

**La seduta comincia alle 9,05.**

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 Albertini, Montecchi e Turco 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 facenti parte del Comitato di cui all'articolo 3, comma 2, della citata legge, in relazione alla riunione del medesimo in data odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentasei, 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 interrogazioni (ore 9,10).**

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

**(Agenzia delle poste di Gardone Val Trompia)**

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interrogazione Fei n. 3-01799 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 1*).

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

VINCENZO MARIA VITA, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. In relazione all'atto ispettivo dell'onorevole Fei, cui si risponde, vorrei far presente che l'Ente poste italiano, da noi interessato in merito a quanto rappresentato, ci ha sottolineato che le 22 unità applicate presso l'agenzia postale di Gardone Val Trompia risultano a suo dire adeguate alle esigenze del servizio ed in grado di soddisfare le richieste dell'utenza. Di tali dipendenti soltanto tre risultano assunti a tempo determinato e due sono stati assunti con contratto di formazione lavoro, mentre, allo stato attuale, non risultano adottati provvedimenti di distacco presso altre sedi.

Per quanto attiene al problema della dirigenza dell'ufficio, il medesimo Ente ci ha comunicato che presso la filiale interessata mancano unità dell'area quadri di primo livello (Q1), cui attribuire le funzioni di direttore dell'agenzia di Gardone Val Trompia. Pertanto l'ufficio è stato diretto transitoriamente da dipendenti dell'area quadri, ma di secondo livello (Q2).

Al fine di poter procedere all'attribuzione della qualifica del livello 1 dell'area quadri il direttore della sede è stato invitato a fornire i nominativi dei dipendenti ritenuti più capaci ed in possesso di requisiti apprezzabili.

I nominativi indicati sono stati successivamente sottoposti ad una prova selettiva da parte di una società esterna. Allo stato attuale è in fase di ultimazione la procedura che dovrebbe portare all'indicazione delle unità da nominare (Q1). Nel frattempo, sempre l'ente poste ci ha comunicato di aver cercato di far fronte al problema anche attraverso interpellanze rivolte al personale applicato presso le vicine filiali di Bergamo e di Milano, ma non avendo avuto riscontri positivi dal 1° gennaio 1998 e fino a quando non si conoscerà l'esito della suddetta selezione, le funzioni di direttore dell'ufficio di Gardone Val Trompia sono state affidate *ad interim* al direttore dell'agenzia di coordinamento sita nella stessa città.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Fei ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01799.

**SANDRA FEI.** Naturalmente non posso che dichiararmi insoddisfatta e mi dispiace per il sottosegretario Vita. La sua risposta è molto tecnica, si capisce perfettamente che viene dall'inquisito e quindi già a questo livello abbiamo qualche difficoltà nel cercare di avere una risposta valida, pratica e politica.

Il sottosegretario Vita ha iniziato la sua risposta riferendo che nell'ufficio di Gardone Val Trompia non risultano esserci stati problemi. Ebbene, vorrei veramente portargli, magari a titolo personale, gli articoli di giornale che escono in continuazione su questo problema. Non è un problema che mi sono inventato o che qualcuno mi ha suggerito di sollevare: è un problema che effettivamente esiste e bisogna prenderne atto. Il personale addetto a quell'ufficio non è sufficiente.

La Val Trompia, immagino che molti lo sapranno, è una delle zone d'Italia con il prodotto interno lordo più alto. Vi sono una quantità di imprese veramente determinanti per l'economia del nostro paese, oltre al fatto che vi sono studenti ed un'attività molto importante.

L'ufficio funziona a ritmi non adeguati. Non ho avuto alcuna risposta alla parte

dell'interrogazione nella quale ho spiegato che vi sono utenti importanti e cioè grandi aziende della Val Trompia che si sono dovute rivolgere al settore privato, perché ovviamente la risposta viene richiesta allo stesso ufficio « inquisito ».

Mi dispiace moltissimo, perché sono state fornite precisazioni relative ai livelli Q1 o Q2 — mi diverte tanto: sembra una battaglia navale — e sulla questione dei direttori, dichiarando che la situazione è provvisoria. Non credo però che si possano dare risposte tanto superficiali. Vi deve essere un direttore individuato e competente ed il fatto che se ne sia consultato un altro non mi sembra possa essere accettato dai cittadini di Gardone Val Trompia.

Insisterò — mi dispiace doverlo dire — su questo tema nella speranza di avere prossimamente una risposta pratica e politica, non demagogica ma che sia realmente di aiuto alla vita quotidiana dei cittadini.

#### ***(Nuovo regolamento servizio telefonico)***

**PRESIDENTE.** Passiamo all'interrogazione Volontè n. 3-01456 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni sezione 2*).

Constato l'assenza del presentatore dell'interrogazione: s'intende che vi abbia rinunciato.

#### ***(Ristrutturazione delle FS)***

**PRESIDENTE.** Passiamo all'interrogazione Gramazio n. 3-01064 (*vedi l'allegato A — 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.** Signor Presidente, io ho competenza a rispondere sulle interrogazioni riguardanti il settore dell'aviazione civile.

**PRESIDENTE.** Sì, sono un « tritico » !

DOMENICO GRAMAZIO. L'altra si vede che è rimasta bloccata in qualche stazione ferroviaria insieme a Cimoli!

PRESIDENTE. Ora non esageriamo!

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Per rispondere all'altra arriverà un mio collega.

DOMENICO GRAMAZIO. Dice che non ha facoltà di rispondere!

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Mi consenta, onorevole Gramazio: per rispondere all'altra interrogazione da lei presentata arriverà un collega, che è competente per materia.

PRESIDENTE. Credo si possa senz'altro passare, allora, all'esame delle interrogazioni cui faceva riferimento il sottosegretario Albertini, per poi tornare, successivamente, su questa interrogazione dell'onorevole Gramazio.

**(Concessione alla FAR dei voli Roma-Genova)**

PRESIDENTE. Passiamo alle interrogazioni Gramazio n. 3-01531, Taradash n. 3-01534 e Mammola 3-01535 (*vedi l'allegato A - 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*. La società FAR Airlines, con sede in Milano, inizialmente costituita come Srl, ha ottenuto in data 9 settembre 1994 la licenza di esercizio per effettuare il servizio per il trasporto aereo di passeggeri con l'utilizzo di un aeromobile *executive* tipo Falcon 20 (da otto a dieci posti).

Successivamente, trasformatasi in Spa, con istanza in data 19 ottobre 1995 chiedeva che la licenza di cui era titolare fosse intestata alla FAR Airlines Spa.

Dalla documentazione presentata nel settembre 1996 la società risultava amministrata da un consiglio di amministrazione così composto: presidente Staiti di Cuddia Tomaso; amministratore delegato Capillo Giovanni; consigliere Bressani Giorgio Mario.

Sulla società e sui componenti il consiglio di amministrazione fu acquisita dalla prefettura di Roma la certificazione antimafia. Non risultando alcuna comunicazione circa eventuali modifiche della composizione del consiglio di amministrazione della società, questa amministrazione ha richiesto alla stessa l'aggiornamento della documentazione relativa all'organo amministrativo. In data 3 febbraio 1998, la stessa società ha comunicato che il signor Filippo Alberto Rapisarda era stato nominato amministratore unico ed ha contestualmente trasmesso il certificato del registro delle imprese attestante la variazione e i certificati anagrafici del signor Rapisarda, riservandosi di trasmettere, non appena in possesso, il relativo certificato del casellario giudiziale.

Per quanto concerne i collegamenti di linea a cui si fa cenno nelle interrogazioni, si rammenta che la liberalizzazione conseguente all'entrata in vigore dei regolamenti CEE in materia di trasporto aereo, in particolare del regolamento n. 2408 del 1992, ha sancito il principio della libertà di accesso al mercato intracomunitario. Infatti, i vettori comunitari in possesso di una licenza di esercizio valida possono effettuare servizi aerei di linea sugli aeroporti italiani previa semplice notifica; l'attivazione dei servizi deve, ovviamente, essere subordinata al preventivo accertamento, da parte del vettore, dell'operatività degli aeroporti interessati per lo specifico servizio programmato e per il tipo di aeromobile di cui è previsto l'impiego.

Ciò premesso, con istanza datata 1° agosto 1995, la società ha richiesto l'esten-

sione della licenza innanzi citata al fine di utilizzare aeromobili tipo DHC-7 (48 posti), che aveva in programma di acquisire per effettuare alcuni servizi di linea da e per l'aeroporto di Roma Urbe e Cuneo, Padova, Milano, Biella, Foggia e Bergamo. In data 2 settembre 1996, la società chiedeva l'autorizzazione ad impiegare nell'attività di trasporto aereo di passeggeri l'aeromobile tipo DHC-7, aggiungendo ai precedenti anche i servizi di linea Milano-Firenze e Firenze-Bari.

A seguito dell'esito positivo dell'istruttoria delle richieste sopracitate, corredate dalla documentazione prescritta, in data 25 ottobre 1996 la licenza di trasporto aereo fu intestata alla FAR Airlines Spa ed estesa all'utilizzazione dell'aeromobile sopra indicato.

Sulla base dei programmi presentati, la società ha ottenuto per le stagioni inverno 1996-1997 ed estate 1997 uno *slot* giornaliero in entrata ed uno in uscita negli aeroporti di Linate e Firenze, attivando inoltre le linee estive Milano-Albenga-Calvi, Genova-Olbia e Milano-Olbia. Non essendo mai stato attivato il collegamento su Milano e Firenze e non essendo stati, di conseguenza, esercitati gli *slot* assegnati, gli stessi sono stati revocati con decorrenza dalla stagione invernale 1997-1998. A far data dal 13 febbraio 1998 si è proceduto, altresì, a revocare l'autorizzazione all'impiego dell'aeromobile DHC-7 (marche I/FARB) nell'attività di trasporto aereo di passeggeri, a seguito dell'avvenuta cancellazione dell'esercenza dello stesso a favore della società.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gramazio ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01531.

**DOMENICO GRAMAZIO.** Signor Presidente, qualche giorno fa dicevo che mi capita poche volte di dichiararmi soddisfatto o parzialmente soddisfatto delle risposte del Governo alle interrogazioni. In questo caso mi dichiaro totalmente insoddisfatto, perché rimangono tutti i dubbi politici, morali ed amministrativi nei riguardi della concessione che il signor

Rapisarda ha ottenuto e che seguita a gestire. A mio avviso, tanto più il signor Rapisarda interviene, parla e accusa, tanto più ottiene, perché, come ha detto il sottosegretario, si comincia con i voli di piccoli aerei da 8 o 9 posti per arrivare a quelli di aerei da 49 posti, come l'ultimo aeromobile.

Ciò vuol dire che il significato non tanto amministrativo quanto politico della mia interrogazione viene confermato. Tanto più il signor Rapisarda sarà intervistato, tanto più sarà a disposizione di taluni magistrati o inventerà spontaneamente posizioni, tanto più otterrà concessioni e prebende da chi è autorizzato ad elargirle. La copertura del fatto (il sottosegretario Albertini ha detto che non servono determinate autorizzazioni, ma bastano le concessioni e le autorizzazioni successive) sta a dimostrare che anche nel momento in cui Rapisarda ottenne la concessione per il primo volo egli era il *general manager* di una società che aveva come amministratori altri qualificati esponenti, ma dei cui interessi lo stesso Rapisarda era il vero portatore. Una risposta di carattere tecnico-amministrativo, dunque, quella del sottosegretario, che lascia aperti tutti i dubbi — che per me sono certezze — sollevati nell'interrogazione.

Mi ritengo inoltre insoddisfatto per il fatto che non si sa chi possa rispondere alla mia interrogazione sulle ferrovie. Forse manderanno qualcuno a rispondere dopo il consiglio di amministrazione di oggi, quando i ministri si metteranno d'accordo sul personaggio che sarà il nuovo presidente delle ferrovie... Vedo però che il sottosegretario è arrivato e sono convinto che darà risposta alla mia interrogazione.

**PRESIDENTE.** Il collega Taradash, nel frattempo sopravvenuto, ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01534.

**MARCO TARADASH.** Sono rimasto bloccato da un ingorgo, ma ho ascoltato la risposta del sottosegretario attraverso *Ra-*

*dio radicale*; ho anche tentato di sintonizzarmi sul canale 99,3 di RAI Parlamento, ma trasmetteva musica classica invece della diretta dal Parlamento.

Voglio ricordare che l'interrogazione era volta a conoscere il perché fosse stato assegnato questo *slot*, questa possibilità di trasporto aereo alla società di proprietà del signor Filippo Alberto Rapisarda, che ne è anche amministratore delegato, all'indomani di dichiarazioni davanti ai magistrati di Palermo dello stesso Rapisarda, indagato nell'ambito di un'inchiesta per mafia; nel corso di tali dichiarazioni Rapisarda aveva rivolto accuse nei confronti di Silvio Berlusconi e di Marcello Dell'Utri. Si trattava, chiaramente, di un'interrogazione maliziosa. Non mi aspettavo che il sottosegretario venisse a dirci che sì, era stata regalata una possibilità di traffico aereo a questa azienda a seguito della dichiarazione nei confronti di avversari politici del Governo.

Devo tuttavia dichiarare che la risposta è stata sorprendente. Ci si viene a dire che la società FAR, che il Governo sa essere presieduta da Filippo Alberto Rapisarda, ha presentato il certificato antimafia e quindi agisce in piena legittimità sulle tratte che ritiene (alcuni *slot* non li utilizza e vengono restituiti). Sappiamo che oggi in Italia il certificato antimafia è qualcosa da cui devono guardarsi solo coloro che nulla hanno a che fare con la mafia. Se infatti qualcuno è plurindagato, è chiamato più volte a testimoniare in processi di mafia, presenta il certificato antimafia, il Governo non controlla e l'azienda può tranquillamente funzionare. È una bellissima notizia per il paese! Noi sappiamo che i controlli sui certificati antimafia vengono fatti esclusivamente nei confronti delle persone che nulla hanno a che vedere con la mafia. Per le persone — presuntamente innocenti, presuntamente non colpevoli, per l'amor del cielo! — hanno a che fare non con la mafia ma senz'altro con processi per mafia, il certificato antimafia è una semplice dichiarazione — immagino di autocertificazione

— che consente l'esercizio di attività anche di servizio pubblico come quelle di navigazione aerea.

Ribadisco che si tratta di una risposta quanto meno sorprendente rispetto alla quale non posso che dichiararmi non soltanto insoddisfatto, ma anche abbondantemente sconcertato.

PRESIDENTE. L'onorevole Mammola ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01535.

PAOLO MAMMOLA. Non posso che ribadire l'insoddisfazione che è già stata espressa dai colleghi Gramazio e Taradash per la risposta alle nostre interrogazioni, che avevano per oggetto la stessa vicenda e che ponevano al Governo la stessa domanda, ossia come fosse compatibile la concessione della licenza a questa piccola compagnia di recente costituzione.

Si chiedeva, quindi, come fosse possibile che a questa piccola compagnia venissero date in concessione tratte aeree che noi tutti sappiamo quanto siano difficili da ottenere. I cosiddetti *slot*, quindi le possibilità che vengono concesse agli aeromobili e alle società che li gestiscono di atterrare e decollare dai nostri aeroporti, non sono concessioni di così semplice rilascio: c'è una guerra vera e propria tra le compagnie, per ottenerle. Ciò nonostante, questa FAR Airlines, come abbiamo sentito dal sottosegretario, è riuscita ad ottenere — non si capisce bene perché — la possibilità di effettuare traffico aereo da e per diversi aeroporti italiani e non solo italiani.

La nostra insoddisfazione, come è già stato sottolineato da altri colleghi, è dovuta innanzitutto al fatto che quella pronunciata dal sottosegretario non è una risposta ai nostri quesiti. Se avessimo voluto sapere quale fosse la situazione di carattere amministrativo che ha contraddistinto i rapporti tra la suddetta compagnia e la direzione generale dell'aviazione civile, ossia quali supporti cartacei e documentali avessero determinato la concessione di queste autorizzazioni, forse non sarebbe stato neppure necessario

chiamare il Governo a rispondere in quest'aula. La nostra domanda, però, era un'altra: volevamo sapere per quale strana coincidenza — perché in questo paese si va avanti per coincidenze — il rilascio di quelle licenze fosse stato immediatamente successivo a determinate vicende giudiziarie che hanno visto l'amministratore delegato di quella società rivolgere accuse in processi di mafia contro personaggi di grande spicco politico a livello nazionale.

Ciò che poi è sorprendente, a mio modo di vedere, è che il sottosegretario ci venga a dire che tali concessioni furono rilasciate, se non ho inteso male, dietro presentazione di un certificato antimafia e dietro la promessa di presentazione, da parte del medesimo amministratore delegato della società, del suo certificato penale e del suo certificato del casellario giudiziale. Quindi abbiamo saputo (è questa, forse, l'unica notizia che abbiamo ricevuto) che quella concessione è stata rilasciata anche nelle more della presentazione di un documento importante come quello del casellario giudiziale, dal quale, evidentemente, si potevano evincere eventuali procedimenti in cui il Rapisarda — come risulta da tutti gli organi di stampa — fosse coinvolto. Per lo meno, quindi, vi è stata una leggerezza da parte dell'organo amministrativo che ha rilasciato l'autorizzazione, perché veniamo a sapere che la compagnia aerea è stata abilitata anche se il titolare della licenza non ha presentato tutta la necessaria documentazione.

Vorrei fare, allora, un commento sulla nostra realtà giudiziaria. Nelle aule dei nostri tribunali assistiamo alla condanna di persone in base ad una presunzione, secondo cui l'amministratore, il responsabile di un'azienda non poteva non essere a conoscenza di atti di carattere delittuoso che avvenivano all'interno dell'azienda medesima.

Quindi, oggi assistiamo nel nostro paese a condanne « perché non si poteva non sapere ». In questo caso, vorrei sapere come si comporterebbe un tribunale italiano nei confronti del Ministero dei trasporti e in particolar modo della direzione

generale dell'aviazione civile (che fino a prova contraria fa parte del Ministero dei trasporti), perché a questo punto dovremmo presumere, se c'è uniformità di giudizio, che anche il Ministero dei trasporti potrebbe essere condannato perché non poteva non sapere che il Rapisarda era un personaggio che, al di là del fatto che non ha consegnato il suo certificato del casellario giudiziale, aveva qualche problema; il Ministero non poteva non sapere con chi aveva a che fare.

### ***(Ristrutturazione delle FS — Ripresa svolgimento)***

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'interrogazione Gramazio n. 3-01064 (vedi l'allegato A — Interrogazioni sezione 3).

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

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. L'interrogazione presentata dall'onorevole Gramazio e da altri parlamentari interviene su un argomento sul quale oggi si calamita la maggiore attenzione da parte dell'opinione pubblica e del sistema dell'informazione: come sia possibile cioè modernizzare l'azienda Ferrovie dello Stato superando i ritardi decennali che si sono accumulati, i divari, le disfunzioni.

Nell'interrogazione degli onorevoli colleghi c'è una lunga e dettagliata ricostruzione storico-politica, oserei dire, che puntigliosamente delimita alcune scadenze e alcuni passaggi nella vita dell'azienda. Oggi, con questa nostra risposta, il Governo intende sottolineare il valore del passaggio che sta avvenendo.

DOMENICO GRAMAZIO. Quello di oggi. È una coincidenza!

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Proprio quello di oggi. È una singolare coincidenza che la risposta a questa in-

terrogazione avvenga nel momento in cui, come tutti i giornali rilevano in primo piano, si evidenzia la necessità di una svolta e di un messaggio di rilancio e di fiducia. Ciò in coerenza con l'impostazione data dal Governo, da questo Governo, tesa a recuperare quel divario con il trasporto su gomma che pure è ricordato nell'interrogazione dell'onorevole Gramazio.

L'esigenza che ha l'Italia, non solo il Governo o il Parlamento, ma il popolo italiano è quella di un riequilibrio delle modalità di trasporto, di un recupero di fiducia nella possibilità di utilizzare le ferrovie, il treno. Per fare questo c'è bisogno di una riorganizzazione dell'azienda, non solo in termini di efficienza, ma di completa e diffusa trasparenza.

DOMENICO GRAMAZIO. Quella che non c'è!

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Quella che è già stata avviata e che noi vogliamo portare avanti in maniera più incisiva, più continua e più rapida, sulla base della impostazione nuova che la direttiva del Presidente del Consiglio, la famosa direttiva Prodi, emanata circa un anno fa, ha dettato sul risanamento gestionale del settore. Questa direttiva ha dato avvio al processo di pianificazione aziendale svoltosi nel corso del 1997, fino all'approvazione dei piani di impresa, con proiezioni fino al 2001. Il piano si basa su un'azione convergente, sia per lo sviluppo commerciale (incremento dei ricavi per effetto di maggiori volumi di traffico, di aumenti dei prezzi, di trasformazione del *mix* di produzione a vantaggio di servizi) sia sul piano della riduzione dei costi (dai costi operativi fino al contenimento del costo del lavoro). Di ciò vi è traccia, trattandosi inoltre di importanti decisioni, nel nuovo contratto sottoscritto dai sindacati e dall'azienda.

Sulla base dei contenuti del piano, il Governo ha previsto, nell'ambito della legge finanziaria, norme che consentono il

rilancio degli investimenti nelle ferrovie. In un rapporto positivo tra l'azione del Governo ed il contributo che il Parlamento autorevolmente ha inteso dare, nella più recente legge finanziaria è stato introdotto un consistente stanziamento aggiuntivo che rende disponibili ulteriori risorse per proseguire i processi di modernizzazione ed efficientamento della rete ferroviaria.

La sigla dell'accordo contrattuale tra i sindacati e l'azienda crea le condizioni per una riorganizzazione industriale dell'azienda, basata su incrementi di produttività compatibili con il miglioramento dei livelli di sicurezza e di affidabilità del sistema ferroviario.

Sulla base dei dati emersi dalla contrattazione sindacale, dovranno essere rivisti i risultati del piano d'impresa per individuare l'obiettivo impegnativo conseguibile dall'azienda ferroviaria nel corso del prossimo quadriennio. La tempistica e le modalità dei processi di societizzazione delle attività anche in riferimento al nuovo modello della TAV, cioè alla chiusura della stessa ed all'istituzione di una nuova struttura di gestione della rete, andranno realizzati sulla base degli indirizzi che il Governo indicherà secondo quanto disposto dalla legge finanziaria.

Nel frattempo il Ministero dei trasporti sta completando il lavoro di analisi per il recepimento della normativa europea; mi riferisco alle tre direttive europee a partire dalla n. 440 sulla separazione societaria della gestione della rete e della gestione del servizio. Entro la metà del 1998, anche sulla base di tale regolamentazione, potrà essere presentato il progetto di riorganizzazione divisionale dell'azienda e poi di evoluzione verso le nuove strutture societarie.

Come si può notare dall'elencazione delle attività realizzate ed in corso, il Governo ha posto mano alla trasformazione strutturale delle ferrovie italiane, compatibilmente con la regolamentazione europea e con la necessità di ammodernare il sistema ferroviario.

Comprendo quali possano essere le osservazioni in questa fase; rispetto ai

programmi e agli impegni enunciati e affrontati concretamente dal Governo, vi è stata, nel periodo precedente, una situazione preoccupante relativa a più incidenti, che hanno danneggiato l'immagine dell'azienda ed attratto l'attenzione dell'opinione pubblica nei confronti dell'attività dell'azienda stessa.

Ho già parlato delle misure eccezionali che il Governo ha inteso assumere per quanto riguarda il problema della sicurezza. Tuttavia gli onorevoli interroganti hanno posto questioni di natura più strutturale alle quali era giusto dare riscontro, chiarendo che i frutti di questo lavoro non possono essere giudicati solo giorno per giorno o settimana per settimana; richiedono un lavoro di lunga lena e quindi una valutazione di bilancio a medio termine. Sarebbe illusorio attendersi risultati solo nel breve periodo, che pure vi devono essere e devono invertire una tendenza, che è stata di ritardi strutturali accumulati dal nostro paese. Comunque, rispetto a tali ritardi ed all'interrogativo che si pongono molti cittadini, chiedendosi se ce la faremo a riorganizzare le ferrovie, ritengo che il Governo ed il Parlamento insieme possano rispondere « sì ».

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gramazio ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01064.

**DOMENICO GRAMAZIO.** Presidente, ringrazio il sottosegretario per il taglio che ha voluto dare alla sua risposta e per il momento particolare in cui essa è giunta; si tratta della risposta ad una delle tante interrogazioni da me presentate. Mi permetto, infatti, di richiamare l'attenzione del Presidente della Camera sul fatto che attendo la risposta ad altre 116 interrogazioni concernenti le Ferrovie. Pertanto quella odierna non può essere considerata una risposta complessiva, anche se rappresenta un passo in avanti. Mi risulta che sono intercorsi dei colloqui tra il ministro Burlando e l'amministratore delle ferrovie, dottor Cimoli, che oggi sarà riconfermato, almeno così sembra...

**GIUSEPPE SORIERO,** *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Così sarà!

**DOMENICO GRAMAZIO.** ... nell'incarico di amministratore delegato delle ferrovie. Si taglia solo la testa del presidente, mentre si sarebbe dovuta tagliare la testa dell'intero consiglio di amministrazione e del suo responsabile a tutti gli effetti, quel Cimoli che è stato difeso a spada tratta da questo Governo ed *in primis* dal ministro Burlando, quel Cimoli che qualche settimana fa, quando il caos nelle ferrovie è aumentato, sembrava essere stato messo in un angolo nella gestione delle Ferrovie dello Stato.

Il sottosegretario ha ricordato che in questa interrogazione abbiamo fatto un *excursus* storico-politico della gestione delle ferrovie, ma voglio ricordare a me stesso che meno di una settimana fa il ministro Burlando è venuto in Commissione trasporti per svolgere il suo ultimo intervento nell'ambito delle audizioni sul problema delle ferrovie, successivamente, alle 15, è venuto in aula a rispondere ad alcune interrogazioni, mentre alle ore 16 il Presidente della Camera ci ha comunicato che il ministro Burlando, come altri ministri, era in missione. Alle ore 17 è arrivata la notizia di un'altra tragedia ferroviaria, infatti un treno era finito su un altro.

Eppure, alle 15 di quello stesso giorno il ministro Burlando ci aveva parlato della sicurezza sulle linee ferroviarie, ci aveva fornito le cifre in merito agli incidenti avvenuti, aveva indicato quali erano le tratte in cui si erano verificati gli incidenti ed aveva spiegato quanto negativamente essi incidano sulla gestione delle Ferrovie dello Stato, considerato l'effetto che ogni incidente determina nell'opinione pubblica.

Il vero danno non sarebbe quello materiale subito dalle ferrovie con gli incidenti, bensì consisterebbe in quanto riportato il giorno dopo sulla stampa che ci fa sapere che le nostre linee ferroviarie, il nostro sistema ferroviario, la nostra azienda ferroviaria non sono adeguati ai

tempi dell'Europa, ma nemmeno a quelli dell'Italia, se è vero come è vero — come lei, onorevole sottosegretario, sa benissimo — che si continua a privilegiare il trasporto su gomma rispetto a quello su rotaia. Ciò probabilmente è determinato dal tipo di investimenti realizzati dai passati Governi svariati anni fa, quando si scelse di privilegiare la realizzazione delle autostrade rispetto al potenziamento delle linee ferroviarie.

Desidero, inoltre, ricordare a me stesso ed al sottosegretario, che è attento a tali problemi, che quanto avviene nelle piccole tratte ferroviarie rappresenta la maggiore delle tragedie. Quando parlo delle piccole tratte ferroviarie, penso ai lavoratori pendolari che in ogni regione di Italia necessitano del collegamento ferroviario per raggiungere il posto di lavoro. Ricordo che spesso gli incidenti che si verificano sulle piccole linee regionali — chiamiamole così, anche se non sono gestite a livello regionale, bensì dalle ferrovie — determinano un considerevole stato di confusione e la fuga dei cittadini dal mezzo ferroviario.

Con la mia interrogazione, ho voluto porre in evidenza alcuni aspetti del problema. Mi auguro che il sottosegretario, in ragione dell'intelligenza che ha sempre dimostrato e della sua sensibilità politica, solleciti il ministro Burlando a ricevere da Cimoli una risposta alle altre 116 interrogazioni che il sottoscritto ha presentato. Caro sottosegretario, queste mie interrogazioni sono alla portata della stampa quotidiana che, ogni volta che fa un attacco, si deve rifare al testo di una mia interrogazione. Infatti, ci si trova sistematicamente di fronte ad un problema che avevo già sollevato in un mio strumento di sindacato ispettivo e che avevo più volte sottoposto all'attenzione della Camera e del ministro, certo non all'attenzione di Cimoli che è un disattento. Infatti, Cimoli presta attenzione esclusivamente al fatto di telefonare ogni mattina alle ore 8 alla segreteria di Burlando per sapere se può uscire di casa e se si può recare a Villa Grazioli. Non è questo il problema.

Concludo ricordando che la mia interrogazione oggi cade in un momento par-

ticolare della vita delle ferrovie: infatti da oggi pomeriggio avrà inizio la nuova gestione che però vede il « macchinista malato » — Cimoli — alla guida della locomotiva inefficiente delle ferrovie italiane.

### **(Collegamento ferroviario Porta Vittoria e la Bovisa)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Volontè n. 3-01583 (*vedi l'allegato A — Interpellanze e interrogazioni sezione 5*).

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

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. L'interrogazione dell'onorevole Volontè interviene sulla costruzione del collegamento ferroviario passante tra Milano Porta Garibaldi e Milano Porta Vittoria che va riguardata anche in relazione alle connessioni con le esistenti linee ferroviarie dello Stato e con le linee delle Ferrovie nord Milano. Per la costruzione di questo collegamento è stata stipulata un'apposita convenzione tra la regione Lombardia, il comune di Milano, le Ferrovie dello Stato Spa e le Ferrovie nord Milano esercizio Spa.

La proprietà dell'infrastruttura è delle Ferrovie dello Stato, salvo un breve tratto di proprietà delle Ferrovie nord Milano e, ai sensi della citata convenzione, sono state consegnate alle Ferrovie dello Stato le opere di nuova realizzazione.

L'apertura del passante ferroviario di Milano, che collega la rete FS con la rete Ferrovie nord Milano è stata fissata per fasi a partire dalla fine del 1997. Il primo tratto del passante ferroviario tra le stazioni di Bovisa e Porta Venezia è stato aperto all'esercizio il 21 dicembre 1997.

L'offerta attuale prevede un servizio cadenzato a quindici minuti per ogni senso di marcia, dalle ore 6,50 alle 20,35; la gestione delle stazioni è affidata alle Ferrovie dello Stato Spa.

Attualmente viene impiegato materiale rotabile delle Ferrovie nord Milano esercizi ed è previsto l'impiego di personale e di convogli delle FS. La maggiore disponibilità di materiale rotabile consentirà di aumentare, entro poche settimane, le frequenze dei convogli a dieci minuti per ogni senso di marcia.

I lavori per il completamento del tratto sotterraneo da Porta Venezia a Porta Vittoria, i cui finanziamenti sono stati assicurati recentemente dal Governo, sono attualmente in corso. Il termine dei lavori con l'attivazione di tutto il sistema passante da nord Milano (linee FS e Ferrovie nord Milano) con le diramazioni a sud in direzione Pioltello e Rogoredo, che riguardano le linee FS da Lodi a Piacenza, Pavia-Genova e Cremona-Mantova, è previsto per il 2002.

A conclusione dei lavori di allacciamento delle reti ferroviarie fra le stazioni del passante di Lancetti e di Certosa potranno essere attivati i collegamenti diretti da e per Milano Porta Venezia con le direttrici Saronno, Seveso e Gallarate. Il materiale rotabile che verrà utilizzato per il servizio del sistema passante è del tipo TAF (treni ad alta frequentazione), attualmente in fase di allestimento.

Per quanto riguarda infine la presidenza delle Ferrovie nord Milano, si fa presente che tale nomina rientra nelle competenze della regione Lombardia, azionista di maggioranza della società medesima.

Con questa risposta il Governo intende segnalare il massimo di attenzione sul problema sollecitato dall'onorevole Volontè, essendo questo uno degli argomenti di maggior rilievo su cui il Ministero dei trasporti si sta confrontando con le istituzioni regionali e locali della Lombardia.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Volontè ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01583.

**LUCA VOLONTÈ.** Ringrazio innanzitutto il sottosegretario Soriero. Prima di dichiarare la mia soddisfazione per la risposta fornita dal rappresentante del

Governo, vorrei scusarmi con il Presidente e con alcuni colleghi per il fatto che non sono giunto puntuale all'inizio della seduta, per un disguido di comunicazione degli uffici.

Signor sottosegretario, la ringrazio anche perché in questo modo risponde pure ad una interrogazione presentata nel giugno del 1997, con la quale si chiedeva una riflessione approfondita da parte del ministero sul caso delle presunte incompatibilità che hanno poi portato alle dimissioni del presidente Roth.

La ringrazio per la sua risposta, anche se mi farebbe piacere di poter disporre di uno scadenario più chiaro delle fasi di costruzione e di realizzazione definitiva di questo collegamento, in generale, tra Ferrovie dello Stato e Ferrovie nord Milano. Avanzo tale richiesta perché, pur essendo soddisfatto dell'attenzione con la quale il Governo sta verificando le fasi di attuazione di questo progetto, devo sottolineare al Governo come la situazione di disagio continui purtroppo a permanere. Essendo le Ferrovie nord Milano l'unico vero mezzo di comunicazione esistente tra la periferia delle province lombarde e il capoluogo della regione, questa situazione di disagio si aggrava ogni giorno di più non solo per la mancanza di mezzi di locomozione, ma anche a causa di questi problemi che verranno risolti — come evidenziava giustamente il sottosegretario Soriero — solo ed esclusivamente, o in parte almeno fondamentale, grazie ad un più rapido collegamento tra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie nord Spa.

Un'analoga attenzione vorrei chiedere al Governo riguardo all'importanza di questo collegamento e per quello futuro tra Ferrovie dello Stato, Ferrovie nord e aeroporto della Malpensa. Grazie a questo collegamento, quest'ultimo diventerà non solo l'aeroporto più grande del nord, ma anche un aeroporto facilmente raggiungibile e spendibile anche a livello internazionale come una struttura di facile comunicazione con il centro di Milano e con le province più importanti.

Per queste ragioni, nel ringraziare nuovamente il sottosegretario Soriero, gli ri-

volgo la preghiera che questa attenzione venga moltiplicata nelle prossime settimane e nei prossimi mesi affinché i disagi che tutti i giorni subiscono i pendolari (ricordo i miei quindici anni di pendolarismo sulle Ferrovie nord Milano) possano essere mitigati, almeno in parte, nei prossimi mesi.

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

Sospendo la seduta fino alle 15.

**La seduta, sospesa alle 9,55, è ripresa alle 15.**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
LORENZO ACQUARONE

**Svolgimento di interrogazioni  
a risposta immediata.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, alle quali risponderà il Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Romano Prodi.

Ricordo che, in base all'articolo 135-bis del regolamento, il presentatore di ciascuna interrogazione ha facoltà di illustrarla per non più di un minuto. Il Presidente del Consiglio dei ministri risponderà quindi immediatamente per non più di tre minuti. Successivamente, l'interrogante, o altro deputato del medesimo gruppo, avrà diritto di replicare, per non più di due minuti.

Lo svolgimento delle interrogazioni è ripreso in diretta televisiva.

**(Politica di sviluppo per il Mezzogiorno)**

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interrogazione Russo n. 3-01969 (vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 1).

L'onorevole Russo ha facoltà di illustrarla.

PAOLO RUSSO. Egregio Presidente, la interrogo per conoscere quali sono i reali intendimenti del Governo circa le politiche di sviluppo per il lavoro nel Mezzogiorno d'Italia e nelle aree depresse del nord, con particolare riferimento alla vicenda per la quale pure il Parlamento aveva già espresso una celere volontà di intervento, delegando proprio al Governo l'opportunità di operare in regime di decreti attuativi.

Il Governo ha prima convocato con pompa magna un Consiglio dei ministri la scorsa settimana per approfondire ed approvare la proposta di decreto delegato, poi ha repentinamente e con sommo imbarazzo fatto dietro-front al cospetto dei consueti veti incrociati che ormai da tempo si abbattono sul suo dicastero.

Si vuole allora continuare ad operare alla giornata, con un pulviscolo di provvedimenti estemporanei, partoriti peraltro in logiche talora centraliste, talaltra neofederaliste, o piuttosto sarebbe stato necessario nei due anni del suo Governo un utile approfondimento di una proposta unica e globale?

Presidente, dimentichi per una volta gli improbabili equilibri di Governo e si scaldi, osi, scavalcando divieti ed *aut aut*; abbandoni le estenuanti mediazioni e camarille di potere; assuma una forte ed innovativa iniziativa che garantisca più sviluppo e più lavoro al sud! Senza retorica: i giovani del Mezzogiorno attendono questo!

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri ha facoltà di rispondere.

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Non è difficile rispondere a questa interrogazione, proprio perché il Governo aveva preparato una proposta. Dico « aveva » perché effettivamente noi abbiamo ritirato il decreto, ma non per i veti incrociati, che, come sosteneva l'onorevole interrogante, da gran tempo sostengono il Governo; di solito i veti incrociati lo sostengono per poco tempo, quindi vuol dire che non è questa la questione. Si è preferito, anche rispetto

al Parlamento, anzi soprattutto per rispetto del Parlamento e delle richieste della Commissione bilancio, ritirare la nostra proposta perché proseguisse il dibattito parlamentare di questi giorni.

Devo dire, però, che mi sembra giusto che il Governo ribadisca qui le sue linee, che per me rimangono validissime — anche se la proposta, su invito del presidente della Commissione parlamentare, è stata ritirata — in ordine all'agenzia per lo sviluppo e l'occupazione. Non si tratta di un rinnovamento dell'imprenditoria di Stato, è un'agenzia che deve promuovere, agevolare, gli sforzi, le iniziative autonome della realtà meridionale, degli imprenditori e delle imprese, a cui si richiama l'onorevole interrogante, dei lavoratori e degli enti locali del sud.

Evidentemente non mi sembrava opportuno lavorare in questa direzione, con la perplessità delle Commissioni parlamentari e di altri grandi protagonisti della società italiana, che non sono i veti incrociati, ma sono coloro con cui bisogna interagire nel portare avanti la nostra agenzia. Io ho offerto una pausa di riflessione, la parola spetta ora al Parlamento, ai partiti, ai sindacati e alla Confindustria. Quello che voglio dire è che il Mezzogiorno non può aspettare a lungo una risposta.

Il Governo, perciò, non attenderà a lungo: ho chiesto un dibattito e spero che esso sia veloce, rapido. Se sarà necessario modificare qualcosa nella nostra proposta, sarà fatto; tuttavia sono ancora fedele alla proposta che avevamo preparato nei giorni scorsi: l'agenzia per lo sviluppo e l'occupazione dovrebbe fungere da stimolo all'imprenditorialità ed alla ripresa del Mezzogiorno; basata sulle iniziative di carattere locale e non sugli incentivi a pioggia, si fonderebbe su uno sviluppo sbilanciato (se mi è concesso di usare un'espressione un tempo cara agli economisti, cioè dovrebbe agire su alcune zone del Mezzogiorno — quindici o venti aree — sulle quali concentrare gli incentivi in modo da far fermentare l'economia del Meridione. Ecco la nostra proposta. Mi auguro che il Parlamento prepari in

fretta, molto rapidamente, una proposta alternativa. Su questo ci misureremo.

PRESIDENTE. L'onorevole Russo ha facoltà di replicare.

PAOLO RUSSO. Egregio Presidente del Consiglio, non sono soddisfatto delle sue generiche affermazioni, peraltro stancamente ripetute. Ma sono certo — soprattutto — che non sono soddisfatti i milioni di giovani disoccupati del Mezzogiorno d'Italia; non sono soddisfatti gli imprenditori, migliaia di essi, pur disponibili ad investire capitali e risorse, ma costretti da una burocrazia opprimente, da un credito asfissiante, da un clima di violenza perdurante, nonché da un mercato del lavoro ingessato e zavorra di ogni condizione di libero sviluppo, ad operare su altri mercati o addirittura in altri continenti; non sono soddisfatti i 40 mila giovani che avevano creduto nella possibilità dei prestiti d'onore e che sono stati forse beffati o addirittura truffati; non sono soddisfatti i circa 100 mila neoassistiti dei lavori socialmente utili, in attesa che il sussidio pietoso diventi non sterile sostegno al reddito, ma retribuzione per un lavoro produttivo; non sono soddisfatti i giovani del sud, cui voi proponete deportazioni forzate dal bisogno, senza programmare alcuna condizione di sviluppo che non sia estemporanea; non sono soddisfatti quanti da oltre un anno attendono la promessa conferenza nazionale sull'occupazione, prevista addirittura con una sede, in Napoli, e poi ripetutamente rinviata (non senza il volto della vergogna) *sine die*.

Presidente, comprendo il suo imbarazzo quando si ragiona di IRI.

ROMANO PRODI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Non c'è alcun imbarazzo!

PAOLO RUSSO. Capisco le sue incertezze al timone di un Governo coeso solo nell'esercizio del potere.

Il Mezzogiorno ha bisogno di sgravi fiscali e contributivi, di lotta senza quartiere alla criminalità, di un flessibile e