dicembre 1976, reiterato con decreto-legge n. 19 del 10 febbraio 1977, convertito nella legge n. 106 del 6 aprile 1977, su proposta dell'allora Ministro dei lavori pubblici, onorevole Gullotta, la Sara veniva dichiarata decaduta dalla concessione e l'Anas succedeva nei rapporti attivi e passivi in corso, costituiti dalla concessionaria, ivi compresi quelli relativi alle obbligazioni ed ai mutui contratti e con la esclusione di quelli concernenti il personale dipendente; l'Anas assumeva quindi l'onere di ultimare i lavori e di gestire le opere realizzate;

la Sara veniva nel frattempo posta in liquidazione;

tuttavia l'Anas riteneva di riconfermare per la gestione la Sara, nominata custode dei due tratti autostradali in forma temporanea, in attesa dell'affidamento definitivo; la gestione era effettuata con proprio personale, che nel 1977 ammontava a circa duecento dipendenti, aumentato nel corso degli anni a ben settecentocinquanta unità, e comprendeva la attività di manutenzione e la esazione dei pedaggi;

l'Anas da parte sua, istituiva l'ufficio del direttore generale dei due tratti e si avvaleva del personale ex Sara del settore costruzioni per la prosecuzione dei lavori di costruzione;

nel marzo 1993 cessava lo stato di liquidazione della Sara;

con decreto legislativo n. 143 del 26 febbraio 1994 veniva istituito l'Ente nazionale per le strade, il cui compito primario era definito dall'articolo 2, lett. a) « di gestire le strade e le autostrade di proprietà dello Stato, nonché di provvedere alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria »;

con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 luglio 1995, l'Anas veniva trasformato in Ente nazionale per le strade, continuando a mantenere la denominazione « Anas »;

cionondimeno viene perpetuato il precedente stato di confusione gestionale —:

per quali motivi non si provveda a restituire all'Anas la gestione dei tratti autostradali in questione, in conformità delle indicate previsioni legislative;

quali siano stati gli ostacoli che finora hanno impedito la gestione diretta da parte dell'Anas;

quale sia il bilancio economico della gestione Sara. (5-00454)

**BERSELLI.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

è notoria la permanenza di un forte divario dell'offerta occupazionale tra nord e sud del Paese, in particolare per quanto riguarda le opportunità di inserimento delle giovani generazioni nel tessuto produttivo;

dai dati ufficiali risulta che nelle regioni del sud Italia il tasso di disoccupazione globale sia pari ad oltre il triplo rispetto al tasso registrato nel nord-est, mentre il numero di giovani in attesa di una prima occupazione al sud ha raggiunto la tragica entità di oltre 1.300.000 unità;

altrettanto notorio che l'industria del nord-est sta assumendo personale, e che in

particolare le piccole e medie industrie dell'Emilia Romagna hanno dimostrato un notevole interesse ad assumere personale, anche qualificato, ricercando maestranze nella gran parte in ambiti extra regionali;

la disponibilità maggiore proviene però da cittadini extra comunitari, non qualificati, mentre i contatti con elementi più qualificati residenti in regioni del sud Italia stentano a trovare una risposta concreta per serie ragioni di carattere socio economico;

è infatti evidente, comprensibile ed inevitabile che i giovani provenienti dal sud Italia, pur dimostrandosi propensi ad un trasferimento nelle zone produttive dove maggiore è l'offerta di posti di lavoro, in primo luogo si scontrino con la infruttuosa ricerca di soluzioni abitative in loco decore, ma compatibili con le retribuzioni di mercato, ed in secondo luogo prevedano, soprattutto nei primi tempi, la possibilità di ritornare nei luoghi d'origine, ove coltivare le normali relazioni parentali e sociali, ogni fine settimana, o almeno una o due volte ogni mese;

pur programmando trasferimenti con i mezzi pubblici, ovvero con il treno, il costo di due trasferimenti mensili incide sulla retribuzione media in una misura variante tra il 20 per cento ed il 30 per cento ovvero in una misura incompatibile con la soddisfazione delle altre esigenze vitali elementari (alloggio ed alimentazione);

il non poter garantire, pur con offerte retributive tra le più alte in Italia, una simile soglia minima di « qualità della vita », è elemento di estrema gravità, e dimostra quali siano i reali motivi per i quali l'offerta proveniente dall'industria privata rimanga spesso senza risposta. Non emergono cioè particolari resistenze rispetto alla necessità di trasferirsi, ma si frappongono ostacoli, rispetto all'origine dei quali l'organizzazione industriale è estranea, tali da impedire il perfezionamento del contratto di lavoro;

il fenomeno sopra descritto incide ugualmente sia sull'offerta proveniente

dalla grande industria, generalmente associata alle emanazioni locali della Confindustria, sia sull'offerta proveniente dalla piccola e media industria, generalmente associata alle organizzazioni del settore artigiano ed alle Associazioni Provinciali della piccola e media industria, aderenti alla Confapi;

è significativo al proposito sottolineare come in Emilia-Romagna il comparto piccolo e medio industriale sia più che prevalente, e che le associazioni provinciali aderenti all'Unionapi Emilia Romagna, ed alla Confapi nazionale, raccolgano l'adesione di oltre 2.900 (duemilaneovecento) imprese, con oltre 70.000 (settantamila) dipendenti. Queste aziende hanno assunto nel periodo dal gennaio 1995 al giugno 1996 oltre 5.000 (cinquemila) nuovi dipendenti, in grandissima parte per mansioni e qualifiche ampiamente rappresentate tra le persone in attesa di occupazione nel sud Italia, ed al contrario difficili da identificare tra le persone in cerca di occupazione nell'ambito regionale;

nel quadro delle esigenze e delle emergenze sopra rappresentate, le Ferrovie dello Stato spa hanno concesso a fine 1995 una serie di consistenti facilitazioni per la mobilità ed il sostegno all'inserimento delle « risorse umane e professionali presenti nel Mezzogiorno d'Italia », ma solamente per lavoratori meridionali assunti da imprese aderenti alla Confindustria-federazione dell'industria Emilia-Romagna, nell'ambito di un accordo che prevede la concessione di « *professional card* », ovvero di una tessera. Opportunamente nei comunicati stampa ufficiali si specifica che tale « *professional card* » « è dunque una sorta di "plastic money" », e ciò a beneficio di chi (al sud o al nord) non sapesse che cosa è una tessera. Tale documento consente al neo assunto di usufruire per un anno di una riduzione sul costo dei viaggi ferroviari, da e per la sua residenza, pari al 75 per cento del costo del biglietto, rimanendo detta quota a carico delle Ferrovie dello Stato, ed il rimanente 25 per cento a carico del lavoratore, ed inoltre consente al neo assunto di usufruire di alloggio nei Ferrhotel

delle Ferrovie dello Stato, siti in Emilia Romagna, a condizioni particolarmente favorevoli (lire 200/250.000 mensili per una camera con servizi) per i primi quattro mesi;

l'onere stimato delle agevolazioni citate, ad esclusivo carico delle Ferrovie dello Stato, è di circa cinque miliardi di lire;

le Ferrovie dello Stato presentano notoriamente un bilancio in disavanzo, colmato con contribuzione statale;

le Ferrovie dello Stato hanno formalmente aderito alla Confindustria, e risulta versi regolarmente a questa associazione le consistenti quote annuali di iscrizione;

sollecitazioni a concedere le medesime agevolazioni ai lavoratori assunti da aziende non aderenti alla Confindustria sono state ripetutamente rivolte alle Ferrovie dello Stato sia dall'Api di Bologna, anche a nome dell'Unionapi Emilia-Romagna (con lettera del 17 aprile 1996, dall'Unionapi Emilia-Romagna (con lettera 1° marzo 1996) e dalla Confapi nazionale (con lettera 30 ottobre 1995). Sono seguite anche numerose sollecitazioni telefoniche;

le Ferrovie dello Stato hanno accuratamente evitato di far pervenire alle associazioni citate una qualsiasi risposta, verbale o scritta. Un fermo ed assoluto silenzio che è quantomeno sintomo di scarso rispetto per chi rappresenta migliaia e migliaia di aziende e chiede di porre termine ad una disparità di trattamento evidente, quanto ingiustificata ed ingiustificabile;

il comportamento tenuto dalle Ferrovie dello Stato spa, gestore in regime di monopolio del servizio ferroviario nazionale, comporta come effetto immediato una grave disparità di trattamento tra soggetti portatori di medesimi diritti (lavoratori residenti al sud Italia, assunti da aziende operanti nel nord Italia, ed in particolare in Emilia-Romagna) in base ad un elemento discriminatorio privo di ogni pregio giuridico, sociale o ... logico (assunzione da parte di una impresa aderente ad

una associazione - Confindustria - piuttosto che ad un'altra - Confapi), in quanto l'aderire all'una o all'altra delle associazioni non è comportamento distintivo o qualificante in relazione ad elementi di valutazione quantitativa (dimensioni aziendali, numero di dipendenti ecc.) o qualitativa (comparto geografico o produttivo, tipologie produttive eccetera);

tale comportamento, in quanto messo in atto da chi opera prestando un servizio di interesse pubblico ed in regime di monopolio, non consente scelte contrattuali alternative per chi sia costretto ad usufruire dei mezzi di trasporto pubblico sulle lunghe distanze (escludendo ovviamente, per le ragioni di ordine economico espresse in premessa, sia l'autotrasporto sia l'aereotrasporto) e genera quindi una discriminazione palese in violazione degli articoli 3, 4 e 35 della Costituzione della Repubblica italiana, laddove si garantisce la rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono la piena partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione economica del paese, e laddove ci si assume l'onere di promuovere le condizioni che rendano effettivo il diritto al lavoro di tutti i cittadini;

non può sfuggire al proposito la circostanza della essenzialità di un beneficio come quello sopra descritto che si ripercuote, ove concesso o non concesso, sulla effettiva attendibilità di un posto di lavoro e quindi sulla possibilità di godere di una esistenza non parassitaria, formare una famiglia, inserirsi a pieno titolo in un tessuto sociale degno di un cittadino europeo;

il costo, per il primo anno, dei trasporti e dell'alloggio in una città emiliano-romagnola per un lavoratore proveniente dal sud è stimato ragionevolmente in £.15.600.000, ovvero è pari a circa l'80 per cento della retribuzione media annua di un operaio di prima assunzione; è palese che il sacrificio dello sradicamento dalla propria terra d'origine non trova un incentivo che consenta il proficuo avvio del rapporto di lavoro con una impresa, poniamo il caso, aderente alla Confapi;

usufruendo delle facilitazioni concesse, per viaggi (dodici mesi) ed alloggio (quattro mesi), dalle Ferrovie dello Stato per il giovane che venga invece assunto da una impresa aderente alla Confindustria il costo si abbassa a lire 9.700.000, ovvero è pari al 50 per cento circa della retribuzione media netta, e rende possibile e conveniente il perfezionamento del contratto di lavoro, consentendo di ricercare in loco entro il primo anno quelle soluzioni che potranno in seguito rendere ancor meno gravoso l'inserimento in una nuova realtà geografica e sociale;

tale situazione si ripercuote in senso discriminatorio anche sui diritti delle imprese, incidendo sulla libertà di iniziativa economica riconosciuta dall'articolo 41 della Costituzione;

si determina infatti una consistente ed ingiustificata differenza tra aziende, liberamente aderenti a diverse associazioni imprenditoriali, laddove le une riescono a reperire collaboratori di qualifica appropriata, provenienti dall'unico bacino di offerta esistente, ovvero il sud Italia, e le altre non hanno la medesima possibilità, in ragione della inesistenza in ambito regionale di una disponibilità di persone in cerca di occupazione con qualificazione idonea, ovvero non generica ma neppure altamente specializzata;

il comportamento delle Ferrovie dello Stato determina infine, ma non secondariamente, una violazione dei principi costituzionali, dettati dallo stesso articolo 41, a tutela della concorrenza;

ci si trova infatti di fronte alla spregiudicata iniziativa di una società che, pur essendo gerente di un servizio di interesse pubblico in regime di monopolio, e dovendo quindi garantire a tutti i cittadini ed a tutti gli imprenditori, a parità (sopra dimostrata) di requisiti, identico trattamento, sia di accesso al servizio sia tariffario, stipula una convenzione di grande favore con la associazione imprenditoriale alla quale aderisce (!!), e si rifiuta, con significativo silenzio, di estendere detti benefici non convenzionandosi parimenti con le altre associazioni imprenditoriali;

tale comportamento lede ampiamente i principi generali di tutela della concorrenza, usando le Ferrovie dello Stato la propria situazione di monopolio legale, finalizzato al consentire ad ogni cittadino un pari godimento del servizio, non già per perseguire gli scopi affidati con legge, ma per favorire una serie di imprese rispetto ad altre, ed alcuni cittadini rispetto ad altri, in totale assenza (come sopra dimostrato) di elementi giustificatori di una discrezionalità coerente con gli scopi del servizio stesso;

è pacifico in dottrina che la norma dell'articolo 41 della Costituzione rappresenta un principio-limite in materia di attività di impresa e di concorrenza, subordinando gli interessi del mercato - pur essi, ovviamente, costituzionalmente protetti - rispetto a valori sociali extraimprenditoriali;

è altrettanto pacifico l'allargamento dell'incidenza di tale subordinazione oltre la sfera degli interessi meramente economici, in una più larga visione del benessere che si esprime nell'intrecciare con quelli di utilità economico sociale gli altri valori della sicurezza, della libertà e dignità umana, ovvero dei valori prettamente riconducibili alla sfera dell'individuo, inteso come parte del più complesso sistema economico sociale. Se pertanto da un lato si conferma la libertà di impresa e di concorrenza come principio fondamentale del sistema economico, garantendo il mantenimento delle condizioni per raggiungere tale scopo (e non creando le discriminazioni tra imprese, siccome è conseguenza del comportamento delle Ferrovie), d'altro lato si conferma anche il limite posto all'attività economica laddove incida in modo « antisociale » sui diritti dei singoli (e non operando, come hanno operato le Ferrovie, in veste sia di imprenditore sia di esercente un pubblico servizio, incidendo in senso discriminatorio sui diritti essenziali di alcuni lavoratori;

si rinviene quindi nel comportamento della Ferrovie dello Stato spa una violazione ai principi di cui all'articolo 2 lettere

b), e d) della legge 10 ottobre 1990 n. 287, per aver raggiunto un'intesa, nulla ai sensi di legge, volta a favorire le imprese aderenti alla Confindustria nell'accesso alle disponibilità di personale da assumere nel sud Italia, limitando l'accesso alle medesime disponibilità nei confronti delle imprese non aderenti a detta associazione, applicando nei rapporti con contraenti diversi condizioni oggettivamente diverse per prestazioni equivalenti, determinando con tale intesa ingiustificati svantaggi nella concorrenza. Con l'aggravante di aver abusato della propria posizione favorendo le imprese aderenti alla medesima associazione imprenditoriale alla quale la stessa Ferrovie dello Stato spa aderisce, contribuendo oltretutto con danaro anche di provenienza pubblica alla attività di detta associazione;

deve quindi essere inibita l'azione della Ferrovie dello Stato spa quando, come nella fattispecie di cui si tratta, esercita il proprio potere tariffario od organizzativo abusando della propria posizione dominante (che come tale non è in discussione) e stipulando intese con terzi per creare disparità tra i « consumatori » (in questo caso i lavoratori) e restringere e falsare il meccanismo concorrenziale tra terze imprese su un mercato in tutto diverso da quello « ferroviario », ovvero su quello della domanda ed offerta di lavoro. Imprese (alcune) favorite dalla intesa raggiunta con la associazione che le rappresenta, altre sfavorite perché escluse e costrette a trattare contratti di lavoro a condizioni ben più gravose, non potendo gli aspiranti lavoratori usufruire dei medesimi benefici che l'intesa sopra citata riserva ingiustificatamente ad una sola parte del « mercato » del lavoro;

ad avviso dell'interrogante, l'azione esercitata in tal senso dalla Ferrovie dello Stato spa è una digressione maldestra sul libero mercato, foriera di danni e di forte limitazione sul « mercato del lavoro », e di conseguenza poi (per i maggiori costi) sui mercati « di vendita » dei singoli comparti produttivi, per quelle imprese che intendono assumere lavoratori, ma senza poter

garantire loro i benefici del magnanimo e parziale intervento tariffario;

del resto, l'affermazione dell'esistenza in questo caso di un rapporto ingiustificatamente « privilegiato » tra le Ferrovie dello Stato e la Confindustria trova una palese e diretta conferma nella esistenza di una operazione parallela (si vedono le dichiarazioni del dottor Delai delle F.S. su *Italia Oggi* del 17 giugno 1996, che si allega in estratto) in ragione della quale le Ferrovie dello Stato concedono uno sconto compreso tra il 55 per cento ed il 65 per cento (percentuali incredibili!) per il trasporto merci a favore di imprese del nord che subappaltino lavorazioni ad imprese del sud. Ma non a tutte le imprese, bensì solamente a quelle aderenti alla Confindustria! Ed ha anche istituito un numero verde a loro favore, affinché, poverette, possano risparmiare le spese telefoniche;

per le aziende Confapi che operano con il sud, e sono tante (non si pensi che la subfornitura - con costi di manodopera ed aziendali più bassi praticati al sud rispetto al nord - sia una recente invenzione), nessuno sconto o numero verde;

questa ulteriore discriminazione costituisce ancor più evidente violazione delle norme citate, applicando le Ferrovie dello Stato nei rapporti con contraenti diversi condizioni oggettivamente diverse per prestazioni equivalenti, determinando con tale intesa ingiustificati svantaggi nella concorrenza -:

se il Ministro interrogato intenda ordinare e disporre, con i poteri di controllo conferitigli dalla legge, che le Ferrovie dello Stato spa eliminino in tempi ristrettissimi gli effetti della situazione discriminatoria verificatasi. (5-00455)

FOTI, RICCIO e BUTTI. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 10 del decreto-legge 31 agosto 1987, n. 361, convertito in legge 29 ottobre 1987, n. 441, ha istituito l'Albo degli smaltitori;

i decreti ministeriali 21 giugno 1991, n. 324 e 26 luglio 1993, n. 392, regolamentano il funzionamento del suddetto albo;

con decreto ministeriale del 30 marzo 1994, si è stabilita l'operatività dell'Albo, a far data dal 1° giugno 1994;

con decreto ministeriale del 10 maggio 1994 si sono stabilite le modalità di presentazione delle garanzie finanziarie, a favore dello Stato, per le imprese esercenti l'attività di trasporto dei rifiuti;

con riferimento a quest'ultimo decreto ministeriale si è venuta, da tempo, a creare una situazione di sostanziale blocco del mercato in materia di fidejussioni assicurative, necessarie per il completamento della procedura di iscrizione all'Albo smaltitori, a seguito della decisione della quasi totalità delle compagnie di assicurazione, sembra concordata in sede Ania, di non rilasciare le fidejussioni richieste dal decreto ministeriale richiamato;

la situazione si sta aggravando, crescendo il numero delle imprese che ricevono le delibere di iscrizione delle sezioni regionali dell'Albo smaltitori e che si trovano di fronte a poche compagnie assicurative — pare addirittura ad una sola — che accettano di rilasciare le fidejussioni e agiscono in un'ottica di monopolio, con oneri pesantissimi per le imprese e conseguenti ripercussioni sul costo del servizio e, di riflesso, sull'intera comunità;

la predetta situazione di monopolio si è rafforzata a seguito della mancata definizione della natura perentoria o meno del termine di sessanta giorni prevista dall'articolo 1 del decreto ministeriale 10 maggio 1994;

per non rischiare eventuali sanzioni, anche a posteriori, quale per esempio la cancellazione dall'Albo smaltitori, le imprese del settore si vedono costrette, in assenza di concrete e possibili alternative, ad accettare le condizioni pretese dalle compagnie d'assicurazione, pur non dividendole;

i comuni, in occasione dell'indizione di gare d'appalto per la raccolta dei rifiuti, escludono tendenzialmente le imprese prive di iscrizione all'Albo, con evidente danno per quelle imprese prive dell'autorizzazione, ma qualificate professionalmente. Detta pretesa finisce per obbligare le imprese a sottoscrivere la fideiussione nel contenuto imposto dalle compagnie di assicurazione;

rimangono perplessità interpretative in ordine ai termini previsti dall'articolo 1, comma 3 relativamente alla data di operatività dell'iscrizione all'Albo smaltitori;

vi sono ulteriori divergenze interpretative tra regioni (o province delegate), Ministero e Albo, in merito all'atto che determina il passaggio delle competenze dalle Regioni all'Albo per tutti i successivi atti di variazione richiesti dalle imprese alle proprie autorizzazioni;

la mancata univoca interpretazione dell'articolo 5, comma 5, del decreto-legge 8 luglio 1996, n. 352, ha determinato veri e propri conflitti di competenza, così che, spesso, le imprese si vedono costrette a due fidejussioni per lo stesso motivo, una volta a favore della regione ed una volta a favore del ministero; lo schema di fideiussione allegato al predetto decreto, così come quello recentemente disposto dall'Ania, determina vantaggi unilaterali e non si pone, con sufficiente equilibrio, tra le parti contraenti —:

se i fatti siano noti al Ministro interrogato e quali urgenti iniziative intenda assumere per chiarire e risolvere una situazione d'estrema confusione normativa ed interpretativa, che penalizza ingiustamente le imprese del settore;

se non si ritenga doveroso apportare opportune modifiche al decreto-legge n. 352, previa consultazione delle associazioni di categoria, tra le quali l'Ecotras, che ha chiesto e sollecitato uno specifico incontro in merito;

nel caso si optasse per l'abolizione dell'Albo smaltitori, in che modo si intenda regolamentare il rilascio delle autorizza-

zioni e come si intendano affrontare le situazioni determinatesi a seguito del funzionamento dell'Albo, con particolare riferimento a quelle imprese che hanno già perfezionato le fideiussioni e versato anticipatamente una somma, pari a quella dovuta per sei anni, richiesta per tale adempimento. (5-00456)

OLIVIERI. — *Ai Ministri dell'ambiente e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

la Val Lomasone, in Trentino e precisamente nel comune di Lomaso, è una valle di grande interesse naturalistico e paesaggistico. Nella media valle esiste una torbiera di rara estensione (circa 26 ettari), riconosciuta come biotopo e pertanto protetta dalla legge provinciale 23 giugno 1986. Essa costituisce l'*habitat* per numerose specie animali e vegetali, fra le quali un'orchidea in via d'estinzione in Trentino. Duecento metri a monte di questo biotopo, vi è un appezzamento di terreno di quaranta ettari sui quali scaturisce la sorgente Bocca dei leoni. Il proprietario dell'appezzamento ha presentato domanda alla provincia di Trento per lo scavo di un pozzo ad uso irriguo. Tale pozzo sarebbe finalizzato alle necessità concernenti coltivazioni orticole a carattere intensivo. L'attività abbisognerebbe di grandi quantità d'acqua e prevederebbe l'uso di erbicidi e pesticidi in quantità commisurata all'estensione dei terreni;

non irrilevante a questo proposito è l'uso nella coltivazione intensiva di ortaggi di sostanze chimiche diserbanti: due settimane prima del trapianto si procede alla distribuzione di calciocianamide e successivamente, in fase di crescita, si procede all'uso di erbicida specifico per l'insalata. La calciocianamide è un prodotto erbicida-fungicida, in considerazione alla sua azione tossica su piante semi e organismi;

i più evidenti e immediati rischi sono l'alterazione del delicato equilibrio del biotopo, l'interferenza sulla portata nonché l'inquinamento dell'acquedotto comunale — la cui presa è situata ai margini del

biotopo — ed il possibile inquinamento del torrente Dal che percorre la valle;

la legge provinciale di tutela dei biotopi prevede il divieto di modificare o alterare in alcun modo gli elementi che compongono il biotopo; tali vincoli, diretti ed indiretti, vincolano anche le aree a monte del biotopo in oggetto. Osservazioni e valutazioni sono state espresse da numerosi enti, fra i quali il comune di Lomaso, il servizio parchi e foreste demaniali ed il servizio acque pubbliche e opere idrauliche della provincia autonoma di Trento, il Wwf e, non ultimi, centinaia di cittadini firmatari di una preoccupata lettera;

in particolare, il servizio parchi e foreste demaniali, constatati la delicatezza della questione e l'effettivo rischio per il biotipo, ha richiesto la collaborazione del servizio geologico della Provincia per il monitoraggio dell'area compresa tra la zona umida e le coltivazioni. Non solo: è stato richiesto un parere pure al servizio strutture, gestione e sviluppo delle aziende agricole della provincia, il quale ha a sua volta richiesto informazioni ai competenti uffici del ministero della sanità;

parallela a questa vicenda, è la concessione di derivazione idrica attribuita dalla provincia al comune, da sempre assillato da gravi problemi per la fornitura di acqua alle frazioni di Campo e Dasindo. L'eventuale permesso di emungimento da parte dei privati comporterebbe probabili interferenze sugli utilizzi idropotabili del comune di Lomaso;

il proprietario dell'appezzamento ha presentato ricorso al tribunale delle acque di Roma contro la concessione assegnata al comune e recentemente si è rivolto anche al tribunale delle acque di Venezia. La giunta provinciale ha deciso di opporsi —

se non ritengano che l'attività agricola intensiva possa, a lungo andare, compromettere l'equilibrio del biotopo nonché la qualità delle acque;

se sia ammissibile che il comune ed i suoi cittadini debbano sottostare ai ricatti

ed alle ripicche di un privato il quale, secondo il motto « mal comune mezzo gaudio », frappone ostacoli all'approvvigionamento idrico di frazioni intere, con evidente disagio per le loro popolazioni;

se non sia il caso di prevedere, come già aveva proposto il consiglio comunale,

una precisa regolamentazione dell'attività umana in prossimità di aree protette;

quali siano le informazioni e le indicazioni che il ministero della sanità ha fornito alla provincia autonoma di Trento.  
(5-00457)