

COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli
nella seduta del 18 febbraio 1998.**

Andreatta, Berlinguer, Bindi, Burlando, Calzolaio, Dini, Fantozzi, Fassino, Finocchiaro Fidelbo, Sergio Fumagalli, Giannattasio, Maccanico, Mattioli, Montecchi, Pennacchi, Prodi, Rubino, Sales, Sinisi, Sorriero, Turco, Veltroni, Vigneri, Visco, Vita.

*(Componenti il comitato della
Commissione bicamerale).*

D'Alema, Boato, Urbani, Tatarella, Mussi, Berlusconi, Nania, Mattarella, Fontan, Armando Cossutta, D'Amico.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Andreatta, Berlinguer, Bindi, Bordon, Burlando, Calzolaio, Corleone, Dini, Fantozzi, Fassino, Finocchiaro Fidelbo, Sergio Fumagalli, Giannattasio, Maccanico, Maccanico, Marongiu, Mattioli, Montecchi, Pennacchi, Prodi, Rubino, Sales, Sinisi, Sorriero, Treu, Turco, Veltroni, Vigneri, Visco, Vita.

Annuncio di proposte di legge.

In data 17 febbraio 1998 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

DELMASTRO DELLE VEDOVE e FOTI: « Modifica all'articolo 14 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato

con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di crediti di imposta per gli utili distribuiti da società ed enti » (4566);

FOLENA: « Norme concernenti la conciliazione e l'arbitrato » (4567);

LEMBO ed altri: « Istituzione dell'anagrafe vitivinicola » (4568);

DOMENICO IZZO ed altri: « Nuove norme in materia di contributi previdenziali in agricoltura » (4569).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato.

In data 17 febbraio 1998 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge:

S. 2524. — « Disposizioni per la semplificazione e la razionalizzazione del sistema tributario e per il funzionamento dell'Amministrazione finanziaria, nonché disposizioni varie di carattere finanziario » *(approvato dalla VI Commissione permanente del Senato)* (4565).

Sarà stampato e distribuito.

**Assegnazione di progetti di legge
a Commissioni in sede referente.**

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, i seguenti progetti di legge

sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti:

VII Commissione (Cultura):

PECORARO SCANIO: « Disposizioni in materia di trasmissione radiofonica delle sedute parlamentari » (4447) *Parere delle Commissioni I, V, IX e XIV;*

CALZAVARA ed altri: « Norme per la celebrazione del centocinquantésimo anniversario dei moti del 1848-1849 » (4480) *Parere delle Commissioni I e V;*

VIII Commissione (Ambiente):

GIANCARLO GIORGETTI ed altri: « Finanziamenti per interventi infrastrutturali al servizio delle strutture universitarie di Varese e Como » (4461) *Parere delle Commissioni I, V, VII e IX.*

Trasmissione dalla Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali.

Il presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 13 febbraio 1998 ha trasmesso ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lettera f), della legge 12 giugno 1990, n. 146, copia del verbale della seduta plenaria del 22 gennaio 1998.

Il predetto verbale sarà trasmesso alla Commissione competente e, d'intesa con il Presidente del Senato della Repubblica,

sarà altresì portato a conoscenza del Governo e ne sarà assicurata la divulgazione tramite i mezzi di informazione.

Trasmissione dal ministro delle finanze.

Il ministro delle finanze, con lettera in data 11 febbraio 1998, ha trasmesso una nota relativa all'impegno assunto in risposta all'interrogazione MUZIO n. 4/02226 pubblicata nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta dell'Assemblea del 5 marzo 1997, concernente i controlli, da parte dell'amministrazione finanziaria, sulla società CARAL, concessionaria per la riscossione di tributi per la provincia di Alessandria.

La suddetta nota è a disposizione degli onorevoli deputati presso la Segreteria generale — Ufficio per il controllo parlamentare ed è e trasmessa alla VI Commissione (Finanze), competente per materia.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta odierna.

ERRATA CORRIGE

Nell'*Allegato A* ai resoconti della seduta del 17 febbraio 1998, a pagina 5, seconda colonna, alla ventinovesima riga sostituire la parola: « II » con la seguente: « III ».

INTERROGAZIONI

*(Sezione 1 – Agenzia delle poste
di Gardone Val Trompia)*

A) Interrogazione:

FEI. — *Al Ministro delle comunicazioni.*
— Per sapere — premesso che:

l'agenzia di base delle poste di Gardone Valtrompia (Brescia), situata in via Diaz, ha un bacino d'utenza di circa 11 mila utenti, ai quali si aggiungono una trentina di aziende di notevole importanza anche a livello nazionale e tutti gli uffici pubblici ai quali fanno riferimento tutti i comuni della Valtrompia, nonché alcune centinaia di studenti;

il personale è risultato ampiamente insufficiente rispetto al fabbisogno minimo, essendo precario per la maggior parte, e oltre a questo subisce continui distacchi di personale qualificato da Gardone ad altre sedi;

nell'agenzia in questione dal 1995 si sono succeduti nove direttori;

si è verificata una notevole disaffezione di molti utenti importanti, costretti comunque a rivolgersi al settore privato —:

cosa si intenda fare per far funzionare come dovrebbe l'agenzia di Gardone Valtrompia, offrendo in questo modo un efficiente e completo servizio al pubblico e nello stesso tempo migliorando anche la qualità di lavoro del personale. (3-01799)

(13 dicembre 1997).

*(Sezione 2 – Nuovo regolamento
servizio telefonico)*

B) Interrogazione:

VOLONTÈ — *Al Ministro delle comunicazioni* — Per sapere — premesso che:

con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni dell'8 maggio 1997, n. 197, è stato approvato il testo del nuovo regolamento del servizio telefonico, del quale i mezzi di comunicazione hanno finora fornito solo parziale illustrazione;

tale regolamento sancisce praticamente il dispregio del diritto inalienabile di ogni cittadino alla terzietà del giudice in ogni vertenza, stabilendo che il gestore sia al tempo stesso controllore e giudice unico ed inappellabile del proprio operato;

il regolamento legalizza ed amplia l'atteggiamento terroristico finora tenuto dalla concessionaria monopolista nei confronti dell'utente, per il quale si parla sempre di doveri verso il gestore e mai di diritti, cosicché il servizio diviene in realtà una trappola per topi che vanifica qualsiasi libera contrattazione, abusando del taglio di linea e della risoluzione contrattuale, intesi non come ultima *ratio*, ma come unico e normale mezzo per la risoluzione delle controversie con l'utenza;

il regolamento toglie all'utente qualsiasi strumento di verifica e contestazione delle ormai note e numerosissime bollette gonfiate, instaurando una indebita tutela giuridica del gestore in totale contrasto con il punto 12 della premessa della direttiva Cee 95/62/CE del 13 dicembre 1995, lega-

lizzando così le solite dichiarazioni di regolarità preconfezionate della Telecom, in palese violazione della legge n. 241 del 1990 sulla trasparenza —:

se non ritenga che il testo del regolamento, contenuto nel predetto decreto, non contenga palesi violazioni di legge e, in particolare, se non ritenga violati i principi di giustizia, libertà e democrazia sanciti dalla nostra Costituzione. (3-01456)

(15 settembre 1997).

(Sezione 3 — Ristrutturazione delle FS)

C) Interrogazione:

GRAMAZIO, GASPARRI, ASCIERTO, CONTI, CARLESÌ e PORCU. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato, società di trasporti e servizi per azioni, è un'impresa pubblica perché le sue azioni, il cui valore ammonta a sessantaquattromila miliardi di lire, sono interamente di proprietà dello Stato, socio unico della stessa società;

questo concetto di pubblicità delle Ferrovie dello Stato è stato anche di recente ribadito dalla risoluzione del ministero delle finanze n. 229/E dell'8 agosto 1995, secondo la quale i mutui erogati alle Ferrovie dello Stato spa continuano ad essere esenti da imposte, in quanto lo Stato non può tassare sé stesso;

le Ferrovie dello Stato non sono state, quindi, privatizzate, bensì è stato privatizzato solo il loro modo di essere gestite, cioè sono state privatizzate le regole di gestione;

ciò è avvenuto con l'atto costitutivo della società per azioni, che è la delibera Cipe (senza numero) del 12 agosto 1992, auspice rassicurante Paolo Cirino Pomicino, ministro *pro tempore* del bilancio e della programmazione economica, dopo numerosi fallimenti di ristrutturazione dell'azienda di Stato, iniziati con la legge n. 210 del 17 maggio 1985;

il 17 maggio 1995 è caduto il decimo anniversario dell'inizio della riforma delle nostre ferrovie ed in questi dieci anni tutti i medici che si sono succeduti al capezzale di questo paziente non sono ancora riusciti a trovare il principio attivo per farlo uscire dal tunnel della depressione;

l'onorevole Torre, senza modificare la struttura esistente, diede mano ad un programma assai vasto di riforme con lo scopo di ridurre e semplificare gli uffici, di ottenere un reale decentramento di funzione e di limitare, in particolare, il numero dei ferrovieri allo stretto necessario consentito per ciascun livello, per far funzionare i due pilastri di cui si compongono tutte le ferrovie esistenti, il traffico ed i lavori, passando così da un passivo dell'esercizio 1921-1922, all'attivo dell'esercizio 1923-1924, portando a termine la sua opera in un anno e mezzo circa e ponendo le basi del noto sviluppo successivo;

il dottor Mario Schimberni, ex presidente della Montedison, secondo commissario straordinario delle Ferrovie dello Stato, successe al presidente Ligato, travolto dallo scandalo delle « lenzuola d'oro » il 1° dicembre 1988;

la prima ristrutturazione dell'ente Ferrovie dello Stato venne eseguita con delibera del Consiglio di Amministrazione n. 598 del 12 novembre 1986; essa sostituiva interamente la struttura della ex azienda di Stato fondata sui servizi, con una organizzazione imprenditoriale basata sull'istituzione dei dipartimenti, direzioni centrali autonome, direzioni compartimentali ed impianti di produzione, questi ultimi per « meglio rispondere alle esigenze della clientela in termini di flessibilità, prontezza ed efficacia » e tentare quei recuperi di produttività così necessari per un ente che aspira a porsi quale valido concorrente rispetto agli altri modi di trasporto;

Schimberni pose a capo del dipartimento organizzazione l'ingegner Vaciago, suo ex collaboratore in Montedison e con esso eseguì, con delibera n. AS/189 del 19 luglio 1989, una parziale ristrutturazione,

sopprimendo le direzioni generali autonome ed il numero di quelle dipartimentizzate, ad avviso degli interroganti con chiaro intento discriminatorio nei confronti dei dirigenti generali e dei dirigenti non politicizzati o non sindacalizzati. Ciò, a parere dell'interrogante, al fine di predisporre gli spazi per le assunzioni di dirigenti e dirigenti generali dall'esterno e per le promozioni dei sindacalisti;

in circostanze mai ben chiarite, ma risalenti alla contrarietà manifestata nei confronti dell'alta velocità, accantonata momentaneamente per fare impresa, il dottor Schimberni, improvvisamente, lasciò le Ferrovie in data 16 giugno 1990;

venne sostituito nell'incarico di amministratore straordinario dal dottor Lorenzo Necci, *ex* presidente Enimont, anch'egli proveniente dal settore della chimica, che, quindi, confermava Vaciago nel posto di direttore del dipartimento organizzazione;

in data 25 ottobre 1990, con delibera AS/674 venne soppressa la ristrutturazione Ligato, adottata con delibera del consiglio di amministrazione n. 598 del 12 novembre 1986;

con delibera AS/687 del 31 ottobre 1990, venne adottata una nuova riorganizzazione strutturale, articolata in undici funzioni e dieci divisioni in sede centrale, e nei soliti quindici compartimenti, nelle sedi regionali;

alcuni giorni prima, il 12 ottobre 1990, venne nominato all'importantissima carica di direttore generale, al fine di fare impresa, il settantaduenne Benedetto De Cesaris, proveniente anch'egli dal settore chimico, ma anche *ex* presidente della Gepi;

era la prima volta che le Ferrovie, nella loro grandiosa e lunga storia di lavoro, sacrifici e caduti per il Paese, si trovavano ad avere un direttore generale non solo digiuno del duro e rischioso lavoro dei ferrovieri, ma, a parere degli interroganti, portatore di un bagaglio culturale basato sull'assistenzialismo fine a se

stesso, acquisito nella lunga esperienza di organizzatore del « non lavoro » alla Gepi;

continuavano i prepensionamenti, sullo sfondo dei quali e del nuovo assetto riorganizzativo, giganteggiava la figura di un altro chimico, il Ministro degli affari esteri *pro tempore* De Michelis, che affermava di voler ridurre gli addetti del settore ferroviario a 100.000 unità perché improduttivi se paragonati ai ferrovieri tedeschi e francesi. Ciò senza tener conto della produttività specifica nel contesto della produttività globale, le quali non consentivano il paragone con i ferrovieri tedeschi e francesi. Infatti gli investimenti globali in Francia e Germania sono gratificanti per la produttività specifica del ferroviere, mentre in Italia era il contrario ed il ferroviere sarà sempre condannato ad una modesta produttività specifica, fino a quando non sarà modificato l'investimento globale;

il nuovo modello riorganizzativo si palesava ben presto disastroso perché non raggiungeva l'obiettivo di agire sul mercato in termini di impresa; la produzione continuava a calare, il personale era demotivato e, chi poteva, continuava a lasciare l'azienda prepensionandosi. La politica di gestione del personale cogestita con la « tripla » apriva uno spaventoso contenzioso con il personale, che proponeva più di centomila ricorsi davanti alla magistratura contro l'azienda, mentre le spese del personale e quelle per consulenze continuavano ad aumentare;

l'ente Ferrovie dello Stato, salutato all'atto della nascita, il 17 maggio 1985, dalle lunghe trombe della stampa di regime della Prima Repubblica, come la forma giuridico-economico-organizzativa-industriale che avrebbe riscattato le Ferrovie italiane dal ghetto e dall'emarginazione in cui le avevano relegate, per inefficienza e subordinazione culturale, il monopolio del trasporto su gomma, chiudeva, dopo sette anni, la sua negativa esperienza senza aver raggiunto gli ambiziosi obiettivi prefissati con la legge istitutiva dello stesso;

il 12 agosto 1992, sotto lo sguardo rassicurante e protettivo del Ministro del

bilancio e della programmazione economica *pro tempore* Paolo Cirino Pomicino, nacque il nuovo modello gestionale, sulle ceneri del vecchio, delle Ferrovie dello Stato sotto forma di società per azioni con capitale sociale di quarantaduemilaquattrocentodiciassette miliardi di lire, tutto e interamente di proprietà della collettività nazionale;

il 23 dicembre 1992 la prima riunione del neonato consiglio di amministrazione nominava presidente della società il dottor Benedetto De Cesaris, anziano direttore generale delle Ferrovie, ed il dottor Lorenzo Necci amministratore delegato, confermandogli tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, perpetuando nello stesso i caratteri dell'amministratore straordinario. Gli altri tre consiglieri, Fiaccavento, Granata e Sciarrone, erano in rappresentanza dei ministeri, rispettivamente, del bilancio e della programmazione economica, del tesoro e dei trasporti e della navigazione;

il 23 marzo 1993, con delibere AD/7-8-9 la nuova struttura della spa prese corpo in una direzione generale *holding* (Vaciago, ex Montedison), due direzioni (Satta, ex Confindustria, e Pantile, ex sindacalista delle Ferrovie dello Stato), due vicedirezioni (Rossi, ex Banca di Roma, e Di Giovanni, ex sindacalista delle Ferrovie dello Stato), tre aree (ingegner Rizzotti, Ferrovie dello Stato, Sciarrone, ex Fiat, e Maraini, ex Ansaldo) e sei strutture di supporto al consiglio di amministrazione ed all'amministratore delegato;

veniva successivamente implementata il 2 gennaio 1994 (delibera AD/2) con l'istituzione della direzione relazioni esterne e per la comunicazione (Fortunato, ex Fiat), il 27 giugno 1994 (delibera AD/29) con la confluenza della divisione patrimonio in Metropolis società partecipata, il 18 gennaio 1995 (AD/9) con l'istituzione della direzione *auditing* e protezione aziendale (Rigoni, ex Guardia di finanza), il 18 marzo 1995, con l'istituzione del segretariato generale (Spinelli, Ferrovie dello Stato), della segreteria dell'amministratore delegato

(Scafuri), con l'istituzione della condirezione generale *holding* (Spingardi, ex Fininvest), ed infine con l'istituzione della direzione delle politiche economiche e sociali per Delai (ex Rai) (AD/21). Con l'ordine 19/96 del 1° luglio 1996 l'amministratore delegato Lorenzo Necci varava un'ulteriore ristrutturazione, e nascevano così le Asa, struttura organizzativa delle aree strategiche di affari;

dalla cronistoria riportata sopra emerge che la riforma delle Ferrovie dello Stato, iniziata il 17 maggio 1985 è durata fino ad ora undici anni, e tutto lascia presagire che non sia ancora terminata;

i risultati di questi undici anni sono agghiaccianti; macroscopica perdita per lo Stato per la continua ascesa dei costi e del deficit, riduzione e peggioramento costante dei servizi, personale e dirigenti demotivati, gestione assembleare e consociativa, calo continuo della produzione ai minimi storici;

emerge altresì che la società per azioni si avvia a contrastare la concorrenza — per ricollocare le Ferrovie dello Stato nella loro naturale, dignitosa posizione di mercato, che del resto già avevano nel 1958 trasportando il 26,34 per cento dei passeggeri e nel 1960 trasportando il 28,83 per cento delle merci — senza il contributo delle professionalità varie;

neppure il bilancio chiuso al 31 dicembre 1994, benché presentato alla stampa dall'amministratore straordinario — o meglio — delegato in modo accattivante e « buonista », non convince su quella che l'intero Paese si attende di vedere, cioè una ripresa decisa e vigorosa;

malgrado un margine operativo lordo positivo di centoquarantacinque miliardi, prima degli ammortamenti cresciuti del 14 per cento a duemilasettecentotredici miliardi, le Ferrovie dello Stato, anche come società per azioni, restano pur sempre ancora in profondo rosso. Infatti le perdite sono di duemilacinquecentonovantunomila miliardi che, sommate alle lire ottomilaottantaquattro miliardi degli anni prece-

denti, ammontano a lire diecimilaseicentotsettantacinque miliardi totalmente a carico del contribuente, ed il debito a carico dello stesso di lire ottantamila miliardi. Il costo del personale ridotto per la prima volta dal 1990, data di inizio dei prepensionamenti, di lire milleduecentodiciotto miliardi, è pur sempre ammontante a lire diecimilatrentatré miliardi. È come se fossero state prepensionate solo sedicimilacinquecentocinque unità rispetto alle sessantottomilacentotrentadue che sono andate in pensione dall'esercizio finanziario 1990, perché beneficiarie di otto prepensionamenti, mentre il costo delle rimanenti cinquantunomilaseicentoventisette, corrispondenti ad un valore di lire tremilaottocento miliardi, è andato ad aumentare gli stipendi dei centotrentacinquemilacentosessantuno rimasti;

di contro, il monopolio su gomma ha goduto, nel 1994, di un ulteriore incremento, sull'anno precedente, del 4,5 per cento, assicurandosi il 65 per cento circa dell'intero mercato. Mentre quello su ferro, per la prima volta dopo gli ultimi dieci anni, ha registrato la caduta costante delle due quote di mercato (merci e passeggeri) ad agghiacciati valori che, secondo le statistiche ufficiali del «conto nazionale dei trasporti», si aggirano intorno all'8 per cento per le merci ed al 67 per cento per i passeggeri; le Ferrovie dello Stato hanno dato segni di ripresa rispetto all'anno precedente 1993, rispettivamente dell'11,4 per cento e del 3,8 per cento, dovuti alla consistente ripresa economica generale del Paese;

la gestione della nostra rete ferroviaria, nel secolo che sta per terminare, è entrata in crisi per tre volte; una prima volta, nel 1921, con la nomina del commissario straordinario, onorevole Edoardo Torre, una seconda, con la nomina del commissario straordinario Mario Schimberni, nel 1988, ed una terza volta, con la nomina dell'avvocato Lorenzo Necci a commissario straordinario, nel 1990;

il tentativo del Consiglio di amministrazione, nella seduta del 16 gennaio 1995,

di istituire o meglio ripristinare l'indispensabile posizione coordinatrice del direttore generale delle Ferrovie, che sincronizzi l'opera degli attuali corpi separati delle aree, è fallito, mentre si continua, con disinvoltura, ad assegnare posti in mansioni delicate a non ben definite qualità di *managers* —:

se intendano intervenire per far cessare uno stato di cose che penalizza l'Italia destabilizzandola nei confronti dei *partners* europei;

se intendano proporre al Parlamento una soluzione precisa meno superficiale di come si è fatto e si continua a fare a tutt'oggi;

se intendano far uscire le Ferrovie dello Stato dalla china in cui si trovano utilizzando, con urgenza, per il loro fine istituzionale primario, cioè il trasporto su ferro — quale parziale ma robusto supporto logistico del sistema del Paese — le immense risorse umane (professionalmente sperimentate) e materiali di cui ancora dispongono. (3-01064)

(7 maggio 1997).

(Sezione 4 — Concessione alla Far dei voli Roma-Genova)

D) Interrogazioni:

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

venerdì 26 settembre 1997 il settimanale *L'Espresso* ha rilanciato le accuse del faccendiere Filippo Alberto Rapisarda nei confronti di Marcello Dell'Utri e Silvio Berlusconi;

in base a queste accuse, secondo il settimanale, la procura di Palermo avrebbe aperto un'inchiesta per il reato di riciclaggio;

sabato 27 settembre 1997 il quotidiano *Il Giornale* riportava per la prima

volta la notizia che era stata concessa alla Far spa l'autorizzazione a volare da Roma a Genova;

martedì 30 settembre 1997 ancora il quotidiano *Il Giornale* riportava la notizia che la Far entro la fine dell'anno inaugurerà un nuovo volo, Roma-Linate;

mercoledì 1° ottobre 1997, ancora il quotidiano *Il Giornale* riporta la notizia che la Far ha come amministratore unico il finanziere Filippo Alberto Rapisarda —

se sia a conoscenza delle notizie riportate e se rispondano a verità;

per quali motivi sia stata concessa l'autorizzazione alla Far;

se il Governo fosse a conoscenza del fatto che l'amministratore unico della Far era il finanziere Filippo Alberto Rapisarda;

se sia stata considerata adeguatamente l'opportunità di tale concessione;

come mai continuino ad essere inaugurati nuovi voli sull'aeroporto di Genova, città del Ministro dei trasporti e della navigazione Claudio Burlando. (3-01531)

(2 ottobre 1997).

TARADASH. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia e dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

riferisce il quotidiano *Il Giornale* nell'edizione del 1° ottobre 1997 quanto segue:

il giorno 3 ottobre 1997 Civilavia, organo dipendente dal ministero dei trasporti e della navigazione, concederà alla compagnia aerea Far spa il permesso di collegare gli aeroporti di Roma e Genova con gli aerei di sua proprietà;

la Far spa è di proprietà dell'imprenditore Filippo Alberto Rapisarda, il quale è stato definito dalla procura di Palermo, che l'ha recentemente interrogato, come « legato a doppio filo a Vito Ciancimino, già sindaco del sacco edilizio di Palermo » e inserito « in quell'ambito

imprenditoriale e mafioso che s'era via via innescato al nord negli anni Settanta e Ottanta » —:

come mai il *curriculum* giudiziario del Rapisarda sia stato giudicato da Civilavia compatibile con l'esercizio di una attività soggetta a controllo governativo come il trasporto aereo;

se abbia influito in modo determinante, su una decisione altrimenti incomprensibile, il fatto che il Rapisarda abbia, nell'interrogatorio tenuto davanti ai procuratori di Palermo, accusato la Fininvest di Silvio Berlusconi di essersi associata alla mafia, da cui avrebbe ricevuto un finanziamento di 10 miliardi (come risulta dalla medesima fonte di stampa sopra riportata);

se vi siano altre compagnie aeree che operano col permesso di Civilavia, pur essendo gestite da soci ritenuti direttamente connessi con le organizzazioni mafiose. (3-01534)

(2 ottobre 1997).

MAMMOLA e GAGLIARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

la direzione generale dell'aviazione civile ha concesso alla « Far airlines », una nuova compagnia aerea, l'autorizzazione ad effettuare un regolare servizio di linea fra gli Aeroporti di Genova e Roma-Urbe con un aereo Dash-7, un turboelica di produzione canadese;

amministratore unico della predetta compagnia aerea è Filippo Rapisarda, nato a Sommatino, in provincia di Caltanissetta, nel 1931, e noto alle cronache, in particolare modo alle cronache giudiziarie ed in quelle riguardanti la lotta alla mafia;

in particolare, come pienamente riportato dalla stampa, il signor Rapisarda è stato sottoposto ad una inchiesta da parte della Procura di Palermo per i suoi legami con l'ex sindaco di Palermo Ciancimino, indiziato dalla Procura di Firenze per fa-

voreggiamento di un clan mafioso, ed è stato in più di una circostanza sottoposto a misure di custodia cautelare;

di recente Filippo Rapisarda è ritornato agli onori della cronaca in quanto accusatore del parlamentare di Forza Italia Marcello dell'Utri e soprattutto, secondo quanto pubblicato dal settimanale *L'Espresso*, dell'onorevole Silvio Berlusconi, accusato dal Rapisarda di aver ricevuto dalla mafia dieci miliardi di lire —

se non si ritenga inammissibile che l'esercizio di un servizio pubblico venga affidato ad una società che riunisce i requisiti dalla inaffidabilità morale del proprio amministratore delegato e della assoluta inesperienza operativa;

se la coincidenza temporale delle dichiarazioni che sarebbero state rilasciate alla Procura di Palermo da Rapisarda nei confronti del capo dell'opposizione parlamentare, onorevole Silvio Berlusconi, e la decisione di Civilavia di autorizzare la Far all'esercizio della linea aerea Roma-Genova sia casuale, ovvero se si deve ritenere i due fatti siano strettamente collegati ed interdipendenti con un evidente gravissimo scambio di natura politica;

se non si ritenga opportuno procedere ad una verifica di tempi, modi e procedure seguite nell'iter autorizzativo alla Far, al fine di fare chiarezza e sgombrare il campo da qualsiasi legittimo sospetto di uno scambio di favori fra il Rapisarda e la maggioranza di Governo che, con quello che sarebbe un atto di regime, baratterebbe le accuse al capo della opposizione con l'autorizzazione all'esercizio di un servizio pubblico a soggetti inidonei;

se non si ritenga opportuno sospendere l'efficacia della autorizzazione alla Far anche a difesa della sicurezza dei consumatori.

(3-01535)

(2 ottobre 1997).

**(Sezione 5 - Collegamento ferroviario
Porta Vittoria e La Bovisa)**

E) Interrogazione:

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

dopo diciassette anni di attesa sembra ancora lontana l'inaugurazione del « passante » di collegamento sotterraneo tra Porta Vittoria e la Bovisa, a cui va aggiunta la mancata realizzazione degli oltre quattro chilometri da Porta Venezia a Porta Vittoria, che completerebbero la struttura;

si era pensato di dar vita ad un programma minimo con treni tra la Bovisa e Porta Venezia a cura delle Ferrovie nord, che avrebbe però costretto i viaggiatori ad un trasbordo alla stazione della Bovisa e all'attesa di una navetta per il prosieguo del viaggio verso Porta Venezia;

la realizzazione di questo programma minimo non solo risulta essere costoso e monco, ma anche impraticabile a causa della mancanza di carrozze da parte delle Ferrovie nord, che attendono la consegna di nove treni ad alta frequenza, ordinati, unitamente alle Ferrovie dello Stato, ad un consorzio di imprese in cui la Breda, società il cui amministratore delegato è l'attuale presidente delle Ferrovie nord, Luigi Roth, risulta essere capofila —:

quali misure intenda adottare per sollecitare la realizzazione del predetto collegamento sotterraneo e se non ritenga che possa configurarsi per il presidente delle Ferrovie nord quello che all'interrogante pare un evidente conflitto di interessi.

(3-01583)

(22 ottobre 1997).