

La seduta comincia alle 9.

ALBERTA DE SIMONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Brugger e Detomas sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Sono altresì considerati in missione, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge costituzionale 24 gennaio 1997, n. 1, i deputati membri della Commissione bicamerale per le riforme costituzionali.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono cinquantacinque, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* ai resoconti della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* ai resoconti della seduta odierna.

Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni (ore 9,06).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni.

(Rapporti di consulenza degli enti locali)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interrogazione Rizzi n. 3-00277 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 1*).

Il sottosegretario di Stato per la funzione pubblica e gli affari regionali ha facoltà di rispondere.

SERGIO ZOPPI, *Sottosegretario di Stato per la funzione pubblica e gli affari regionali*. Signor Presidente, in ossequio alla normativa vigente, le delibere della giunta Emilia-Romagna oggetto dell'interrogazione dell'onorevole Rizzi sono state ritualmente sottoposte al vaglio della competente commissione statale di controllo sugli atti della regione sino all'entrata in vigore del decreto legislativo 13 febbraio 1993, n. 40, modificato dal successivo decreto legislativo del 10 novembre 1993, n. 479 che — come è ben noto — hanno limitato il controllo di legittimità agli atti amministrativi ritenuti fondamentali della regione, essendo già esclusa ogni valutazione di merito.

Con i succitati decreti sono state quindi definitivamente sottratte al vaglio delle commissioni di controllo — tra le altre — le delibere aventi ad oggetto incarichi e consulenze. Questi decreti rispecchiano un indirizzo politico diretto allo snellimento ed alla riduzione dei controlli nel rispetto delle prerogative istituzionali degli organismi ad autonomia costituzionalmente garantita, quali sono le regioni, che anche questo Parlamento ha confermato approvando quest'anno le leggi nn. 59 e 127.

Esula pertanto dalle attribuzioni del Governo qualsiasi diverso intervento, che

risulterebbe gravemente lesivo di quel principio di autonomia che la Carta costituzionale e le leggi vigenti sanciscono.

PRESIDENTE. L'onorevole Rizzi ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00277.

CESARE RIZZI. Signor Presidente, sottosegretario, sono assolutamente insoddisfatto della risposta testé fornita dal rappresentante del Governo. Mi esprimo in tal senso perché ritengo che sia stato un fatto grave che la regione Emilia-Romagna, che conta ben 3.800 dipendenti, non sia stata in grado di fornire servizi socio-sanitari. Guarda caso, tali servizi sono stati affidati (e sembra una cosa strana!) alla consorte del Presidente del Consiglio! Non solo, ma della decisione della giunta non sono stati informati né l'opposizione né i cittadini.

Mi ritengo insoddisfatto della risposta fornita dal sottosegretario per tre ordini di ragioni, che mi accingo ad esporre.

In primo luogo, non sono state fatte gare di appalto; in secondo luogo, non si sa con quali criteri sia stato assegnato questo incarico alla consorte del Presidente del Consiglio e perché — guarda caso! — la scelta sia caduta proprio su di lei. Alla faccia della trasparenza di una regione come l'Emilia-Romagna, notoriamente «rossa», che è composta da persone che si ritengono pure e portatrici di una prassi democratica e di trasparenza! A me risulta che nulla di questo sia stato fatto.

Vi è poi un'altra questione molto grave. Si sta parlando di vicende avvenute nell'ottobre 1996: se permettete, siamo nell'ottobre 1997 e forse — ma sono più che convinto che è così perché si trattava della consorte di Prodi — si è cercato di nascondere, di far finta di niente, di tirare in lungo il più possibile. Guarda caso, questa mattina tutte le interrogazioni all'ordine del giorno sono datate 1997, mentre la mia risale addirittura ad un anno fa!

Per concludere, mi ritengo insoddisfatto perché non si tratta di due lire, ma

di 350 milioni. So benissimo che in quei giri lì — ripeto: si tratta di una società presieduta dalla moglie del Presidente del Consiglio, la signora Flavia Franzoni — forse 350 milioni sono pochi, sono cose da ridere; ma è bene rendere noto anche ai cittadini quello che sta succedendo. Ribadisco pertanto che una regione come l'Emilia-Romagna, rossa, che appartiene ad una certa fascia politica e che si ritiene abbastanza democratica, visto quello che è successo, si può dire che fa tutto alla faccia della trasparenza!

Sono peraltro convinto che questi fatti si verificano tutti i giorni, ma non si può correre dietro ai piccoli episodi; credo comunque sia abbastanza grave il fatto che nella vicenda sia coinvolta la moglie del Presidente del Consiglio di questa cosiddetta Repubblica, che voi chiamate Repubblica italiana (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

(Situazione degli aeroporti di Roma)

PRESIDENTE. Passiamo alle interrogazioni Gasparri nn. 3-00869 e 3-01107 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 2*).

Queste interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. L'onorevole interrogante pone in rilievo alcune problematiche afferenti l'aeroporto Leonardo da Vinci, da un punto di vista delle infrastrutture, e quindi delle opere da realizzare, e da un punto di vista dell'ordine pubblico.

L'amministrazione dei trasporti e della navigazione ha stipulato con la società Aeroporti di Roma un accordo di programma in base al quale è previsto un apporto finanziario da parte della società pari a 400 miliardi di lire, che va ad aggiungersi a quanto assegnato dallo Stato

per un importo di lire 1.320 miliardi con due leggi successive (la legge n. 67 del 1988 e la legge n. 449 del 1995).

L'aeroporto Leonardo da Vinci è in fase di ristrutturazione e di ampliamento totale; molte opere sono state realizzate ed i benefici sono tangibili, altre saranno disponibili a breve ed altre comunque per l'evento del Giubileo.

Per quanto riguarda gli interventi da porre in essere per l'anno giubilare, sarà disponibile il nuovo satellite ovest destinato a voli intercontinentali, in grado di accogliere sino a 14 aeromobili del tipo *Wide-bodies*, con una capacità di 3.264 passeggeri ad ora in arrivo ed altrettanti in partenza. Il satellite ovest sarà inoltre collegato all'attuale aerostazione internazionale con un sistema automatico di trasporto persone, già utilizzato in diversi aeroporti esteri. Entro breve termine l'aerostazione sarà interessata a nuovi lavori di ampliamento, per la parte *land-side*, in modo da essere completato entro il 1999.

In tale nuova struttura è prevista una grande *hall* superiore e la nuova restituzione bagagli a quote inferiori. È inoltre in fase di realizzazione la struttura alberghiera che fa capo allo Sheraton.

Per quanto riguarda la vigilanza e il controllo nello scalo aereo in questione, il Ministero dell'interno ha informato che il dirigente dell'ufficio di polizia di frontiera presso l'aeroporto ha posto in essere servizi mirati alla prevenzione e repressione dell'abusivismo e dei furti nell'ambito aeroportuale.

La disamina dei fenomeni ha consentito di rilevare che, nell'anno 1996, sono state elevate 120 contravvenzioni di cui 82 per violazione dell'ordinanza della DCA (direzione aeroportuale), ai sensi dell'articolo 174 della legge 28 dicembre 1913, n. 561; 38 per violazione dell'articolo 121 del testo unico di pubblica sicurezza in relazione agli articoli 14, 17, 18 e 32 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Sono state inoltre effettuate 30 denunce per truffa, estorsione e gioco d'azzardo; cinque proposte di allontanamento dallo scalo e due arresti rispettivamente per

detenzione di sostanze stupefacenti ed in esecuzione di ordine di custodia cautelare.

I dati relativi alle contravvenzioni elevate ed ai reati perseguiti, a decorrere dal 1° gennaio 1997, sono evidenziati nel prospetto allegato.

Le denunce dei reati commessi nell'ambito aeroportuale presentate agli organi di polizia operanti sul posto ammontano a 1.117, numero in verità circoscritto se si considera che il movimento passeggeri supera i 20 milioni di persone l'anno ed il movimento merci è ugualmente rilevante.

Le denunce di furti commessi in ambito aeroportuale sono da ritenere, in percentuale, esigue rispetto al flusso dei passeggeri e dei lavoratori dipendenti, considerando anche il fatto che, a seguito delle indagini esperite, spesso emerge che si tratta di manomissioni o disguidi di spedizione.

Le forze dell'ordine presenti nello scalo aereo Leonardo da Vinci (Polizia di Stato, Guardia di finanza, Arma dei carabinieri) operano di concerto sulla base delle direttive del dirigente della « Polaria », svolgendo un'azione di vigilanza e di controllo che si avvale anche del concorso della polizia municipale.

Infine, per quanto riguarda le responsabilità dei dipendenti della società di gestione Aeroporti di Roma, dal 1° gennaio 1997 risulta una sola segnalazione di dipendente della società stessa denunciato dalla locale polizia giudiziaria per furto di generi di provveditoria a bordo di aeromobili. L'indiziato è stato immediatamente sospeso dal lavoro.

In aggiunta alle attività di prevenzione e repressione svolte dalle autorità di polizia giudiziaria, la società Aeroporti di Roma provvede alla tutela di bagagli e merci con vigilanza da parte di proprie guardie particolari giurate.

PRESIDENTE. L'onorevole Gasparri ha facoltà di replicare per le sue interrogazioni nn. 3-00869 e 3-01107.

MAURIZIO GASPARRI. Mi dichiaro insoddisfatto a doppio titolo, innanzitutto

come interrogante per l'insufficienza delle risposte e dei dati forniti; tra l'altro sui lavori e sulle opere che sono in corso a Fiumicino credo si possano trarre più informazioni dalla lettura dei giornali che dalla risposta del Governo. Sono inoltre insoddisfatto come utente, perché con le mie interrogazioni volevo e voglio denunciare gli sperperi ed i disagi che si verificano intorno all'aeroporto di Fiumicino. Mi riferisco per esempio alla continua costruzione di strade: in alcuni punti ve ne sono cinque o sei che corrono in parallelo. È un fatto scandaloso, sarebbe sufficiente una fotografia per dimostrare come in Italia vengono spesi i soldi. Vedo poi che i vanti della società aeroportuale sono ingiustificati dal punto di vista contabile: infatti, la società Aeroporti di Roma ha ottenuto 1.320 miliardi di finanziamenti pubblici, ma, se si vanno a consultare i bilanci e si rivede in termini storici ciò che è avvenuto, si può verificare che la cifra ricevuta è assai maggiore. Dunque, gestire una società con ingenti erogazioni da parte dello Stato è abbastanza semplice, potrebbe riuscirci chiunque.

Ribadisco dunque che, a mio avviso, la gestione dell'aeroporto (e faccio riferimento anche all'attuale presidente lottizzato) è assolutamente carente, determinando sprechi, disordine, caos; l'utente è disagiato, costretto a subire spostamenti continui di partenze e di arrivi. Si dirà: c'è il Giubileo del 2000; veramente da molti anni la situazione è così e si ha l'impressione che questi disagi continueranno, poiché dopo il 2000 vi sarà il 2025 poi il 2050 — per chi ci potrà arrivare — e proseguirà questa opera indefinita di spesa che, in termini economici, potrebbe essere giudicata dal punto di vista keynesiano, nel senso che si fa lavorare qualcuno per riempire e scavare buche. Ma non credo che si tratti di un'impostazione keynesiana, bensì di un'attività clientelare.

L'aeroporto di Roma spese, per inaugurare un nuovo molo, 700 milioni per un pranzo. Ad un'interrogazione presentata a suo tempo all'allora ministro Di Pietro, l'ineffabile Di Pietro, il fuggiasco del Mu-

gello, i rappresentanti del Governo risposero che la spesa era giustificata, considerati i contatti con il pubblico.

È di tutta evidenza che affittare una pagina del *Corriere della Sera* garantisce una spesa largamente minore. Capisco che Di Pietro non era abituato all'epoca agli interessi ed ai prestiti, concetti vaghi per quel signore, ma si sarebbe speso molto meno di 700 milioni e si sarebbe contattata molta più gente con una « volgare » inserzione su un giornale. Questa è la gestione degli aeroporti di Roma.

Sulle assunzioni e sulle lottizzazioni presenterò altre interrogazioni, mentre altre ancora sono in attesa di risposta. Mi risultano infatti da denunce che ho raccolto e che ho — tramite strumenti ispettivi — sottoposto al Governo, assunzioni fatte attraverso la CGIL ed alcuni sindacati, a discapito di graduatorie e di domande di cittadini (vi sono persone che hanno raccontato esperienze degradanti), di richieste giacenti, mentre poi alla fine è intervenuto il solito sindacato della tripla che ha lottizzato ed occupato. Vorrei sapere allora se Galia conosce queste cose o no, se il Ministero forse ritenga ormai normale, nel regime imperante in cui ci si trova, che le liste di assunzione siano formulate con intese con taluni sindacati e non attraverso le procedure di trasparenza che dovrebbero essere attuate.

Confermo quindi la mia insoddisfazione per la risposta ricevuta, ma soprattutto esprimo la mia preoccupazione per i costi enormi, per questa « fabbrica di San Pietro » continua. Credo peraltro che molti colleghi parlamentari, servendosi dell'aeroporto in questione, possano constatare come ogni giorno vi sia un cambiamento: un giorno la strada è una, un altro è una diversa perché se ne costruisce una nuova e se ne farà un'altra ancora. Vi è una situazione veramente inefficiente anche dal punto di vista dell'utente normale e credo che su questa vicenda il Governo farebbe meglio ad effettuare una verifica su costi e benefici.

Sono stati inaugurati i moli, ma vorrei sapere quanti aerei vengono attraccati ad

essi e quanti, invece, devono ancora scaricare i passeggeri con dei pullman. La percentuale è molto ridotta e credo che su queste materie sia inutile che gli aeroporti di Roma rispondano con delle veline e che il Governo venga a leggerle, perché ciascuno di noi, almeno per questi argomenti, è un verificatore personale e diretto. Infatti, per ragioni, diciamo così, professionali, legate all'attività di chi svolge un'azione politica, siamo tutti frequenti utenti di quell'aeroporto.

Pertanto, ribadisco tutte le mie ferme critiche e continuerò a fare azione di denuncia, cogliendo anche l'occasione per invitare il Governo a rispondere all'interrogazione sui criteri di selezione e di assunzione del personale e di trasparenza, perché non risulta all'interrogante che questa trasparenza sia assicurata. Speriamo inoltre che tutte le spese effettuate assicurino davvero un beneficio, perché allo stato attuale non vi sono benefici per l'utenza, né per il cittadino e, soprattutto, vi sono casi visibili di sperperi enormi, quegli sperperi che poi a molti settori del paese fanno odiare « Roma ladrona » che come città, per la verità, non ha colpe dirette ma che, certamente, non trova un buon biglietto da visita in un aeroporto cantiere permanente e spreco costante.

Vi sono opere che si sovrappongono; quelle viarie, in particolare, allo stato attuale sono veramente incredibili. Vi sono chilometri di asfalto intorno all'aeroporto senza che poi si capiscano quali siano le destinazioni, con dei disagi, perché adesso anche i passeggeri devono camminare sempre di più. Quindi, vi sono più strade all'esterno ed il passeggero, per arrivare all'aeromobile, deve camminare per un paio di chilometri. Mi pare che non sia questa l'esigenza del pubblico e soprattutto che non sia questa una struttura moderna, che deve facilitare i viaggi con l'aereo che ormai è un mezzo comune di collegamento e non più un'avventura. Una volta si partiva in aereo con spirito da ricercatore verso il deserto, mentre oggi quel mezzo dovrebbe essere fruibile in maniera molto immediata.

**(Rapporti di natura commerciale
del ministro Burlando)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Gramazio n. 3-00772 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Le notizie riportate nell'interrogazione sono destituite di ogni fondamento. Il ministro Burlando non ha preso in affitto un appartamento a piazza di Spagna e non ha rapporti di alcun tipo con l'architetto Adolfo Salabè.

PRESIDENTE. L'onorevole Gramazio ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00772.

DOMENICO GRAMAZIO. Non posso accettare che si debbano coprire le cose ed anche gli appartamenti. Ribadisco che il ministro Burlando abita in quell'appartamento, forse intestato ad una società od a società che fanno capo all'architetto in questione, il quale lavorava per la famiglia Scalfaro.

Sottolineo ancora una volta che su certe interrogazioni cala il silenzio quando vengono presentate e poi le risposte vengono fornite alla Camera con molto ritardo.

Mi ritengo insoddisfatto e ritornerò sull'argomento sollevato con un'altra interrogazione più precisa, indicando i numeri di telefono ed anche il passaggio del telefono da una società ad un'altra.

**(Condizioni di sicurezza
nei porti della Sardegna)**

PRESIDENTE. Passiamo alle interrogazioni De Murtas nn. 3-01215 e 3-01216 (*Vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 4*).

Queste interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. In merito alla dinamica del naufragio della motocisterna *Elisa D'Alesio*, occorso in data 26 maggio 1997 a cinque miglia al traverso di capo Bellavista, a causa di un incendio a bordo, si comunica che la nave, adibita al trasporto di idrocarburi, era partita il giorno 25 maggio dal porto di Livorno (porto di discarica) in zavorra con destinazione Sarroch (porto di caricazione).

Alle ore 3,40 del giorno 26 maggio 1997 al traverso di capo Bellavista nel locale macchine della motocisterna, mentre erano in corso i previsti controlli all'apparato motore e agli apparati ausiliari per verificarne l'efficienza, si sprigionava una violenta fiammata che poteva avere avuto origine dal collettore di scarico della turbosoffiante di poppavia.

Dopo aver fermato le macchine e chiuso quindi automaticamente la mandata delle pompe nafta, il personale avvisava il direttore di macchina e, vista l'immediatezza della propagazione delle fiamme, riteneva di abbandonare la sala macchine.

Il comandante della nave, avvisato dell'accaduto, impartiva in un primo momento l'ordine di azionare l'allarme generale e successivamente l'ordine di azionare l'impianto fisso ad anidride carbonica, attesa l'inefficacia degli estintori portatili usati fino ad allora.

Constatato che anche l'anidride carbonica non riusciva a domare le fiamme, veniva lanciato il *may day*, anche perché la rapidità di propagazione dell'incendio aveva ormai reso vano ogni tentativo di intervento dell'equipaggio.

Successivamente il comandante impartiva l'ordine di approntare la lancia di salvataggio e di abbandonare la nave; il mezzo si allontanava fino a raggiungere

una sufficiente distanza di sicurezza e, tramite contatto radio, venivano mantenute le comunicazioni con l'ufficio circondariale di Arbatax.

Alle ore 5,07 l'equipaggio, tratto in salvo da una vedetta della Guardia di finanza ed in buone condizioni di salute, veniva sbarcato nel porto di Arbatax, dove ad attenderlo era stata fatta arrivare un'autoambulanza pronta ad assistere i naufraghi per le eventuali cure mediche.

Per quel che attiene ai mezzi di soccorso intervenuti, si comunica che, subito dopo la richiesta di soccorso lanciata dal comando della motocisterna, sono stati approntati con tempestività i relativi soccorsi attraverso l'intervento delle seguenti unità: due motovedette della guardia costiera; una motovedetta della Guardia di finanza; il rimorchiatore *Sparviero* e, successivamente, altri rimorchiatori provenienti da Olbia e da Cagliari; il mototraghetto *Capo Sandalo*, che si trovava in zona ed aveva ricevuto la richiesta di soccorso, nonché la nave *Isola delle Perle*; la motonave *Cala Furia M.*; una motobarca ed elicotteri dei vigili del fuoco; mezzi disinquinanti della ditta Depau.

Le operazioni relative allo spegnimento dell'incendio hanno avuto inizio alle ore 5,36 del 26 maggio 1997 da parte del rimorchiatore *Sparviero*, il primo a giungere sul luogo, e sono proseguite fino alle ore 17 del giorno 27 maggio. Una volta domato l'incendio, sono successivamente iniziate le operazioni relative al recupero del relitto della motocisterna *Elisa D'Alesio*, che è arrivato nel porto di Cagliari il giorno 28 maggio.

Sul sinistro è stata esperita dall'ufficio circondariale marittimo di Arbatax l'inchiesta sommaria prevista dall'articolo 578 del codice della navigazione, al fine di effettuare una prima ricognizione dell'accaduto e delle circostanze che hanno determinato il sinistro stesso e per impedire la dispersione di cose e di elementi utili per ulteriori accertamenti.

Le risultanze dell'inchiesta saranno al più presto a disposizione della direzione marittima di Cagliari per l'avvio della successiva inchiesta formale prevista dal-

l'articolo 579 del codice della navigazione sulle cause e sulle responsabilità del sinistro.

In merito al servizio di rimorchio nel porto di Arbatax, si evidenzia che tale servizio viene espletato dal rimorchiatore *Sparviero*, unico mezzo autorizzato con concessione rilasciata dal compartimento marittimo di Cagliari.

Allo stato attuale, non risulta pervenuta alla capitaneria di porto di Cagliari alcuna richiesta di rinuncia alla concessione per i servizi di rimorchio. Il servizio non è obbligatorio, pertanto il comandante della nave ha la facoltà di avvalersi o meno dell'ausilio del rimorchiatore. L'obbligatorietà o meno di tale servizio viene disposta con regolamento locale approvato da questa amministrazione sulla base della riscontrata necessità che lo stesso venga esperito per motivi di pubblica utilità connessi alla maggiore sicurezza marittima e portuale.

Inoltre, con ordinanza n. 6 del 1986 è fatto divieto alle navi di fare uso delle eliche di fronte agli specchi acquei delle banchine a distanza inferiore a 30 metri. Tale divieto è stato confermato, previa acquisizione del parere tecnico dell'ufficio del genio civile per le opere marittime di Cagliari, con ordinanza n. 16 del 12 giugno 1997, che ha reso operativa la banchina di levante del porto.

Il divieto previsto non ha d'altra parte imposto l'obbligatorietà — di fatto — dell'utilizzo del mezzo di rimorchio per l'ormeggio o il disormeggio in quanto tali operazioni possono essere svolte senza l'ausilio del rimorchiatore.

Per quanto riguarda l'istituzione di un distaccamento dei vigili del fuoco nel porto di Olbia, il Ministero dell'interno ha comunicato che l'attivazione deve essere valutata nel quadro generale delle esigenze del territorio nazionale in relazione alle limitate risorse a disposizione. Pertanto, attualmente l'amministrazione dell'interno non può procedere a tali iniziative in assenza di un provvedimento legislativo che assicuri l'adeguamento degli organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco; anzi, le difficoltà economiche e le

riduzioni dei fondi disponibili pregiudicano anche interventi prioritari in presidi portuali dove il traffico commerciale ed industriale risulta essere maggiore rispetto ad altre zone del paese.

Pertanto, circa l'istituzione di un distaccamento permanente dei vigili del fuoco presso il comune di Tortolì-Arbatax, ove attualmente è in funzione un presidio terrestre stagionale, il Ministero dell'interno ritiene che la zona considerata non riveste carattere di necessità rispetto a più pressanti esigenze manifestatesi in altre zone del paese.

PRESIDENTE. L'onorevole De Murtas ha facoltà di replicare per le sue interrogazioni nn. 3-01215 e 3-01216.

GIOVANNI DE MURTAS. Sono ovviamente insoddisfatto, Presidente, perché la risposta del rappresentante del Governo è negativa su tutta la linea rispetto ai problemi che sono stati posti con le interrogazioni in esame.

La ricostruzione delle modalità dell'incidente da cui prende le mosse la prima interrogazione va bene, fermo restando che una riflessione su tali modalità dovrebbe evidenziare la gravità del rischio che si è corso dal punto di vista quanto meno degli equilibri ecologici nella zona considerata, visto che stiamo parlando di una nave di oltre 7 mila tonnellate che effettua normalmente il trasporto di idrocarburi, che l'incidente si è verificato a poche miglia dalla costa e che la rotta della nave insiste sulle rotte di trasporto passeggeri normalmente percorse dalla Tirrenia dai porti di Olbia e di Arbatax. Quindi, non si tratta di una cosa di poco conto, ma di un incidente che, stanti le condizioni attuali di prevenzione e di controllo su quel tratto di mare, avrebbe potuto provocare una vera e propria catastrofe. Poiché l'abitudine ad ottemperare a determinate necessità, soprattutto sul terreno della prevenzione, sembra ormai scomparsa o quanto meno sacrificata ad esigenze di bilancio e di riduzione di spesa (come accennava il sottosegretario Albertini nella parte finale della sua

risposta), sembrerebbe che dobbiamo continuare a fidarci della buona sorte.

Queste considerazioni non possono che indurmi a manifestare tutta la mia insoddisfazione relativamente, ripeto, al merito delle risposte che sono state chieste al Governo. Infatti, ci viene detto che riguardo alla disponibilità dei mezzi di intervento a mare allo stato attuale non è stata formalizzata una richiesta di rinuncia della concessione presso il dipartimento marittimo di Cagliari, per cui il problema non esiste formalmente. In realtà, si sta correndo il rischio che l'unico mezzo antincendio di stanza nel porto in questione e che copre tutta la costa orientale della Sardegna possa essere trasferito a Cagliari, e non si tratta di voci incontrollate che si sono diffuse. È una previsione ribadita dagli addetti ai lavori e dalle autorità portuali di Arbatax ed avremmo voluto una risposta più precisa da parte del Governo, posto che la società Rimorchiatori sardi agisce sulla base di una concessione del Ministero dei trasporti e della navigazione. Avremmo voluto sapere se esistano in tale direzione una previsione più precisa e l'intenzione del Governo di evitare che tutto questo accada.

Francamente, ritengo totalmente evasiva la risposta fornita per quel che riguarda il merito della parte finale della prima interrogazione e l'interrogazione successiva che — lo ripeto — attiene al servizio garantito dai rimorchiatori per il trasporto passeggeri delle navi Tirrenia ed alla necessità di dare seguito all'adeguamento delle condizioni di sicurezza nel porto di Arbatax con l'istituzione di un distaccamento permanente dei vigili del fuoco.

Ci è stato infatti detto, anche in contraddizione con un ordine del giorno, citato nell'interrogazione ed accolto dal Governo, che non esistono le condizioni, soprattutto dal punto di vista finanziario, per ottemperare a quella che ritengo sia una necessità elementare per garantire condizioni di sicurezza sia per il trasporto passeggeri sia per le attività commerciali ed industriali che insistono nella zona.

Non possiamo che prendere atto che si rinuncia ad agire in maniera programmata ed adeguata attraverso la prevenzione e la predisposizione di garanzie di sicurezza per i passeggeri e gli operatori economici di questa zona della Sardegna. Ripresenteremo le istanze necessarie per verificare se sia possibile indurre il Governo a rispettare gli impegni assunti in altra sede e in questa stessa sede in un'altra occasione, in modo da cercare di giungere ad una soluzione, che riteniamo più confacente alle condizioni di sicurezza, alla quale il Governo, sulla base della risposta che ha fornito oggi, si rifiuta di dare seguito.

**(Personale specializzato
dei monopoli di Stato)**

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza Sbarbati n. 2-00499 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 5*).

L'onorevole Sbarbati ha facoltà di illustrarla.

LUCIANA SBARBATI. Rinuncio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

FAUSTO VIGEVANI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Con questa interpellanza l'onorevole Sbarbati, premesso che i programmi produttivi elaborati dall'amministrazione finanziaria a seguito dell'accordo di fabbricazione su licenza con la Philip Morris prevedono che la produzione di sigarette dovrà rimanere inalterata nonostante la non ancora attuata ristrutturazione dell'azienda autonoma dei monopoli di Stato e la previsione di un massiccio *turn over* del personale, chiede se l'amministrazione finanziaria intenda fare fronte alla situazione di grave depauperamento delle maestranze specializzate dei monopoli attraverso appositi concorsi per l'assunzione di operatori specializzati.

Al riguardo si osserva che già nel mese di novembre del 1996, l'amministrazione autonoma dei monopoli ha rappresentato l'esigenza di reclutare personale specializzato per fare fronte alle più urgenti carenze degli opifici per i quali è previsto il mantenimento dell'attività produttiva anche in caso di attuazione del progetto di riforma istituzionale. Tale situazione però non ha potuto trovare adeguata soluzione in considerazione del fatto che l'articolo 1, comma 45, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 prevede fino al 31 dicembre 1997 il divieto per le amministrazioni pubbliche di assumere personale anche a tempo determinato, escluso quello delle categorie protette, autorizzando esclusivamente il ricorso alle procedure di mobilità.

Pertanto, non potendo procedere a nuove assunzioni per effetto di detta disposizione normativa, l'amministrazione autonoma dei monopoli ha trasmesso di recente al Ministero del lavoro e della previdenza sociale un progetto interregionale volto all'utilizzo nelle attività produttive dell'amministrazione stessa di unità lavorative interessate dal programma governativo di sostegno all'occupazione attraverso il loro impiego in lavori socialmente utili, tra i quali figura quello della formazione e riqualificazione del personale. Tale progetto interregionale, la cui definitiva approvazione è avvenuta il 16 agosto 1997, prevede l'assunzione temporanea in 14 manifatture di complessivi 230 operai specializzati e qualificati. Inoltre, ai sensi dell'articolo 1, comma 59, della citata legge n. 662, l'amministrazione autonoma dei monopoli ha avviato la procedura per il reclutamento di sette ingegneri di VIII qualifica funzionale ed ha autorizzato altresì il prelievo della somma di lire quattro miliardi dal fondo di riserva, per far fronte all'aumentato fabbisogno di prestazioni straordinarie indispensabili presso le manifatture per garantire i previsti livelli produttivi.

Ciò posto, l'amministrazione finanziaria, consapevole del progressivo aggravarsi della situazione del personale specializzato, non mancherà di adottare ogni

possibile iniziativa al fine di non compromettere l'attività produttiva delle predette manifatture.

È tuttavia evidente che la soluzione definitiva del problema è anche strettamente legata all'approvazione del disegno di legge che introduce l'ETI, che consentirebbe di operare le assunzioni secondo le normali regole del diritto privato, senza le complesse procedure richieste dal diritto amministrativo.

PRESIDENTE. L'onorevole Sbarbati ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00499.

LUCIANA SBARBATI. Presidente, onorevole sottosegretario, non posso che dichiararmi abbastanza soddisfatta. L'interpellanza risale a maggio e chiaramente ormai ci sono note le vicende che hanno portato a quell'accordo, per cui si è fatto ricorso, per la straordinarietà del problema e per l'emergenza che c'era nelle manifatture, ai lavori socialmente utili e quindi alla mobilità del personale.

Le voglio soltanto significare, però, che si rilevano comunque dei ritardi in queste operazioni. Per lo meno in alcune realtà delle nostre manifatture, ancora non si è proceduto da parte degli uffici del lavoro ad individuare le persone e le ditte che hanno attivato la mobilità, per poter poi riempire i posti che si sono resi disponibili proprio per questi lavori socialmente utili per le varie categorie di personale, per le varie qualifiche. Quindi, rispetto all'impegno che il Governo si è assunto e all'accordo concluso, assistiamo ancora ad un nulla di fatto circa l'assunzione di queste persone e tutto questo penalizza l'attività delle manifatture, soprattutto di quelle più produttive.

Sono ben consapevole dei vincoli della legge n. 662 e so che il rapporto di impiego pubblico, sottoposto a quelle restrizioni, produce naturalmente certi risultati. Ma siamo tutti altrettanto consapevoli che su questo dovremo lavorare, sia per quanto riguarda la trasformazione dei monopoli, ora all'esame della Commissione, sia per quanto riguarda anche la prossima finanziaria.

Mi auguro che riusciremo a varare il testo di riforma e che si possa così affrontare il problema in maniera diversa. Ma se così non fosse, ritengo che comunque si dovrebbe intervenire, perché effettivamente alcune professionalità non possono essere riciclate o recuperate all'interno. Sappiamo bene che questo non è possibile per alcune qualifiche. Poiché il *turn over* è stato elevatissimo e continuerà ad essere tale, saremo completamente scoperti sul versante di alcune professionalità, soprattutto a livello tecnologico avanzato, che non sono sostituibili all'interno. Tutto questo crea problemi gravi per la nostra possibilità di mantenere elevati i livelli produttivi, nonché per la impossibilità di far fronte in tempi brevi ad un addestramento professionale da parte del personale anche interno, che potrebbe ricoprire carichi di lavoro diverso, fermo restando che tale problema deve essere oggetto di contrattazione con le organizzazioni sindacali.

Credo di potermi dichiarare soddisfatta per quel che riguarda la parte centrale della risposta: cosa si fa e cosa si è inteso fare. È una prima risposta, naturalmente, e non è risolutiva. La soluzione può essere — ci auguriamo che sia — nella riforma dei monopoli, purché questa riforma abbia contenuti tali da salvaguardare soprattutto, per quanto mi riguarda, l'occupazione. Su questo abbiamo già cominciato ad incontrarci e a scontrarci. Mi auguro che ci si possa incontrare di nuovo, perché quel che potrà essere risolto con la mobilità lo si vedrà ora, ma quello che dovrà essere risolto con la riforma non potrà che essere il risanamento dell'azienda e il rilancio industriale, ma anche il mantenimento dei livelli occupazionali, per quanto è possibile, per far funzionare l'azienda stessa e soprattutto per riconvertire, laddove sarà necessario, la produzione di sigarette in attività di ricerca, così come si è cominciato a fare a Roma e come dovrebbe continuare in altre manifatture, che dovrebbero avere scopi e finalità di tipo diverso.

Ringrazio il sottosegretario per la risposta fornita alla mia interpellanza. Sarà

mia cura verificare che non soltanto rispetto alle realtà che conosco direttamente (e che, quindi, mi sono più vicine), ma anche con riferimento a quelle più lontane, si possa aver la possibilità di mettere in moto i meccanismi della mobilità e si possa recuperare il personale venuto a mancare per effetto del *turn-over*. Non vorrei che si realizzasse un depauperamento continuo del personale, anche specializzato in tecnologie particolari, senza possibilità di ricambio e, quindi, che vi fosse una caduta verticale della produzione. Tale prospettiva porrebbe le manifatture, ai diversi livelli, in una condizione per cui determinate realtà sarebbero cancellate soltanto perché risulterebbe diminuito il livello di produttività, quando è evidente che tale diminuzione si verificherebbe comunque in considerazione dell'assenza delle maestranze.

Nel ribadire di considerarmi abbastanza soddisfatta della risposta fornita dal Governo, mi impegno comunque a cercare di capire per quali ragioni il discorso della mobilità non stia procedendo. Signor sottosegretario, abbiamo verificato queste difficoltà in molte realtà manifatturiere; mi auguro che non sia così dovunque, ma, se così fosse, sarà mia cura informarla sulle difficoltà che non consentono un adeguato sviluppo della procedura contrattata con le organizzazioni sindacali.

(Evasione fiscale derivata da Tangentopoli)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione Veltri n. 3-00908 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 6*).

Il sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

FAUSTO VIGEVANI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Con l'interrogazione in esame l'onorevole Veltri, a seguito di notizie riportate da alcuni quotidiani, ha chiesto di conoscere se risultino definiti i procedimenti avviati nei confronti di taluni soggetti inquisiti nell'ambito di Tan-

gentopoli i quali, secondo il servizio centrale degli ispettori tributari, avrebbero evaso il fisco per centinaia di miliardi.

In considerazione di tali avvenimenti, l'onorevole Veltri ha chiesto di conoscere se siano state adottate sentenze di condanna nei confronti di tali soggetti nonché, in particolare, se si sia a conoscenza degli accertamenti condotti a Milano dalla polizia tributaria per violazioni alla normativa fiscale in materia valutaria (legge n. 227 del 1990) e sull'antiriciclaggio (legge n. 197 del 1991) e se analoghi accertamenti siano stati svolti nell'ambito del territorio nazionale.

Infine, l'onorevole Veltri ha ravvisato l'opportunità di provvedimenti volti al recupero di « migliaia di miliardi di evasione fiscale » nonché alla costituzione di « un fondo destinato a finanziare l'occupazione giovanile nel Mezzogiorno ».

Al riguardo, risulta che il servizio centrale degli ispettori tributari ha provveduto a segnalare ai competenti uffici tributari le irregolarità riscontrate nei confronti dei soggetti inquisiti nell'ambito di Tangentopoli. Sulla base di tali segnalazioni, gli uffici delle imposte dirette, compresi quelli di Milano, hanno dato corso alle attività di accertamento, provvedendo, nel contempo, a notificare i relativi atti di imposizione e di applicazione di sanzioni, avverso i quali sono stati proposti ricorsi davanti ai competenti organi di giustizia.

Il comando generale della Guardia di finanza, d'altra parte, ha riferito che fin dal 1993 il Corpo ha condotto, previa intesa con le magistrature inquirenti, complesse e delicate indagini di polizia giudiziaria e tributaria facenti parte del cosiddetto filone Tangentopoli.

Risulta altresì che, durante l'espletamento di tali complessi controlli, il corpo della Guardia di finanza ha fornito un prezioso contributo alle competenti autorità giudiziarie per la ricerca delle fonti di prova indispensabili per supportare le richieste di rinvio a giudizio nei confronti dei soggetti indagati, utilizzando, nel contempo, le informazioni acquisite durante l'istruttoria penale per contestare ai re-

sponsabili, in sede amministrativa, le connesse violazioni tributarie perpetrate in materia di imposte dirette ed indirette.

In proposito, il comando generale della Guardia di finanza ha precisato che i competenti reparti del corpo risultano aver portato a termine alla data del 31 luglio 1997 1.619 interventi ispettivi tra verifiche, controlli e segnalazioni, a seguito dei quali sono emersi i seguenti dati. Elementi positivi di reddito non dichiarati e/o non registrati: lire 1.545.692.642.000; elementi negativi di reddito non deducibili: lire 1.595.809.909.000; ritenute d'acconto operate e/o non versate: lire 22.513.055.000; IVA relativa: lire 97.461.072.000; IVA dovuta: lire 230.089.613.000; IVA non versata: lire 10.414.815.000; « dazioni » illecite: lire 2.129.442.038.000.

Nella maggioranza dei casi i responsabili delle società controllate sono stati segnalati all'autorità giudiziaria anche per reati di cui alla legge n. 516 del 1982, la cosiddetta legge « manette agli evasori », ovvero al codice civile.

Inoltre, con particolare riferimento all'attività svolta dal nucleo regionale della polizia tributaria di Milano, si ha notizia che lo stesso, sulla base di specifici accordi con la competente autorità giudiziaria, fin dal luglio 1996 ha proceduto a riesaminare gli atti processuali di taluni dei citati procedimenti, al fine di individuare comportamenti posti in essere dai soggetti indagati sia in violazione della legge n. 227 del 1990 sul « monitoraggio fiscale », sia in contrasto con la normativa sull'antiriciclaggio prevista dalla legge n. 197 del 1991.

L'analisi del carteggio è risultata particolarmente laboriosa e frammentaria poiché i soggetti coinvolti hanno frequentemente rettificato le proprie dichiarazioni in merito agli elementi sostanziali dei fatti contestati (luogo, persone, date ed importi).

Ciò ha indotto la Guardia di finanza a dover procedere alla verbalizzazione soltanto per i casi in cui gli elementi acquisiti risultavano supportati da indizi gravi, precisi e concordanti.

Nel dettaglio, i risultati raggiunti, tempestivamente comunicati ai competenti

uffici finanziari per l'adozione dei conseguenti provvedimenti, sono i seguenti. Con riferimento alle violazioni alla legge n. 227 del 1990 i flussi finanziari individuati sono di lire 3.098.210.661.000; i redditi di capitale segnalati di lire 29.337.658.000; la pena pecuniaria minima di lire 154.910.533.000; la pena pecuniaria massima di lire 774.552.665.000; la pena pecuniaria fissa di lire 23.317.400.000.

Con riferimento alle violazioni alla legge n. 197 del 1991 (l'antiriciclaggio) gli importi trasferiti sono di lire 276.101.000.000; la pena pecuniaria (in base all'articolo 5, comma 1) di lire 110.440.447.000.

Circa l'adozione di provvedimenti finalizzati al recupero delle ingenti somme derivanti da tangenti, si rileva che l'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669 (convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30), prevede che, nell'ambito del procedimento penale, il risarcimento del danno cagionato all'erario per effetto della mancata corresponsione di tributi si effettua sulla base di apposita dichiarazione, mediante versamento di una somma irripetibile, al competente concessionario della riscossione.

Al fine di dare concreta attuazione a tale disposizione normativa, con decreto del ministro delle finanze, adottato di concerto con i ministri di grazia e giustizia e del tesoro, dell'11 aprile 1997, sono stati determinati il contenuto della dichiarazione e le modalità di versamento delle somme corrisposte a titolo di risarcimento del danno cagionato all'erario.

Occorre, infine, evidenziare che diversi episodi di evasione fiscale sono riferiti ad annualità comprese fino al 1990, relativamente alle quali numerosi soggetti coinvolti nelle inchieste giudiziarie hanno beneficiato del condono previsto dalla legge 30 dicembre 1991, n. 413.

Sul piano delle iniziative legislative, il ministro di grazia e giustizia ha rilevato che il problema del recupero dei danni derivanti dai delitti contro la pubblica amministrazione forma oggetto, in termini

generali - non circoscritti, cioè, ai soli danni connessi all'evasione fiscale -, di talune proposte di legge attualmente all'esame della Camera dei deputati - gli Atti Camera n. 2602 e n. 2607/A - che prevedono, tra l'altro, un meccanismo di recupero basato sull'attribuzione alla Ragioneria generale dello Stato della quantificazione del danno, con successiva emissione, da parte dell'amministrazione lesa, di una ordinanza di ingiunzione *ex* articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689, nei confronti sia del condannato sia di coloro che abbiamo comunque fruito dei proventi del reato.

Infine, non sono contemplate specifiche destinazioni delle somme recuperate.

PRESIDENTE. L'onorevole Veltri ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00908.

ELIO VELTRI. Signor Presidente, signor sottosegretario, sono ormai quasi rassegnato perché, anche a fronte di migliaia di miliardi evasi e rubati allo Stato, non si riesce a discutere in questa, che mi pare l'unica sede appropriata, dei danni devastanti che la corruzione ha prodotto nel paese. Non mi riferisco solo alle evasioni fiscali, ma anche alla devastazione di cui è stata fatta oggetto l'amministrazione e di cui sono state fatte oggetto più in generale le istituzioni. Mi è venuto quasi a noia continuare a ripetere le stesse cose.

Sono parzialmente soddisfatto della risposta del sottosegretario. Desidero innanzitutto ricordare a noi stessi che lo Stato italiano, in generale, su 100 lire di evasione accertata dalla Guardia di finanza ne recupera 10, il 10 per cento. Attualmente lo Stato italiano è creditore di 63 mila miliardi: questa è la somma di evasione già accertata, che tuttavia non riesce a recuperare.

Le cifre che il sottosegretario ha fornito sono pressappoco uguali a quelle a mia disposizione. Tali dati non sono ricavati solo dai giornali, ma anche dai tabulati. Gli evasori, che sono spesso triplici evasori, essendo evasori per