

aspetti del malessere fondamentale che non dico compromette, ma certamente inficia la qualità della vita ed anche le condizioni in cui si svolge il servizio.

Occorre quindi un tasso di sensibilità sociale forte e si deve dare priorità al problema in questione, che comporta un impegno di risorse, ma non di entità enorme. Ci sono problemi che ci lasciano sconcertati per l'entità delle risorse che richiedono, ma non ritengo che quello di cui si parla possa essere considerato un problema insormontabile sotto questo punto di vista.

Con questa interlocuzione formale nella dignità dell'Assemblea assumiamo un impegno stringente. Il Governo è stato fino a questo momento non dico sordo (perché il sottosegretario Mattioli ha detto che il problema era all'attenzione del Governo), ma inadempiente rispetto ad una esigenza sociale e familiare fondamentale dei dipendenti delle forze dell'ordine e delle Forze armate, i quali da molto tempo cercano di ottenere il riconoscimento di un loro diritto. Tutto questo si inquadra nel precetto del diritto alla casa, che deve sempre essere rispettato e che è uno dei fondamentali precetti della nostra Carta costituzionale.

Nell'esprimere la mia insoddisfazione a tutt'oggi per la risposta fornita dal Governo, chiedo ad esso di rispettare l'appuntamento in sede di verifica in tempi ragionevoli. In sede di esame (raccolgo lo spunto offerto dal sottosegretario) del citato atto Camera, che dovrebbe comprendere questa previsione, certamente il problema dovrà tornare alla nostra attenzione e a quella del Governo.

(Sicurezza nel trasporto ferroviario)

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza Sbarbati n. 2-00358 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3*).

L'onorevole Valensise, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

RAFFAELE VALENSISE. Rinunzio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. 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 relazione al grave incidente del 12 gennaio ultimo scorso sulla linea Roma-Milano, risulta che le Ferrovie dello Stato hanno disposto un'analisi dell'organizzazione dell'azienda ed in particolare una verifica dei sistemi di sicurezza con riguardo sia all'infrastruttura che ai rotabili.

In proposito, le Ferrovie dello Stato hanno assicurato che, a seguito di un'accurata ricognizione delle linee, hanno disposto interventi laddove hanno riscontrato punti critici. La stessa società, nell'ambito del problema della sicurezza, ha altresì comunicato di aver costituito una direzione tecnica centrale con il compito di sviluppare tale settore ed ha inoltre avviato l'istituzione di un'unità di crisi, che possa, nelle situazioni di emergenza, entrare in funzione in parallelo all'attuale struttura.

Per quanto riguarda le officine di manutenzione, non risulta una loro chiusura, ma è allo studio della società un piano di riorganizzazione industriale del settore del materiale rotabile, che è collegato con le innovazioni connesse con le nuove forniture di materiale rotabile.

Per quanto attiene alla manutenzione in generale, oltre ad accorgimenti tesi a rendere più efficace il servizio, quale ad esempio l'effettuazione degli interventi nei piazzali di sosta, è stato aumentato il tempo impiegato dal personale in siffatta attività.

Con riferimento alla formazione si è intensificata l'attività di formazione e riqualificazione del personale. In particolare, per gli operai ed i capi tecnici è stato avviato un ciclo di formazione che ha come obiettivo fondamentale la sicurezza. Per quanto riguarda il personale e gli equipaggi del materiale rotabile la società fa presente che sono state intraprese in passato una serie di verifiche sulla formazione del personale e sull'addestramento, verifiche che sono state intensifi-

cate. È stata istituita una struttura di qualità e di supporto ai macchinisti; vi sono cento istruttori localizzati per impianto, ognuno dei quali segue e controlla più o meno duecento macchinisti. Dieci istruttori sono dedicati in modo specifico agli ETR. È stato anche intrapreso un programma di verifica sull'abilitazione dei macchinisti, a partire da quelli dedicati agli ETR, i treni più complessi e delicati. Su questi viene fatta una certificazione nominativa. In precedenza si effettuavano alcune prove in macchina; i macchinisti venivano seguiti da un *tutor* e se andavano bene entravano in linea, altrimenti era previsto un altro addestramento. Attualmente invece il sistema è simile a quello utilizzato per la patente, nel senso che si svolgono prima prove di tipo conoscitivo fuori della macchina e poi l'equipaggio viene portato su treno, dove si svolgono alcuni test. Se considerato abile il macchinista è immesso nei cicli normali di esercizio, mentre in caso contrario ripete il corso.

Anche sulla formazione per la sicurezza la società assicura di essere impegnata ad intervenire efficacemente. Nel 1995 sono stati fatti corsi individuali per 65 mila persone, nel 1996 per 89 mila e nel 1997 erano previsti corsi per 100 mila persone (alcune delle quali, per motivi diversi, frequentano più corsi).

Per quanto attiene infine al regime d'orario del personale di macchina le Ferrovie dello Stato riferiscono che da un'analisi comparativa con altri paesi europei (Germania, Francia, Svezia e Olanda) le condizioni lavorative, i turni e gli orari risulterebbero più favorevoli rispetto alle imprese considerate.

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di replicare per l'interpellanza Sbarbati n. 2-00358, di cui è cofirmatario.

RAFFAELE VALENSISE. Prendo atto della risposta del sottosegretario, ma ritengo che le perplessità espresse dalla collega Sbarbati nell'interpellanza che ho sottoscritto permangono. Ci saremmo aspettati — e ci aspettiamo per l'avvenire

— che i problemi del materiale e del personale fossero valutati (si tratta dello stesso Ministero) con lo stesso rigore, con la stessa attenzione alle procedure e con la stessa continuità di controlli utilizzati per il controllo del materiale viaggiante e del personale di condotta da parte dell'aviazione civile. Basterebbe infatti questo. Vi sono esempi preclari che l'aviazione civile ha fornito e continua a fornire; esempi che dovrebbero essere sussunti ed acquisiti dalle Ferrovie dello Stato, un'azienda che sta sul mercato delle comunicazioni, sul mercato dei trasporti in condizioni competitive con il prodotto rappresentato dall'aviazione civile. Non vediamo perché questa azienda possa essere considerata dal punto di vista della gestione del personale (comprendendo nel termine gestione tutta la fase che va dall'istruzione del personale all'impiego dello stesso) in guise diverse rispetto al controllo continuo e costante sulla formazione, sulla condotta e sullo stato di salute del personale *medio tempore* durante le prestazioni di un impiego che ha carattere estremamente delicato.

Quando un parco ferroviario che non brilla per modernità delle strutture (mi riferisco alle carrozze ma anche al parco ferroviario rotabile ed alla situazione dei binari) è esposto — è il caso di utilizzare proprio questo verbo — a velocità insolite per i mezzi ai quali eravamo abituati fino a qualche decennio fa è curioso — e va sottolineato in questa sede — che l'attenzione dei vertici dell'azienda ferroviaria non sia stata attirata da quanto si fa in termini di gestione dei servizi da parte dell'aeronautica civile. In questo settore c'è una tradizione, anche internazionale, di controlli costanti nel tempo e di oculatezza negli impieghi del personale, che sono in linea, in conformità, in armonia con le esigenze del trasporto aereo, che fino a qualche decennio fa si svolgeva con aerei che non superavano i 5-600 chilometri all'ora di velocità di crociera e che adesso si svolge con aerei che, come è noto, raggiungono gli 800, 900 o i 1000 chilometri orari di velocità di crociera durante il servizio.

Questa mentalità, questa consapevolezza collettiva della diversità delle condizioni avrebbe dovuto allora, ma dovrebbe adesso, orientare la gestione dell'azienda ferroviaria a sussumere da questi settori tecnologicamente avanzatissimi sul terreno della velocità e della fornitura costante dei servizi modalità e per l'impiego del personale e per l'impiego del materiale, che viene certamente prima dell'impiego oculato del personale, ma che con quest'ultimo deve formare una simbiosi diretta ad assicurare tranquillità, affidabilità ai servizi che sono erogati a favore della comunità. Da un punto di vista dell'immagine (l'Italia è un paese turistico) e del livello di credibilità europea (l'Italia è un paese che è in Europa soprattutto attraverso i trasporti), tali servizi rappresentano un biglietto da visita di enorme importanza per l'economia nazionale, in tutti i settori, a cominciare da quello turistico, che è il più evidente, ma non dimenticando che questa attività costituisce un aspetto fondamentale, un elemento chiave per lo stesso sviluppo generale dell'economia del nostro paese.

(Struttura portuale di Reggio Calabria)

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza Valensise n. 2-00504 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 4*).

L'onorevole Aloï ha facoltà di illustrare l'interpellanza Valensise n. 2-00504, di cui è cofirmatario.

FORTUNATO ALOI. Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, l'interpellanza che mi accingo ad illustrare attiene alla struttura portuale di Reggio Calabria, al porto di Reggio Calabria, che, allo stato delle cose, sia pure con le iniziative che la capitaneria di porto ha già avviato in ordine a tutta una serie di impegni di sua competenza, tuttavia abbisogna di interventi — e in questo senso è rivolta la nostra interpellanza — che tendano a valorizzare un porto che è strettamente connesso (secondo, e in que-

sto caso ancora di più, la logica di ogni porto) con la realtà produttiva ed economica della città di Reggio Calabria.

Nel quadro di iniziative che si pongono nell'ambito della realtà dello Stretto (il discorso « comprensoriale », anche in rapporto a ciò che si verrebbe a muovere in direzione della prevista — e ci auguriamo che veramente avvenga — realizzazione del ponte sullo Stretto), certamente il porto va considerato secondo una logica di valorizzazione, che conduca in maniera specifica alla piena agibilità del molo « Margottini », che è quello principale, e all'utilizzo integrativo delle altre strutture presenti nella realtà portuale. Ciò, ovviamente, in relazione al traffico di merci e di viaggiatori. È chiaro che la città di Reggio Calabria e il suo comprensorio (è una città collocata sul mare, una città dello stretto) non possono non vedere valorizzata questa struttura in rapporto a fatti specifici. In tale contesto, ad esempio, si colloca la questione della valorizzazione della stazione ferroviaria del rione Santa Caterina, che si trova al nord della città. Tale stazione ferroviaria deve assolvere un ruolo di collegamento con la struttura portuale di Reggio Calabria; ciò, tra l'altro, favorirà lo sviluppo della zona e di tutta la città.

Signor sottosegretario, gli abitanti del rione di Santa Caterina (un rione popolarissimo al nord della città di Reggio Calabria) chiedono la costruzione del sottopassaggio (in pratica cinquanta metri di strada) che consentirebbe, all'altezza della stazione di Santa Caterina, un collegamento diretto con il porto. Sono però sorte difficoltà quasi insormontabili, anche se non sappiamo di quale tipo. Al riguardo ho presentato insieme all'onorevole Valensise, diverse interrogazioni; si tratta infatti di un punto importante perché la costruzione di quel sottopassaggio consentirebbe un decongestionamento del traffico e l'eliminazione di inutili « peripli », venendosi così ad accorciare i collegamenti tra ferrovia, porto ed aeroporto.

Tale è il senso di questa nostra interpellanza, che ha per centro il porto di

Reggio Calabria ma nell'ambito non di una logica riduttiva ma di un'ottica che collega la realtà del porto allo sviluppo della città, tenendo più vastamente conto delle previste realizzazioni — e ciò va ribadito — tra cui quella essenziale del ponte sullo Stretto: una logica che direi mediterranea, alla quale guarda una città che è proiettata appunto nel Mediterraneo per lo sviluppo di valori non solo economici ma anche di civiltà.

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

GIUSEPPE ALBERTINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. L'integrazione delle strutture nodali di trasporto nella città di Reggio Calabria è da tempo tra gli obiettivi di questa amministrazione in un'ottica di un'ampia strategia di valorizzazione dell'area dello Stretto di Messina.

Tra l'altro, già con la stipula di un accordo di programma, nel 1989, tra le amministrazioni interessate (trasporti, marina mercantile, aree urbane, enti locali e Ferrovie dello Stato), erano stati previsti interventi, non ancora ultimati, di carattere infrastrutturale e di riorganizzazione dei servizi di collegamento nell'area dello stretto.

Al fine di favorire lo sviluppo socio-economico della città di Reggio Calabria nonché la piena valorizzazione dell'intero compendio portuale sono state indette diverse riunioni cui hanno partecipato i principali rappresentanti della pubblica amministrazione, autorità maltesi, operatori economici, agenzie marittime operanti nel porto. Tali riunioni hanno consentito l'adozione di provvedimenti mirati al pieno rilancio delle strutture portuali e alla realizzazione delle condizioni indispensabili di sicurezza e completa utilizzazione delle banchine.

Passiamo ora al progetto di trasporto veloce Messina-Reggio Calabria.

È stato ipotizzato un sistema integrato che consente all'utente l'utilizzo dell'aliscafo per la linea tra le due città, nonché

l'utilizzo della linea ferroviaria o dei mezzi pubblici per qualsiasi destinazione, impiegando i vettori marittimo-ferroviari in modo continuativo e con economie di tempo.

Tale piano, che prevede, da una parte, l'uso congiunto da parte sia delle Ferrovie dello Stato Spa sia della SNAV del cosiddetto « pennello » esistente sulla banchina di levante, fino ad ora utilizzato dalle navi « Ro-Ro » e, dall'altra, la costruzione di un soprapasso di collegamento tra la citata banchina di ormeggio degli aliscafi e la stazione ferroviaria di Santa Caterina, consentirebbe di utilizzare in breve tempo e con un unico titolo di viaggio il vettore marittimo e portuale.

In tal modo, si costituirebbe una alternativa maggiormente funzionale rispetto all'attuale sistema dei trasporti, favorendo la realizzazione di un collegamento ininterrotto con l'aeroporto dello Stretto e più funzionali collegamenti tra le città di Messina e di Reggio Calabria.

Le stesse Ferrovie dello Stato hanno, infatti, avviato un progetto, anche in accordo con il genio civile-opere marittime, al fine di realizzare il collegamento ferroviario del molo di levante con la stazione di Santa Caterina. Pertanto, a cura ed a spese del genio civile saranno costruiti due binari sul molo predetto, i cui lavori, di cui l'appalto è già stato assegnato, saranno completati entro il prossimo anno.

Da parte delle Ferrovie dello Stato è previsto il collegamento dei binari con la costruzione di circa 40 metri lineari di binario mancante sino al punto di separazione tra l'area portuale e quella ferroviaria. In attesa di rendere operativo tale sistema di trasporto veloce, ma nel contempo al fine di rendere fruibile una parte della struttura portuale fino ad ora inutilizzata, sono stati completati i lavori di ristrutturazione dello scivolo e della banchina « Margottini », anche in considerazione del fatto che risulta intendimento degli armatori maltesi incrementare i traffici del proprio paese da e per Reggio Calabria.

Per quel che riguarda la disciplina dell'accesso all'area portuale, attualmente è stata disposta la chiusura della zona su richiesta degli operatori portuali, sentiti anche la procura della Repubblica ed il prefetto di Reggio Calabria e le autorità doganali, per consentire la realizzazione dei lavori di sistemazione dei varchi di accesso al porto e per elevare il livello di sicurezza dell'ambiente di lavoro.

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00504.

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, prendiamo atto delle comunicazioni che il Governo ha ritenuto di fare in risposta alla interpellanza presentata da me e dal collega Aloï ed auspichiamo che si proceda celermente nella direzione sulla quale il Governo sembra essersi mosso con le sue iniziative.

Non c'è dubbio che, in considerazione della sua collocazione geografica, la città di Reggio Calabria debba essere valorizzata. In particolare, il porto di Reggio e il suo aeroporto debbono essere meglio collegati attraverso la realizzazione di un sistema di trasporto intermodale.

Mi auguro che l'iniziativa annunciata dal Governo venga assunta a breve termine anche perché, per quanto attiene alla situazione aeroportuale di Reggio, risulta che l'andamento del traffico passeggeri è in costante aumento. Si è passati, infatti, da decine di migliaia di passeggeri al mese a centinaia di migliaia. Inoltre, questo flusso di traffico è destinato ad aumentare ed, al momento, esso viene limitato dalle oggettive difficoltà di trasbordo per la platea di passeggeri provenienti dalla vicina Sicilia orientale e dalle isole Eolie. Queste ultime, soprattutto durante la stagione estiva, sono oggetto di notevoli flussi turistici da e verso il continente.

Il traffico sia turistico che per affari è molto importante per il rilancio dell'economia della zona e deve essere preso in considerazione al fine di sviluppare le potenzialità che una certa economia rive-

ste o può rivestire nel contesto generale del Mediterraneo. Infatti, è statisticamente prevedibile un incremento di tale traffico. Per tali ragioni, riteniamo che facilitare al massimo il collegamento intermodale per trasportare il flusso di passeggeri provenienti dalla Sicilia orientale e dalle isole nel modo più confortevole e veloce possibile dal porto all'aeroporto dello Stretto — questa è la linea da noi indicata, in parte è stata fatta propria dal Governo — sia un atto dovuto per lo sviluppo dell'intera zona.

La struttura portuale esiste e ad essa fa da cornice la struttura ferroviaria ed è per questo che abbiamo ascoltato con soddisfazione la notizia dei provvedimenti avviati dall'azienda ferroviaria. Ci auguriamo che l'attuale situazione, ideale per la realizzazione di una intermodalità esemplare tra mare, terra e cielo, venga sfruttata al più presto affinché la città di Reggio Calabria sia in grado di fronteggiare i grandi flussi passeggeri e merci collegati alle strutture aeroportuali, portuali e ferroviarie. La linea ferroviaria ha grande importanza anche per il collegamento all'interno della stessa città di Reggio Calabria che, dopo il terremoto del 1908, è stata ricostruita in tempi in cui la diffusione dell'automobile non era quella attuale naturalmente senza la previsione di un incremento del traffico automobilistico come quello che si è prodotto. È curioso però che, disponendo di una struttura ferroviaria che fa da vera e propria cornice alla costa e che potrebbe collegare facilmente i vari punti della città, questa struttura non venga utilizzata con le caratteristiche di intermodalità e di velocità che devono risolvere il movimento di grandi masse di utenti. È auspicabile che tutto ciò avvenga nel più breve tempo possibile perché lo sviluppo è alle porte, anzi lo sviluppo è in corso in maniera sensibilissima. Da quando sono iniziati i processi di liberalizzazione a seguito dei quali alla compagnia di bandiera si sono affiancate altre compagnie aeree private, il traffico passeggeri sull'aeroporto dello stretto ha registrato uno sviluppo notevolissimo e tutto fa pensare che il fenomeno

sia in evoluzione. Occorre dunque dotare le strutture di una funzionalità maggiore attraverso idee e mezzi adeguati.

Mi auguro che le semplici strutture siano in grado di trasportare nel giro di pochi minuti (poiché si tratta di coprire solo quattro o cinque chilometri che percorsi in automobile richiedono quaranta-cinquanta minuti) persone e merci dalla banchina di levante del porto all'aeroporto, favorendo un'effettiva intermodalità e, con essa, le necessità di sviluppo della città di Reggio Calabria e della sua vocazione mediterranea, peraltro richiamata nella stessa interpellanza. È una vocazione nuovissima, perché volta al futuro, ma anche antichissima perché da quelle zone sono passati i vari flussi di civiltà, quegli stessi di cui vi è testimonianza nel museo di Reggio Calabria. Penso ai bronzi di Riace, recuperati proprio lungo le rotte percorse dai traffici mediterranei dei quali la città di Reggio Calabria e il suo territorio erano il centro. Questa stessa città può tornare ad essere il centro dei nuovi sviluppi del prossimo millennio.

(Disservizi nella stazione di Napoli centrale)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione Siniscalchi n. 3-01458 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni — sezione 5*).

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*. Gli accertamenti svolti dalle Ferrovie dello Stato sul deragliamento del treno 816 Reggio Calabria-Torino hanno evidenziato che l'incidente iniziava sugli scambi di ingresso alla stazione Roma Casilina, alle ore 3,15 circa del 1° agosto, e proseguiva per circa 300 metri all'interno della stazione stessa, nella quale il treno 816 urtava contro un treno merci in sosta. A seguito del notevole danneggiamento alle infrastrutture ferroviarie, rimanevano in-

terrotte la linea Roma Termini-Formia fino alle ore 5,35; il binario dispari della Roma Termini-Cassino e la linea Roma Tiburtina-Roma Casilina fino alle ore 11,52; la linea Roma Tuscolana-Roma Casilina fino alle ore 18,34. Il trasbordo dei viaggiatori veniva ultimato alle ore 5,50.

Nell'incidente, gli apparati di stazione sono risultati funzionanti e gli accertamenti sia sulla infrastruttura ferroviaria, revisionata nei mesi precedenti, sia sul rodiggio e sugli organi del freno delle vetture e della locomotiva non hanno rilevato rotture o difettosità da poter ritenere preesistenti allo svio.

I danni all'infrastruttura e al materiale rotabile sono stati quantificati in circa 5 miliardi.

La mancanza della zona tachigrafica, nel tratto terminale della marcia del treno, non ha consentito di determinare con certezza la velocità del treno stesso all'ingresso nella stazione di Roma Casilina ed in particolare in corrispondenza degli scambi che avrebbero dovuto essere percorsi a 30 chilometri orari. Peraltro, la determinazione della velocità in base alle registrazioni delle zone OR (orologi registratori dei segnali posti nelle garrette) e degli orari registrati dai dirigenti del movimento, è risultata non significativa, sia per il sincronismo e la possibilità di apprezzamento delle tracce dei vari orologi registratori, sia per la ridotta influenza sulla velocità media di una frenatura nel tratto terminale.

Tuttavia, attesa la dinamica dell'incidente e le conseguenze derivate dallo svio, le Ferrovie dello Stato riferiscono che la causa dell'incidente è dovuta all'eccesso di velocità. Infatti, il materiale sviato, prima dell'arresto, ha percorso 300 metri, abbattendo quattro pali TE ed un portale da segnale, nonché alcune centinaia di metri di rotaie e traverse e sei deviatori.

È inoltre emerso che la responsabilità dell'accaduto è da ascrivere al personale di macchina del treno 816 per non aver rispettato la velocità di ingresso a 30

chilometri orari, come regolarmente comandata dall'aspetto dei segnali di avviso e protezione.

Risulta che a seguito dei fatti sopradetti sia stata avviata un'inchiesta da parte dell'autorità giudiziaria.

In merito, invece, alla situazione logistica venutasi a creare nella stazione di Napoli centrale a seguito del deragliamento del treno in questione, le Ferrovie dello Stato Spa riferiscono quanto segue.

Premesso che sono stati chiamati in servizio tutti gli agenti reperibili addetti alla clientela nonché lo stesso responsabile dei servizi di stazione di Napoli centrale ed il responsabile biglietteria e che il turno di servizio, all'uopo predisposto, prevede normalmente quattro agenti per turno (mattina e pomeriggio), dalle ore 8 alle ore 21,12, sono stati garantiti tali servizi così suddivisi: per il giorno 2 agosto (ore 8-21,12) sono stati previsti 4 agenti di mattina e 4 di pomeriggio, il responsabile, 2 reperibili, un disponibile; per i giorni 3 e 4 agosto (ore 8-24) sono stati previsti 4 agenti di mattina e 4 di pomeriggio, il responsabile, 2 reperibili, un disponibile.

L'ufficio informazioni, che osserva un orario dalle ore 7 alle ore 21,12, ha mantenuto aperti continuamente tre sportelli e, nei momenti di punta, anche quattro sportelli, rispetto ai due normalmente preposti. Inoltre, nei giorni 3 e 4 agosto, l'orario è stato prolungato di un'ora a fine turno.

Anche il centro informativo viaggiatori ha prolungato il normale orario dalle ore 7 alle ore 21,12 di due ore il giorno 3 agosto e di un'ora il 4 agosto.

Il servizio di biglietteria, che effettua orario continuato, è stato assicurato da 14 sportelli su 16 in servizio dalle ore 7 alle ore 21; inoltre, 5 sportelli con orario 21-7 hanno fornito servizio di informazioni.

In merito ai rimborsi e ai *bonus*, le Ferrovie dello Stato Spa hanno riferito che l'importo dei primi è stato di oltre 32 milioni, liquidato da due o anche tre sportelli (a fronte di uno solo preposto normalmente a questa attività), contro una media giornaliera di 1,5 milioni; per

i secondi, pari a 146, il totale è stato di oltre 10 milioni (nel mese di luglio sono stati emessi 502 buoni per 20 milioni circa).

In ordine ai servizi igienici, i locali al piano terra erano chiusi in quanto in fase di ristrutturazione, lavori peraltro ultimati nella prima decade di settembre. Tuttavia erano disponibili i servizi ubicati a Napoli piazza Garibaldi, che si sono rilevati sufficienti per il normale traffico giornaliero. L'insufficienza intervenuta successivamente è stata determinata da una esigenza straordinaria e imprevedibile.

La società Ferrovie dello Stato ha inoltre riferito che il bar di stazione era ed è chiuso per effetto dei lavori di ristrutturazione, ancora in corso. In base all'impegno contrattuale della ditta appaltatrice i lavori dovrebbero essere ultimati entro breve tempo. Inoltre le Ferrovie dello Stato, pur tenendo conto che la stazione di Napoli centrale è ubicata in un'area nella quale sono previsti altri punti di ristoro, ha autorizzato il *bar-buvette*, gestito dal locale dopolavoro ferroviario ed al servizio dei ferrovieri, ad estendere i propri servizi anche al pubblico ed ha installato anche appositi *box* di distribuzione automatica di bevande nell'ambito della stazione stessa.

Si fa inoltre presente che la farmacia esistente a Napoli centrale ha in affitto, in qualità di terzo, i locali ferroviari e svolge un turno di apertura previsto *in loco* con le altre farmacie, ubicate nelle vicinanze. Esiste, poi, all'interno della stazione un ambulatorio per il primo intervento di pronto soccorso, dipendente dall'azienda sanitaria 1 di Napoli.

Per quanto attiene le panchine e i sedili si informa che sono in corso i relativi finanziamenti di acquisti.

Inoltre si sottolinea che le problematiche connesse ai compiti istituzionalmente previsti a carico della polizia ferroviaria nonché tutte le strutture facenti capo alla stazione di Napoli centrale sono già da tempo all'attenzione delle Ferrovie dello Stato per i provvedimenti necessari a garantire un'adequata assistenza e pro-

tezione sia alla clientela sia agli stessi dipendenti della società, in servizio presso la stazione.

Infine, si fa presente che tra i provvedimenti adottati dalle Ferrovie dello Stato in materia di sicurezza rientrano sia l'istituzione di una unità di crisi che possa, nelle situazioni di emergenza, affiancare l'organizzazione già operante in particolare per curare l'assistenza alla clientela e coordinare i rapporti con le istituzioni sia la costituzione di una direzione tecnica centrale con il compito di assicurare lo sviluppo e la diffusione delle politiche relative alla sicurezza.

Inoltre è stato stipulato un accordo con la protezione civile che a richiesta delle Ferrovie dello Stato mette a disposizione direttamente circa duemila volontari per l'assistenza e per le informazioni ai clienti nei casi di emergenza.

Per quanto attiene al fenomeno della presenza di borseggiatori e tossicodipendenti il Ministero dell'interno ha comunicato che la Polfer ha accertato che nessuna denuncia di furto risulta inoltrata per fatti penalmente rilevanti, eventualmente verificatisi nella giornata del 3 agosto 1997.

PRESIDENTE. L'onorevole Siniscalchi ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01458.

VINCENZO SINISCALCHI. Signor Presidente, nel ringraziare il sottosegretario Albertini per l'ampiezza e la precisione della risposta posso esprimere una soddisfazione solo parziale nei confronti dei contenuti che ci sono stati resi noti.

È vero che nella risposta all'articolata interrogazione si fa riferimento al progetto avviato per l'istituzione di unità di crisi e di possibili supplenze a fronte di disservizi che si verificano per cause straordinarie; ciò può rappresentare motivo di conforto per chi voglia augurarsi e sperare che non accada più ciò che si è verificato il 3 agosto nella stazione di Napoli ed anche in altre stazioni italiane. La parziale insoddisfazione è legata alla mancata previsione — in occasione di

eventi straordinari — di supplenze di servizi per i quali sono in corso ristrutturazioni: è il caso, per esempio, delle opere edilizie, dei servizi igienici, degli orari di chiusura di servizi essenziali come le farmacie o la ristorazione.

In questa stazione si sono registrati fenomeni allarmanti di completo abbandono dell'utenza al proprio destino. Non è esatto, per la verità, che il servizio informazioni, il quale è soprattutto un servizio di solidarietà nei confronti di un'utenza così duramente colpita, specialmente in considerazione del fatto che non si conosce il tempo di attesa, sia stato sostituito da qualche sporadico avviso con il megafono. In una parola, si è evidenziata — e ciò non emerge con chiarezza se non nella parte in cui si annuncia l'istituzione delle unità di crisi — la totale assenza di progetto circa le sostituzioni straordinarie da effettuare anche per quanto riguarda il personale. A tale proposito, si è parlato della supplenza di quattro unità nella fase iniziale del lungo periodo trascorso nella stazione in attesa che si procedesse alla riattivazione delle linee; tuttavia, anche in questo caso, abbiamo assistito ad una totale assenza di intervento nei confronti delle centinaia di utenti rimasti all'interno della stazione.

Sta particolarmente a cuore tale problema oltre che per il rispetto dell'utenza anche per l'immagine forte che comporta un servizio essenziale di questo tipo in rapporto allo sforzo che gli enti locali compiono e che la città di Napoli ha compiuto in questi ultimi anni per offrire un'immagine generale a cui, ovviamente, si raccorda un servizio di questo genere.

Per tale motivo, nell'esprimere soddisfazione per la parte della risposta concernente il disastro, che conferma tuttavia il discorso generale — già svolto dal ministro in occasione dell'esame della legge finanziaria — sul grande programma di riordino del nostro sistema ferroviario, permane tuttavia l'insoddisfazione nel momento in cui constatiamo che non si è proceduto all'individuazione delle responsabilità per la mancata progettazione di servizi straordinari. Per esempio, come

emerge anche dalla risposta alla mia interrogazione, in occasione di lavori, questi ultimi vengono effettuati sospendendo il servizio interessato senza che tuttavia venga attivato un servizio sostitutivo. Questa a noi sembra una lacuna alla quale si deve ovviare.

(Inquadramento personale Ente poste)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione Fragalà n. 3-01429 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 6).

Onorevole Vita, per una singolare virtù della sorte, ora che è sottosegretario per le comunicazioni deve rispondere in materia di poste; la legge del contrappasso avrebbe detto Dante...!

Ha facoltà di rispondere, onorevole Vita.

VINCENZO MARIA VITA, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Signor Presidente, in effetti l'interrogazione riguarda le poste, anche se in senso lato.

In relazione all'atto parlamentare in esame, nel premettere che si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri, si ritiene opportuno rammentare che, a seguito della trasformazione dell'amministrazione postale in ente pubblico economico, avvenuta ai sensi del decreto-legge 1° dicembre 1993, n. 487, convertito, con modificazioni, nella legge 29 gennaio 1994, n. 71, le attività ed i servizi esercitati dall'ex amministrazione postale sono svolti dall'Ente poste italiane, mentre restano attribuiti al nostro Ministero poteri di indirizzo, coordinamento, vigilanza e controllo, le funzioni di regolamentazione ed ogni altra attività espressamente prevista dall'articolo 11 del citato decreto-legge del 1993.

Quindi, la gestione del personale e l'organizzazione dei servizi rientrano nella competenza del consiglio di amministrazione dell'Ente. Pertanto è per noi esclusa ogni possibilità di intervento diretto in materia. Comunque, per disporre di elementi di valutazione in merito a quanto

rappresentato nell'interrogazione, non si è mancato di interessare l'Ente poste italiane.

Quest'ultimo ci ha rappresentato di aver proceduto, in applicazione di quanto stabilito dall'articolo 53 del contratto collettivo nazionale di lavoro, all'inquadramento del personale, prima suddiviso in numerose qualifiche riconducibili alle varie mansioni svolte, in quattro aree funzionali ed alla rideterminazione del fabbisogno organico sulla base di criteri aziendalistici rigidamente ancorati all'equilibrio tra costi e ricavi.

Secondo quanto previsto dall'articolo 43 del citato contratto, nell'area operativa sono confluiti dipendenti che svolgono mansioni che presuppongono adeguata preparazione professionale e che richiedono una preparazione tecnico-professionale di parziale o media specializzazione e capacità di autonomia operativa nei limiti dei regolamenti di esecuzione.

L'ordinamento giuridico del personale prevede, peraltro, nell'ambito di ciascuna area, percorsi professionali collegati a filoni operativi omogenei, all'interno dei quali può essere attuata la fungibilità delle mansioni sia in senso verticale, sia in senso orizzontale.

Per quanto concerne in particolare il personale appartenente alla ex quarta categoria, l'Ente poste ha precisato che da un monitoraggio svolto su scala nazionale è emerso un notevole esubero di personale con qualifica di dattilografo e coadiutore presso le strutture amministrative ed una corrispondente carenza di addetti al recapito presso le unità direttamente produttive.

L'Ente quindi ha provveduto a riequilibrare gli organici — così l'Ente stesso ci ha rappresentato — facendo confluire le unità appartenenti alle qualifiche amministrative nei servizi deficitari di personale. In tal modo è stata evitata l'eventualità che le unità in esubero fossero trasferite presso sedi regionali diverse da quelle di applicazione.

Si ritiene infine utile rammentare che l'articolo 2103 del codice civile prevede che il lavoratore possa essere adibito a

mansioni diverse da quelle originarie, purché tale mutamento, rispondente a logiche di riorganizzazione aziendale, non comporti una diminuzione della retribuzione e della qualifica professionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Carmelo Carrara ha facoltà di replicare per l'interrogazione Fragalà n. 3-01429, di cui è cofirmatario.

CARMELO CARRARA. Signor Presidente, mi dichiaro solo parzialmente soddisfatto. Conoscevamo bene la modifica legislativa che ha diversificato da un lato il potere di indirizzo, vigilanza e controllo, cui sovrintende sempre il Ministero delle comunicazioni e, dall'altro, la gestione del personale che invece rimane competenza esclusiva del consiglio di amministrazione.

Non si può prescindere dal mutamento del rapporto che ha regolato il personale dell'Ente poste italiane con l'inquadramento in una nuova logica di diritto privato e con l'introduzione dei principi della flessibilità gestionale, nonché della fungibilità in senso verticale e — ha aggiunto ora il sottosegretario — anche in senso orizzontale.

Mi rendo conto che il sottosegretario, in fondo, ha esposto fatti di cui ha appreso *per relationem* dall'Ente poste italiane, ma era questo ciò che chiedevamo al ministro, ossia di conoscere non soltanto le scelte che sono state fatte dall'Ente poste, ma anche quale fosse il potere di indirizzo, vigilanza e controllo che avrebbe potuto espletare ed attivare il Ministero delle comunicazioni ove avesse riscontrato qualche anomalia nell'applicazione del principio generale dettato proprio da richiamato articolo 2103 del codice civile.

A mio avviso, allora, due erano gli aspetti ai quali prestare particolare attenzione e queste sono le ragioni che sovrintendono anche alla mia dichiarazione di parziale soddisfazione (ovvero di parziale insoddisfazione).

La prima è che si tratta di un ente pubblico economico; quindi i presidi di tutela vanno rafforzati in riferimento non

soltanto agli obiettivi degli enti pubblici economici, ma anche alle aspirazioni del personale dipendente, che non possono essere mortificate da una applicazione non proprio ortodossa del principio generale di cui all'articolo 2103 del codice civile.

La seconda notazione riguarda proprio il dettato di tale norma, laddove si parla della possibilità di applicazione del personale a mansioni diverse da quelle originarie. In questo caso si tratta del personale in esubero, che era stato inquadrato nella qualifica di coadiutore e dattilografo, purché non venisse meno la retribuzione e la qualifica stessa. Quanto a quest'ultimo aspetto, non mi pare che ci si possa ritenere soddisfatti e mi sembra, soprattutto, che il principio dell'esubero, richiamato dall'Ente poste, non possa sicuramente superare quello della capacità e della professionalità, che è sacrosanto e deve essere rispettato per il trattamento economico del lavoratore e per la sua progressione in carriera.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Suspendo la seduta fino alle 15.

La seduta, sospesa alle 11, è ripresa alle 15,05.

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LUCIANO VIOLANTE**

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Bordon, Treu e Vita sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta odierna.

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

Preavviso di votazioni elettroniche
(ore 15,06).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno avere luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Sull'ordine dei lavori (ore 15,07).

TERESIO DELFINO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TERESIO DELFINO. Signor Presidente, vogliamo qui richiamare una questione estremamente grave per come si sta evolvendo; mi riferisco alla vicenda dei produttori di latte e dell'intervento delle forze dell'ordine disposto dal questore. Sappiamo che in merito è già stato riferito al Senato da parte del sottosegretario di Stato Sinisi; noi riteniamo che per la delicatezza della questione sia necessario che ella, a nome di tutto il Parlamento, chieda che venga a riferire qui alla Camera il ministro dell'interno. Infatti, si tratta di una questione che rischia di creare un precedente estremamente grave rispetto ad una protesta civile, simbolicamente eclatante — certo — ma che comunque non ha niente che possa ritenersi eversivo. A nostro giudizio quelle illegalità che sono state addotte a giustificazione di un intervento che rischia veramente di andare nella direzione della violazione dei diritti di manifestazione, di libertà individuale e di protesta delle categorie richiedono una risposta da parte del titolare del Ministero dell'interno.

Pertanto, signor Presidente, questa nostra sollecitazione si pone su quell'onda di preoccupazione democratica che secondo noi è ampiamente diffusa e condivisa da tutta l'Assemblea, per cui auspichiamo un suo intervento fermo e deciso, in modo da poter avere qui il ministro o il Presidente

del Consiglio affinché diano a questi nostri timori, ansie ed esigenze il chiarimento definitivo che la questione richiede.

PRESIDENTE. Onorevole Teresio Delfino, in ordine alla questione che lei ha posto ho chiesto alcune informazioni questa mattina sulla base delle richieste fatte dai parlamentari. Sostanzialmente si è verificato un impedimento nell'accesso a Roma per il blocco stradale posto in essere, e in questi casi la legge prescrive che esso venga rimosso. Questa è stata la risposta.

Il ministro dell'interno ha dato informazioni questa mattina al Senato attraverso il sottosegretario di Stato. In sede di Conferenza dei presidenti di gruppo la questione è stata posta, ma noi dobbiamo evitare — i colleghi erano d'accordo — di sovrapporre le cose, con una ripetizione che potrebbe non essere opportuna. Però, se i colleghi ritengono diversamente — per carità — si può benissimo procedere ad una ripetizione che, come lei sa, diventa un po' un rito.

Valutiamo bene insieme la situazione, esaminando anche quanto è stato dichiarato dal sottosegretario Sinisi; se emergessero elementi nuovi non avrei nulla in contrario — anzi, lo riterrei giusto — a chiedere al Governo di riferire anche alla Camera, se possibile sulla base di eventi nuovi, anche per stabilire un buon rapporto fra le due Camere. Infatti, non vorrei che si desse luogo ad una gara a ripetere l'una ciò che fa l'altra, senza un meccanismo di coordinamento. Se vuole, mi adopererò io stesso perché i colleghi dispongano del resoconto stenografico della discussione avvenuta al Senato; un volta valutato tale resoconto, si potrà decidere se esistano elementi nuovi di approfondimento. Possiamo fare così?

TERESIO DELFINO. Sta bene, Presidente.

PRESIDENTE. Chiedo pertanto agli uffici di acquisire il resoconto stenografico della seduta del Senato.

Proroga dei termini assegnati alla Commissione speciale per l'esame dei progetti di legge recanti misure per la prevenzione e la repressione dei fenomeni di corruzione (ore 15,08).

PRESIDENTE. Comunico che il presidente della Commissione speciale per l'esame dei progetti di legge recanti misure per la prevenzione e la repressione dei fenomeni di corruzione, ha chiesto, con lettera datata 19 dicembre 1997, che la Commissione medesima sia autorizzata a proseguire i propri lavori in sede referente, al fine di concludere l'esame delle proposte di legge ad essa assegnate, e con esclusione di ulteriori assegnazioni.

Ricordo che la Commissione speciale ha fino ad ora approvato in sede referente il testo unificato delle proposte di legge n. 244 e abbinata, recante misure per la prevenzione e la repressione dei fenomeni di corruzione, del quale oggi proseguirà l'esame in Assemblea; il testo unificato delle proposte di legge nn. 2602 e 2607 — cui è stato tardivamente abbinato il disegno di legge n. 3890 —, recante norme in materia di rapporti tra procedimento penale e procedimento disciplinare per i dipendenti delle pubbliche amministrazioni; il testo unificato delle proposte di legge n. 623 e abbinata, recante norme in materia di sequestro e confisca per reati contro la pubblica amministrazione; nonché il testo unificato delle proposte di legge n. 781 ed abbinata, recante modifiche alle norme del codice penale concernenti reati contro la pubblica amministrazione.

Per consentire alla Commissione speciale di concludere l'esame delle proposte di legge ad essa assegnate, completando il quadro delle misure da proporre all'Assemblea, propongo, come già comunicato in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo, che i termini assegnati alla Commissione stessa siano prorogati fino al 31 marzo prossimo e che non siano assegnate ulteriori proposte di legge alla Commissione speciale stessa, salvo ovviamente quelle che debbano essere oggetto di abbinamento.

Le proposte di legge attualmente assegnate alla Commissione e di cui non si è concluso l'esame sono le seguenti: Martinat n. 725 (Norme sanzionatorie a carico dei partiti politici); Meloni n. 3627 (Disposizioni in materia di controllo dell'efficacia e dell'efficienza dell'attività contrattuale della pubblica amministrazione e in materia di danno erariale); Meloni n. 3634 (Istituzione del Consiglio nazionale per il controllo sulla gestione della spesa pubblica in materia di attività contrattuale della pubblica amministrazione); Meloni n. 3635 (Modifiche al codice civile in materia di gestione delle società); Veltri n. 3636 (Delega al Governo per l'emana-zione di norme in materia di controllo delle società di capitali e dei mercati finanziari).

Quanto alla proposta di legge Veltri n. 3612 (Norme in materia di conflitti di interesse e di incompatibilità per i titolari di cariche politiche), già assegnata alla Commissione speciale, comunico che, accogliendo la rivendica di competenza avanzata dalla I Commissione affari costituzionali, ho provveduto ad assegnare tale proposta a quest'ultima Commissione in sede referente.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge: Mammola ed altri; Lucchese ed altri; Pecoraro Scanio; Frattini; Veltri; Veltri ed altri; Veltri ed altri; Tremaglia e Fragalà; Piscitello ed altri: Misure per la prevenzione dei fenomeni di corruzione (244-403-780-1417-1628-2327-2576-2586-2610) (ore 15,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge: Mammola ed altri; Lucchese ed altri; Pecoraro Scanio; Frattini; Veltri; Veltri ed altri; Veltri ed altri; Tremaglia e Fragalà; Piscitello ed altri: Misure per la prevenzione dei fenomeni di corruzione.

Ricordo che nella seduta del 22 maggio 1997 si sono svolte le repliche dei relatori e del rappresentante del Governo.

(Contingentamento dei tempi del seguito dell'esame - A.C. 244)

PRESIDENTE. Ricordo altresì che, sulla base del calendario predisposto ai sensi del comma 3, articolo 24, del regolamento, a seguito della riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo dell'8 gennaio 1998, il tempo complessivo riservato al seguito dell'esame della proposta di legge è di nove ore, ripartito nel modo seguente:

tempo per il relatore: 10 minuti;
tempo per il Governo: 10 minuti;
tempo per il gruppo misto: 30 minuti;
tempo per richiami al regolamento: 10 minuti;
tempi tecnici per le operazioni di voto: 2 ore e 30 minuti;
tempo per interventi a titolo personale: 1 ora e 5 minuti;
tempo per i gruppi: 4 ore e 25 minuti (15 minuti a ciascun gruppo più 2 ore e 25 minuti da ripartire in proporzione alla consistenza numerica).

Il tempo a disposizione del gruppo misto è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente: verdi: 9 minuti; CDU: 6 minuti; SI: 5 minuti; minoranze linguistiche: 3 minuti; patto Segni-liberali: 3 minuti; la rete: 2 minuti (altri: 3 minuti).

Il tempo a disposizione dei gruppi è ripartito nel modo seguente:

sinistra democratica-l'Ulivo: 57 minuti;
forza Italia: 43 minuti;
alleanza nazionale: 37 minuti;
popolari e democratici-l'Ulivo: 32 minuti;
lega nord per l'indipendenza della Padania: 30 minuti;
rifondazione comunista-progressisti: 24 minuti;

CCD: 21 minuti;
rinnovamento italiano: 21 minuti.

(Esame degli articoli - A.C. 244)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli della proposta di legge, nel testo unificato della Commissione.

Avverto che la Commissione bilancio ha espresso, in data 2 luglio 1997, il seguente parere:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni: all'articolo 28, la quantificazione degli oneri recati dal provvedimento sia modificata nel senso di stabilire gli importi di 8 miliardi e 458 milioni per il 1997 e di 7 miliardi e 108 milioni a decorrere dal 1998, come stimato nella relazione tecnica; conseguentemente, siano adeguate, se necessario, le norme di copertura finanziaria del medesimo articolo 28; l'articolo 3 sia modificato nel senso di prevedere che la retribuzione base del personale comandato rimanga in ogni caso a carico dell'amministrazione di provenienza, di modo che a carico del Garante rimanga solo il differenziale dovuto all'erogazione dell'indennità di amministrazione.

Avverto inoltre che la Commissione bilancio ha espresso, in data 3 dicembre 1997, il seguente parere:

PARERE FAVOREVOLE

sull'emendamento 1.4 del Governo, a condizione che venga riformulato in modo da stabilire che gli oneri derivanti dall'istituzione della commissione di garanzia ivi prevista devono comunque rimanere nell'ambito dello stanziamento di cui all'articolo 28, e da prevedere una differenza di remunerazione tra il coordinatore e gli altri componenti della commissione, in modo da uniformare la disciplina relativa alla commissione stessa con quella già vigente per le esistenti autorità indipendenti del medesimo tipo; nonché

sull'emendamento 28.2 del Governo, a condizione che sia riformulato come segue:

« Art. 28
(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 5 miliardi a decorrere dal 1998, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente 'Fondo speciale' dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo alla Presidenza del Consiglio dei ministri.», e a condizione che l'approvazione definitiva del provvedimento intervenga dopo quella della legge finanziaria per il 1998;

NULLA OSTA

sui restanti emendamenti ricompresi nel fascicolo predisposto per la seduta dell'Assemblea del 2 dicembre 1997.

Avverto che la Commissione bilancio ha espresso, in data 4 dicembre 1997, il seguente parere:

PARERE CONTRARIO

sugli emendamenti Carmelo Carrara 2.6, Cento 3.3, Leone 3.10, Lucchese 3.5, Ostilio 24.03 e 28.1 della Commissione, in quanto suscettibili di recare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, non quantificati né coperti;

PARERE FAVOREVOLE

sull'emendamento 1.6 della Commissione, a condizione che venga riformulato in modo da stabilire che gli oneri derivanti dall'istituzione della commissione di garanzia ivi prevista devono comunque rimanere nell'ambito dello stanziamento di cui all'articolo 28, e da prevedere una differenza di remunerazione tra il coor-

dinatore e gli altri componenti della commissione, in modo da uniformare la disciplina relativa alla commissione stessa con quella già vigente per le esistenti autorità indipendenti del medesimo tipo;

NULLA OSTA

sui restanti emendamenti ricompresi nel fascicolo n. 4 e non considerati nel parere del 3 dicembre 1997.

Avverto che la Commissione bilancio ha espresso, in data 11 dicembre 1997, il seguente parere:

NULLA OSTA

sui subemendamenti contenuti nel fascicolo della seduta dell'11 dicembre 1997.

Avverto che la Commissione bilancio ha espresso, in data 15 gennaio 1998, il seguente parere:

PARERE CONTRARIO

sul subemendamento Boccia 0.3.16.3;

PARERE FAVOREVOLE

sull'emendamento 3.16 (*Nuova formulazione*) della Commissione, a condizione che il comma 2 sia soppresso, nonché sul connesso emendamento 28.3 della Commissione, a condizione che sia riformulato come segue e nel presupposto che l'emendamento 3.16 (*Nuova formulazione*) della Commissione sia approvato con le predette modificazioni:

« Art. 28.
(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dalla presente legge, valutato in lire 2000 milioni per l'anno 1998 e 2900 milioni a decorrere dal 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente 'fondo speciale' dello stato

di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

2. Con successiva legge potranno essere indicate le risorse aggiuntive necessarie per far fronte agli ulteriori oneri che dovessero derivare dalla definizione delle norme concernenti l'organizzazione ed il funzionamento della commissione, ai sensi del comma 3 dell'articolo 3.

3. Il rendiconto della gestione finanziaria del fondo di cui all'articolo 3, comma 1, è soggetto al controllo della Corte dei conti. »;

nonché sugli emendamenti 5.2 (*Nuova formulazione*) e 25.8 della Commissione, a condizione che siano riformulati nel senso di precisare che gli eventuali oneri derivanti dall'istituzione presso la Commissione dell'anagrafe patrimoniale e della produzione del bollettino si intendano ricompresi nell'onere complessivo derivante dall'attuazione del provvedimento, come definito dall'articolo 28;

e con la seguente osservazione: si valuti l'opportunità di riformulare l'articolo 25, comma 4, secondo periodo, nel senso di prevedere che vengano abrogate, a far tempo dalla data di entrata in vigore del regolamento previsto dall'articolo 26, tutte le disposizioni anche di carattere speciale che prevedono l'obbligo della pubblicità sui giornali quotidiani dei documenti di gara previsti dal comma 2 e che venga inoltre abrogato l'articolo 29 della legge 11 febbraio 1994, n. 109. Tale opportunità è tesa ad evitare l'aggravamento del procedimento e il conseguimento di economie di spesa conseguenti ai risparmi ottenibili dalla eliminazione degli oneri di pubblicità sui quotidiani;

NULLA OSTA

sui restanti emendamenti contenuti nel fascicolo n. 5 e non ricompresi nel fasci-

colo n. 4, nonché sugli emendamenti 5.1, 6.11, 7.7, 10,6 e 11.7 del Governo, nonché sull'emendamento 27.01 della Commissione.

(Esame dell'articolo 1 - A.C. 244)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1, nel testo unificato della Commissione e del complesso degli emendamenti e subemendamenti ad esso presentati (*vedi l'allegato A - A.C. 244 sezione 1*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

ACHILLE SERRA, *Relatore per i capi I e V*. Invito i presentatori a ritirare l'emendamento Vitali 1.1 ed i subemendamenti Boccia 0.1.6.1, Carotti 0.1.6.3 e Boccia 0.1.6.2 altrimenti il parere è contrario; il parere è favorevole sugli emendamenti 1.6 (*Nuova formulazione*) e 1.5 della Commissione. Invito infine i presentatori a ritirare gli emendamenti Donato 1.2 e Frattini 1.3.

PRESIDENTE. Il Governo?

ERNESTO BETTINELLI, *Sottosegretario di Stato per la funzione pubblica*. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

ACHILLE SERRA, *Relatore per i capi I e V*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ACHILLE SERRA, *Relatore per i capi I e V*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, signori del Governo, è con piacere che voglio svolgere oggi alcune riflessioni in aula e porgere alcuni ringraziamenti. Certamente, ai componenti della Commissione ed al presidente in particolare per l'impegno profuso su questo lavoro difficile e complesso; a lei, Presidente della Camera per avere ideato la Commissione ed ai colleghi dell'Assemblea per averla voluta e varata. Stiamo per esaminare e varare un provvedimento di grande importanza, anche se certo esso

non costituisce il rimedio e la risoluzione di tutti i mali prodotti dalla corruzione che — sia ben chiaro — oggi ancora esiste, forte, nel nostro paese ed è sicuramente più raffinata rispetto al passato. Questo provvedimento non costituisce una panacea, ma certamente un primo momento di contrasto per attutire questo fenomeno drammatico che ancora attanaglia il nostro paese. Questo provvedimento serve anche — mi sia consentito dirlo — per dare un messaggio a quanti nel nostro paese guardano con sospetto e prevenzione a questo palazzo. Sospetto e prevenzione che a volte colpiscono taluni di noi privandoli di serenità e di lucidità di giudizio, quasi che ciascuno non dovesse esprimere ciò che sente come giusto, ma ciò che la gente pensa sia giusto.

Questa sorta di riserva mentale ha colpito, all'inizio dei lavori, anche la nostra Commissione. Sarebbe ora sciocca polemica segnalare chi ne sia stato colto di più chi di meno, ma questa riserva mentale, lo ripeto, ha colpito anche la nostra Commissione. Credo sia giunto il momento di abbandonare i fantasmi del passato, di guardare al presente e al futuro di questa Camera, occupata oggi per la stragrande maggioranza da deputati seri e onesti. Guai a non guardare al futuro e rimanere prigionieri di errori del passato, che non vedono coinvolti i deputati di oggi.

Strada facendo, nei lavori, nel percorso della Commissione, si è capito, ci si è conosciuti meglio, è cominciata una sorta di reciproca fiducia e di costruttiva lealtà. A questo punto, straordinario — gliene devo dare atto — è stato l'intervento del Governo, che con il ministro della funzione pubblica e con il sottosegretario Bettinelli ha seguito i lavori della Commissione momento per momento, dando appunto un contributo perché ci si avviasse verso la strada più giusta, che non fosse quella di pensare ad un organismo « mostro », che in qualche modo costituisse un incubo per i dirigenti e i dipendenti delle pubbliche amministrazioni; questo Garante avulso e autonomo, nella pienezza dell'autonomia, titolare di

poteri enormi, quali addirittura la possibilità di fare perquisizioni (sebbene autorizzate dall'autorità giudiziaria), ispezioni, controllo di patrimoni anche di terzi. Si è capito che la strada non era quella giusta e ancora una volta l'intervento del Governo ha rimesso in carreggiata questo lavoro.

Ecco perché gran parte degli emendamenti sono stati recepiti dalla Commissione, che li ha fatti propri, sia pure con qualche modifica, ed ecco perché in molti casi è stato rivolto un invito al ritiro. Si è pensato quindi che lo strumento più idoneo fosse la costituzione di una commissione di garanzia, che utilizzasse gli organismi propri di ciascun ministero, propri di ciascuna pubblica amministrazione. E si è pensato di costituire una anagrafe patrimoniale, che potesse servire da monitoraggio permanente per i dirigenti, per i magistrati, per i politici.

Ribadisco di essere particolarmente lieto anche perché ritengo che sull'approvazione di queste norme possa finalmente esservi un voto vicino all'unanimità e questo si costituirebbe per il paese la prova che si è lavorato con coscienza, con serenità, con moralità, ma soprattutto con onestà. Grazie (*Applausi*).

ELIO VELTRI, *Relatore per i capi I e V*.
Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VELTRI, *Relatore per i capi I e V*.
Signor Presidente, colleghi e signori del Governo, anch'io, come l'onorevole Serra, esprimo un giudizio positivo sul lavoro svolto con il contributo di molti colleghi e del Governo, di colleghi che hanno presentato proposte di legge, come me, e di colleghi che hanno lavorato in Commissione. Si è trattato di un forte impegno istituzionale e civile. Voglio dire con molta franchezza che, come sempre accade nella vita delle istituzioni, quando gli obiettivi si ritengono importanti da parte di tutti e nelle cose che si fanno ci si crede, i confronti diventano anche vivaci e si possono manifestare anche scontri pieni