

A tale proposito l'appunto predisposto da qualche collaboratore legale del Ministero per il sottosegretario può essere utile per chiunque ritenga opportuno presentare un ricorso alla Corte costituzionale.

Ciò detto, Presidente, ho visto un certo imbarazzo, una certa apprensione da parte della maggioranza e del suo Governo nel rispondere all'interpellanza. Ne sono un esempio i sette giorni di riflessione che la Presidenza si è presa per giudicare l'ammissibilità o meno della nostra mozione sullo stesso argomento, vale a dire sull'eccesso di delega in questo caso.

Perché succede tutto questo? È una domanda che mi pongo. Si potrebbero trovare altri esempi anche per altre occasioni e per altri gruppi. Su temi così importanti il Governo risponde in certo modo un po' offendendo il buon senso di chi presenta le interpellanze e dell'opposizione e — diciamolo chiaramente — a nostro parere offendendo anche la Carta fondamentale su cui si basa l'unità formale e sostanziale del popolo italiano.

È presto detto perché succede questo. Diversamente da quello che pensano alcuni miei colleghi, ci troviamo di fronte alla tirannia della maggioranza. Nei confronti delle categorie, delle associazioni e dei loro milioni di iscritti « la maggioranza », come diceva Tocqueville, « traccia un cerchio formidabile intorno al pensiero e all'azione », cosicché l'artigiano, il piccolo imprenditore e il commerciante, « prima di rendere pubbliche le sue opinioni, credeva di avere dei partigiani; gli sembra di non averne più ora che si è fatto conoscere da tutti, poiché coloro che lo biasimano si esprimono ad alta voce e coloro che la pensano come lui, senza avere il suo coraggio, tacciono o si allontanano oppure sono fortemente indotti ad usare questo modo di vivere ».

Nello stesso tempo, a chi ha il compito di rappresentare i ceti moderati in Parlamento il padrone — il Governo in questo caso — non dice più: « tu penserai come me o morirai »; dice: « sei pure libero di

non pensare quello che penso io, ma da questo giorno ti tratterò e tu sarai per me uno straniero ».

Il tentativo è cioè quello di piegare la volontà, di costringerla insieme alla libertà dentro interpretazioni delle norme, anche della Carta fondamentale, già preordinate, così da configurare un dispotismo più mite ed esteso, rispetto al passato, che tende ad avvilito gli uomini senza tormentarli.

Abbiamo la convinzione che, posta in questo modo, la questione definisca più precisamente l'oggetto ed il cuore — si direbbe in lingua inglese — dell'interpellanza. Certo, se gli uomini fossero angeli, non occorrerebbe alcun Governo, e neanche un Governo dell'Ulivo, ma se gli attuali governanti si credessero angeli e frequentemente violassero addirittura la Carta fondamentale della nazione, cosa ci resterebbe da fare? Se addirittura protraessero il suicida tentativo di violare non solo i sentimenti morali della nazione ma anche la sua ricchezza stessa, umiliando i commercianti, come sarebbe allora possibile difendersi?

Oltre il controllo da parte del popolo, oltre gli sforzi delle parti politiche, tese ad aumentare le opportunità e gli spazi di libertà per la società e le sue articolazioni, è necessario che il Parlamento rifletta sul pericolo di quanto sta avvenendo in questi giorni, sull'inviolabilità della Costituzione vigente nei paesi democratici oltreiché civili e sui suoi rapporti istituzionali con il potere esecutivo. Ciò che dobbiamo evitare, cari colleghi e caro Presidente, è quello che descrive Jefferson nei suoi *Appunti sullo Stato della Virginia* quando mette in guardia dal dispotismo, dal concentrarsi cioè — di fatto o in alcuni casi — del potere esecutivo, legislativo e giudiziario nelle mani di uno solo di essi. Ciò non sarebbe reso meno grave dal fatto che governanti potessero essere eletti direttamente dal popolo.

Nei lavori preparatori, così come nella Costituzione vigente, si sancisce l'impegno che i poteri fra i vari organi siano ripartiti ed equilibrati e che nessuno di essi possa varcare i propri limiti costituzionali, così

che all'usurpazione da parte dell'esecutivo di poteri degli altri organi, entrambi ed il popolo stesso possano difendere i propri diritti. Noi chiediamo che anche il Parlamento sappia difendere i propri diritti, i diritti degli eletti del popolo e quelli del popolo che rappresentiamo contro questa abusata — dal nostro punto di vista anche anticostituzionale — decretazione delegata.

Come diceva Sturzo nel 1951, noi del CDU siamo una minoranza che ha « le mani nette ed il coraggio della verità, non abbiamo nulla da perdere e da guadagnare dal compito che deriva dal controllo politico e parlamentare e — sicuramente — non aspiriamo a partecipare alla coalizione governativa per trarne vantaggi di partito e di persone ». Abbiamo cercato in ogni occasione, con determinazione, di tradurre il programma del Polo in iniziative parlamentari, come abbiamo fatto per la scuola, il lavoro e l'occupazione, per l'agricoltura, le piccole e medie imprese, le aree depresse del paese, le privatizzazioni e, oggi qui, mentre altri parlano tanto nelle televisioni e nelle piazze, anche per il commercio nel rispetto del vincolo elettorale. Non ci siamo mossi di un millimetro né ci muoveremo da questa impostazione. Il confronto odierno sul commercio ne è testimonianza palese. Non bastano le sceneggiate televisive, l'opposizione, fin quando esiste il Parlamento al quale dobbiamo tutti rispetto, si fa in quest'aula (*Applausi dei deputati del gruppo misto-CDU*).

(Interventi per le Ferrovie dello Stato)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Tatarella n. 2-00919 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 4*).

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

ENZO SAVARESE. L'interpellanza è estremamente sintetica e si riferisce ad un problema che il rappresentante del Governo conosce bene, avendo anche ieri risposto in maniera assolutamente insoddisfacente ad un'interrogazione del collega

Gramazio, riguardante lo stesso argomento. Del resto l'esito del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato di ieri pomeriggio non è altro che la risposta e la conferma ai timori evidenziati nell'interpellanza firmata dal presidente Tatarella.

Il gruppo di alleanza nazionale ritiene, non da ieri, che le Ferrovie dello Stato siano un problema di emergenza nazionale. Le Ferrovie dello Stato sono state gestite malissimo per anni e, come ho scritto in un articolo pubblicato sul quotidiano del nostro partito, *Il secolo d'Italia*, vivono una sorta di gestione pirandelliana, tra la confusione di chi crede nella necessità dell'alta velocità e chi invece ritiene che l'azienda debba assicurare collegamenti funzionali rapidi e possibilmente sicuri.

Tutto ciò non è stato fatto. Da anni le ferrovie rappresentano uno dei « bubboni » più pesanti nel bilancio dello Stato e negli ultimi due anni l'aggravio da economico è diventato un aggravio per la sicurezza del passeggero. Il ministro Burlando è venuto in Commissione trasporti a dirci che comunque ci sono molti più morti sulle strade: francamente abbiamo trovato questo snocciolare di cifre un po' provocatorio. Non si prende atto che le Ferrovie dello Stato sono un'azienda in crisi drammatica.

Vorremmo sapere dal Governo se sia vero che l'ex presidente Crisci, del quale tra l'altro non sappiamo quali fossero le funzioni, ha dichiarato quand'era presidente che le Ferrovie sono insanabili e incurabili. Vorremmo sapere dal Governo se nominando un professore come Demattè, che sicuramente ha dato il peggio di sé come presidente della RAI (che certamente non è stata risanata e rappresenta un altro di quei « bubboni » che gridano scandalo), se sostituendo un presidente amico del Presidente della Repubblica con un presidente amico del Presidente del Consiglio si ritenga di soddisfare le esigenze di managerialità e di professionalità specifica del settore.

Al sottosegretario non sfuggirà che nessuno dell'attuale vertice delle Ferrovie

dello Stato ha mai visto un treno, se non da passeggero o giocando da bambino con quelli elettrici. È allora forse il caso di domandarsi se sia legittima una sequela di nomine da parte del Governo che privilegiano l'amicizia e l'appartenenza rispetto alla professionalità. Credo infatti che esistano *manager* bravi anche se con la tessera del PDS; i nomi non sono sconosciuti al Governo. Nelle Ferrovie dello Stato ce n'erano tanti che sono stati gestori, che hanno diretto, che adesso sono in altre aziende, vicine al partito di maggioranza relativa, e che conoscono le Ferrovie dello Stato. No, si è fatta ancora una volta una scelta di lottizzazione, per cercare di sanare i contrasti all'interno della maggioranza. Forse adesso ripartirà il piano dell'alta velocità perché c'è un ex collega verde nel consiglio di amministrazione.

Dunque, si è fatta questa scelta ma non si è mai parlato seriamente di quali siano per il ministro le prospettive ed il futuro delle Ferrovie dello Stato. Non si è mai detto che in cinque anni il personale delle Ferrovie dello Stato è diminuito di 100 mila unità mentre il costo globale del lavoro è rimasto invariato, come pubblicava il quotidiano *Il Messaggero* due giorni fa e come sappiamo, come denunciano i sindacati, non quelli compiacenti e ricompensati dalla gestione Necci nella corresponsione della gestione delle Ferrovie dello Stato.

È necessario un dibattito serio perché, quando si chiedono ai cittadini sacrifici gravi in termini di tasse e di balzelli, quando si chiede alla Commissione trasporti di approvare i finanziamenti e i piani di sviluppo delle Ferrovie dello Stato, si ha anche il dovere di rendere chiare le strategie del Governo per il settore. Non si possono fare solo operazioni di imbellettamento o, come dicevo ieri, di cosmesi. Demattè, che qualcuno ha definito un ottimo *testimonial* per il tonno Nostromo, probabilmente è più bello di Crisci, ma le Ferrovie dello Stato hanno bisogno di altro, di gente che capisca il mondo dei trasporti, perché altrimenti ci

troveremo da qui ad un anno a dire che abbiamo sbagliato e troveremo un altro agnello sacrificale.

Abbiamo scoperto che le Ferrovie dello Stato andavano male per colpa di un certo signor Crisci. Questo è quello che è uscito fuori dalle decisioni del consiglio di amministrazione di ieri.

C'era una persona incapace e quegli incidenti erano dovuti a quel presidente, amico del Presidente Scalfaro. Francamente è inaccettabile che il Governo non trovi la forza ed il coraggio di dire che le ferrovie devono essere cambiate e che dobbiamo lavorare in quella direzione. È questo ciò che chiediamo al Governo e vorremmo una risposta una volta tanto soddisfacente, positiva.

I dubbi sulle ferrovie non sono i dubbi politici di un'opposizione che fa il suo mestiere e il suo dovere correttamente, sono dubbi — e il sottosegretario Soriero lo sa bene — che attraversano la maggioranza. Le dichiarazioni di rifondazione comunista, le chiacchiere dei colleghi sulla gestione delle Ferrovie dello Stato le conosce, sa bene cosa sappiamo, cosa pensiamo e cosa diciamo delle ferrovie. E allora si abbia il coraggio di dire in quest'aula, come pure ha fatto il ministro Burlando — lo devo dire con grande franchezza — che le Ferrovie dello Stato sono un'emergenza nazionale.

Ma all'emergenza si risponde con operazioni serie, non con imbellettamenti e cambi nel consiglio di amministrazione, se poi non si vuol essere consequenziali nello stravolgimento delle funzioni delle ferrovie. Cosa devono fare le ferrovie? Trasporto pubblico locale, servire le grandi aree metropolitane, assicurare trasporti efficienti fra le grandi città, oppure gestire le stazioni, con Metropolis, o il settore turistico con la CIT? Sono tanti i punti interrogativi sulle Ferrovie dello Stato ai quali il Governo non risponde in maniera soddisfacente.

Questo è il senso dell'interpellanza, ma sappia anche il Governo che sulle ferrovie alleanza nazionale raddoppierà l'interesse perché non accettiamo questo tipo di risposte, che francamente possono soddi-

sfare chi è in cerca di capri espiatori nell'immediato, ma non soddisfano il passeggero. Voglia Iddio che non si verifichi un altro incidente, ma se non verranno garantite le condizioni di sicurezza, se si parlerà di scatole nere da qui al 2001, come faceva Burlando, o di un programma di soppressione dei passaggi a livello graduato negli anni, se non si realizza che nelle ferrovie va difesa, gratificata e tutelata la gente che ci lavora, alla quale devono essere garantite condizioni di sicurezza e di efficienza sul lavoro, ebbene tutto questo sarà inutile.

E allora il Governo fornisca una risposta finalmente chiara. Cosa vogliamo fare di queste Ferrovie dello Stato, di questo servizio così importante per l'Italia?

PRESIDENTE. 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. Nell'interpellanza urgente presentata dagli onorevoli Tatarella, Savarese e Bocchino si sollecita il Governo ad esplicitare un punto di vista più deciso sulla grande questione che è all'attenzione dell'opinione pubblica e della stampa, cioè quella del risanamento e del rilancio delle Ferrovie dello Stato.

L'onorevole Savarese ha ricordato che già ieri in quest'aula l'argomento è stato al centro del dibattito in occasione della risposta ad una interrogazione presentata dall'onorevole Gramazio. A dire il vero, se l'onorevole Savarese mi consente, i toni espressi dall'onorevole Gramazio sono stati ben altri, come testimonia il verbale della seduta di ieri, nel quale non si ritrovano le espressioni « insoddisfante, insoddisfazione, giudizio negativo ». Evidentemente già ieri la risposta del Governo aveva presentato argomenti più convincenti, che ripropongo questa mattina cogliendo il senso politico della sollecitazione che l'onorevole Savarese ha espresso con forza ed alla quale intendo rispondere a nome del Governo con altrettanta forza e nettezza.

Le Ferrovie dello Stato sono insanabili, incurabili? No. La sfida può essere conclusa positivamente. Certo è una sfida senza precedenti, perché per troppi anni da più parti politiche si è accettato che le Ferrovie dello Stato fossero considerate in qualche misura la modalità residuale del sistema dei trasporti italiano; per anni è prevalso l'elogio, il mito, il successo dell'automobile e dell'autostrada, di una modalità di trasporto — cioè — che purtroppo implica oltre 6 mila morti all'anno. Ecco perché abbiamo il dovere politico e morale di rilanciare il trasporto su treno, che offre ben altre garanzie di sicurezza (al di là degli incidenti pure gravi che si sono avuti, sui quali la posizione del Governo è stata molto esplicita e molto netta).

Se vogliamo davvero essere un paese moderno ed europeo, dobbiamo portare fino in fondo la scelta di uno sviluppo della rete ferroviaria e della qualità del servizio ferroviario in Italia. Mi pare quindi di poter esplicitare una risposta positiva all'interrogativo posto dall'onorevole Savarese.

Siamo convinti che non può essere una questione di parte, sulla quale continuare a rimbalzare polemiche. Al di là della polemica politica è oggettivo che, se vuole davvero integrarsi in Europa (nelle grandi reti transnazionali europee), l'Italia deve riuscire a compiere un salto di qualità nello sviluppo della grande rete ferroviaria nazionale.

Per fare questo non ci siamo limitati alle modifiche — pure importanti — intervenute nel consiglio di amministrazione; non abbiamo accettato « imbellettamenti », ma già nei mesi scorsi abbiamo assunto le nostre responsabilità come Governo.

È giusto ricordare, in proposito, il rilievo della direttiva del Presidente del Consiglio sul risanamento ed il rilancio delle Ferrovie, perché — come l'onorevole Savarese ricorderà — essa era stata il frutto di molte polemiche anche esasperate. Un anno fa, il Governo assunse la responsabilità di una scelta di campo: era la prima volta che un Governo ai massimi livelli — attraverso una direttiva del Presidente del Consiglio — sceglieva non di

« galleggiare » tra auto e treno, ma di compiere una scelta di campo a favore dello sviluppo del sistema ferroviario nazionale, ponendo il problema del superamento di una vecchia logica da azienda pubblica che poteva andare avanti in una gestione meno vincolata e che di anno in anno accumulava enormi deficit di gestione (sui quali poi interveniva il Parlamento attraverso la legge finanziaria, sempre a consuntivo). Così è stato per anni. Abbiamo invece dato direttive affinché le Ferrovie dello Stato cominciassero a ragionare in termini aziendali analizzando attentamente il rapporto tra costi e ricavi, concentrando la loro attività sul *core business* (trasporto delle persone e delle merci), valutando più attentamente la conquista di nuove quote di mercato nel trasporto delle persone e delle merci e la riduzione di tutti i costi (compreso il costo del lavoro), a cominciare dalla riduzione drastica degli sprechi e delle nicchie di gestione ordinaria che pure tanto avevano appesantito la vita dell'azienda. Da quando questo Governo è in carica sono state chiuse ben venti società precedentemente create, per la cui funzione non vi era una piena e comprensibile giustificazione; si è cominciato a sfoltire quella ragnatela di enti e di strutture che tanto aveva complicato la galassia delle ferrovie nazionali.

Sulla base dei contenuti di questo progetto, di questa direttiva, il Governo ha chiesto all'azienda e quest'ultima ha predisposto e presentato un piano di impresa, sui cui contenuti certo si può discutere ed i cui elementi caratterizzanti è giusto approfondire ulteriormente. Finalmente, però, c'è un piano di impresa che comincia a portare avanti un principio di separazione contabile delle varie partite che riguardano il trasporto delle persone e delle merci, la lunga percorrenza, il trasporto pubblico locale, insomma le grandi voci che compongono il sistema ferroviario nazionale. Sulla base dei contenuti di quel piano il Governo ha accolto ed è stato poi approvato dal Parlamento

nell'ambito della legge finanziaria uno stanziamento aggiuntivo di oltre 7 mila miliardi all'anno.

Il Governo ha chiesto al Parlamento di impostare un'azione di grande respiro che consenta nel prossimo decennio di mettere a disposizione dell'ammodernamento e dell'innovazione del sistema ferroviario 70 mila miliardi. Non è un problema soltanto di cifre, di impegni finanziari, perché sappiamo che la vita complessa di un'azienda di grandi dimensioni sta nella qualità e nella trasparenza della gestione. Sono i compiti su cui abbiamo sollecitato e sui quali sono impegnati i nuovi amministratori, a partire dall'amministratore delegato, e su cui riteniamo si possa misurare positivamente anche il nuovo consiglio di amministrazione.

Al di là delle valutazioni autonome che ognuno può dare sulla composizione di queste strutture, rimane un punto di vista che oggi possiamo assumere come fortemente oggettivo. Proprio sulla base del dibattito ed anche della discussione vivace e polemica che c'è stata in Parlamento, nonché delle sollecitazioni che quest'ultimo ha fornito al Governo, l'esecutivo ha definito più puntuali ed incisive risposte sulle questioni della sicurezza per i prossimi anni e, principalmente, sulla possibilità di accelerare l'enorme mole di finanziamenti che possa portare alla realizzazione di investimenti tesi a qualificare il servizio, cioè a dimostrare al Parlamento, ma innanzi tutto ai cittadini ed all'opinione pubblica italiana, che si comincia a passare dalle parole ai fatti.

PRESIDENTE. L'onorevole Savarese ha facoltà di replicare per l'interpellanza Tatarella n. 2-00919, di cui è cofirmatario.

ENZO SAVARESE. Ringrazio il sottosegretario per la risposta garbata e come al solito misurata, ma anche, come sempre, assolutamente insoddisfacente. Ciò non perché il sottosegretario stesso non abbia capacità dialettiche, ma in quanto è difficile essere soddisfacenti in questa materia se non arrampicandosi sugli specchi.

Quello delle Ferrovie dello Stato è un problema grave e molto serio che chiaramente — a questo proposito accolgo l'invito del sottosegretario — non riguarda la sinistra o la destra, ma tutta l'Italia. Peraltro, da parte del gruppo di alleanza nazionale, come si è spesso dimostrato in Commissione trasporti, quando ve ne è stata l'esigenza e la richiesta non sono certo venuti a mancare gli stimoli critici né la necessaria partecipazione.

Essendo un attimo socratici, debbo dire però che se sull'ironia si può essere d'accordo, per quanto riguarda la maieutica è venuto assolutamente a mancare nella risposta del sottosegretario un qualsiasi progetto propositivo sul futuro delle Ferrovie dello Stato.

Nella nostra interpellanza abbiamo chiaramente sottolineato come lo sfascio non è rappresentato soltanto dagli incidenti avvenuti nei due anni scorsi, che sono gravi, preoccupanti ed hanno contribuito in maniera non lieve ad alzare il tono dello scontro e del dibattito sulle Ferrovie dello Stato, anche per il pegno di sangue che è stato pagato con grande dolore di tutti, perché lo sfascio vero delle Ferrovie è quello di un sistema che produce migliaia di miliardi di perdite, che tutti i cittadini debbono poi pagare con le loro tasse.

Forse il sottosegretario Soriero non lo sa, ma mio nonno conduceva la littorina, che era il treno di cinquant'anni fa: ebbene, da Roma a Napoli si impiegavano sette-otto minuti in meno di quanti ne occorrono adesso, centinaia di miliardi dopo e con il progetto dell'alta velocità. Da Milano a Roma vent'anni fa si impiegava in treno meno di quanto si impiega oggi.

Allora, in un sistema che vuole essere efficiente non si può certo accettare questo ritorno al passato, che è bello in altre occasioni, ma non in un sistema che dovrebbe essere il fulcro della movimentazione di passeggeri e merci in Italia.

È vero che nel nostro paese si è privilegiato — forse c'è da domandarsi perché, ma la risposta è evidente — il

trasporto su gomma, però si sono costruite le autostrade e non le strade, né i parcheggi.

Per quanto riguarda le ferrovie si annunciano grandi investimenti, ma non si parte dalla base. Le stazioni ferroviarie, sottosegretario, sono dei *suk*: credo che ogni tanto, forse, le capiti di entrarvi. Si renderà conto, allora, che uno dei motivi per i quali la gente non è così vogliosa di prendere il treno è che esse sono infrequentabili ricettacoli di delinquenza e di criminalità.

Che dire degli orari ferroviari? Ci vuole una laurea in ingegneria o in matematica pura per capire a che ora arrivi a Reggio Calabria un treno che parte a Milano ad una certa ora, mentre qualsiasi bambino di sette anni è in grado di leggere l'orario di una compagnia aerea. Gli orari ferroviari sono concepiti invece per gli addetti ai lavori.

Si pensi poi alla tariffazione, alle modalità di vendita dei biglietti. Alla stazione Termini di Roma vi è una macchinetta che rilasciava biglietti automaticamente, ma che è rotta da anni. Sono quisquiglie, minutaglia, perché il problema vero è che non si vuole rispondere ad una crisi strutturale delle ferrovie e che si ritiene — il sottosegretario non poteva fare altro che tacere al riguardo — che, identificando Crisci come agnello sacrificale e sostituendo tre o quattro consiglieri d'amministrazione, si dà nuova linfa alle Ferrovie dello Stato.

Si tratta invece di un problema che non si risolve mettendo Tizio al posto di Caio, ma che necessita veramente di un approfondimento ideologico, di una scelta politica in ordine al tipo di ferrovia che vogliamo per gli anni dal duemila in poi. Invece il Governo ha compiuto un altro tipo di scelta, che per il momento salva il ministro Burlando, visto che si è trovato il responsabile. Questo è però francamente inaccettabile e per tale motivo non posso non dichiarare l'insoddisfazione dei deputati del gruppo di alleanza nazionale, ribadendo quanto ho già detto al sottosegretario. Non cercheremo lo scontro costi quel che costi...

DOMENICO GRAMAZIO. Tanto ci pensa Burlando...

ENZO SAVARESE. Il collega Gramazio, con una battuta, dice che ci pensa Burlando a cercare lo scontro!

DOMENICO GRAMAZIO. ...coi treni!

ENZO SAVARESE. Mi auguro che non sia così, perché altrimenti dovremmo discutere di altro.

Dicevo che la nostra attenzione sarà sempre vigile e forte, perché riteniamo che un argomento come questo meriti un impegno da parte del Governo, che al riguardo ci risulta diviso. Sul punto il sottosegretario ha ovviamente glissato, ma una componente non secondaria dell'esecutivo si è dichiarata assolutamente insoddisfatta di queste nomine: parlo del capogruppo di rifondazione comunista, che le ha definite lottizzatorie e che ha sottolineato l'esigenza di ristrutturare la dirigenza delle Ferrovie dello Stato, che è pletorica. In altre aziende, anche di origine e tradizione pubblica, vi è un rapporto dirigenti-dipendenti di uno a centocinquanta o di uno a duecento, mentre nelle Ferrovie dello Stato tale rapporto è pari a uno a ottanta o a uno a novanta, anche se francamente non mi pare che i risultati siano tali da giustificare questo numero enorme. Peraltro le retribuzioni sono tra le più alte del sistema industriale italiano. E, fatelo dire ad uno che faceva il dirigente d'azienda e che crede nel libero mercato, le retribuzioni sono giustificate se sono legate ai risultati economici di un'azienda, ma questa è un buco nero. Ecco dunque il problema che noi solleviamo e che continueremo a sollevare e che ci spinge a dichiarare l'insoddisfazione del gruppo di alleanza nazionale (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti.

Svolgimento di un'interpellanza e di interrogazioni (ore 10,37).

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

(Difesa del suolo nel bacino del Po)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Ferrari n. 2-00623 (*vedi l'allegato A - Interpellanze ed interrogazioni sezione 1*).

L'onorevole Ferrari ha facoltà di illustrarla.

FRANCESCO FERRARI. Rinuncio ad illustrarla 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 SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. L'onorevole Ferrari chiede quali misure si intendano adottare per far fronte ai danni causati dalle calamità naturali in Lombardia.

In riferimento a questa interpellanza, si rappresenta che il ministro dei lavori pubblici, quale presidente del comitato istituzionale dell'autorità di bacino, adotta gli strumenti di pianificazione elaborati dalla segreteria tecnica comprendenti i programmi di intervento ed esercita il controllo dell'attuazione degli interventi attraverso il rilevamento periodico dei dati.

La principale fonte informativa è costituita dall'autorità di bacino del Po, la quale raccoglie i dati sia presso le amministrazioni regionali che presso il magistrato per il Po. Al fine di indirizzare le scelte in materia di programmazione e allo scopo di disporre un quadro delle priorità, è stato realizzato un atlante dei rischi idraulici e geologici. Esso trova integrazione e completamento nell'ambito di specifici studi ormai giunti al termine, relativi alle piene e alla naturalità degli alvei, nonché alla stabilità dei versanti. Lo

stralcio del piano di bacino comprendente queste tematiche è completato ed è in attesa della sua formale adozione.

Con riferimento alla regolazione dei laghi all'interno delle attività in atto, finalizzate all'acquisizione della base informativa necessaria per la pianificazione a livello di bacino, si pone lo studio sulla regolazione dei grandi laghi alpini, terminato dall'autorità di bacino nel 1996 e riguardante i laghi Maggiore, di Como, d'Iseo, d'Idro, di Garda e di Varese. Esso rappresenta quindi un primo tentativo di valutazione delle reali applicabilità e convenienze dei piani, dei programmi e dei progetti esistenti, anche se in diverse fasi attuative. In tale ambito, lo studio si prefigge anche di simulare e valutare sotto tutti i punti di vista vantaggi e svantaggi di regole gestionali differenti dalle attuali, così da ottenere suggerimenti ed indicazioni per la definizione degli obiettivi da adottare nel piano di bacino. Per questo motivo, tale attività di studio va considerata come un elemento di pianificazione, e non di gestione dei laghi, che non rientra nelle competenze dell'autorità stessa. L'ottica con la quale è stata impostata ed orientata è la pianificazione dell'uso della risorsa, con particolare riferimento agli usi potabili ed irrigui, ma considerando per la prima volta anche gli usi senza consumo di risorse, come quelli ambientali, paesaggistico-turistici, sportivi e di navigazione.

Le analisi compiute in relazione alla pianificazione di bacino hanno evidenziato che sul bacino esistono punti specifici con vulnerabilità particolarmente elevata, per i quali, a parità di gravosità dell'evento meteorico, i danni probabili sono notevolmente più elevati in relazione soprattutto alle dimensioni e alla densità degli insediamenti. L'individuazione dei nodi rappresenta un elemento essenziale, funzionale ad una classificazione di priorità che consenta di concentrare le risorse economiche.

I nodi critici individuati nel territorio regionale della Lombardia comprendono l'asta di Po nella parte medio-bassa, i torrenti Arno, Rile e Tenore, il fiume

Olona, il nodo di Brescia, il completamento del sistema di protezione della città di Milano, il nodo di Mantova, i grandi laghi alpini, le frane ed i fenomeni di conoide sui fondovalle alpini. I programmi di intervento sono attuati dall'autorità di bacino del Po attraverso lo strumento dello schema previsionale e programmatico finanziario, ai sensi delle leggi n. 183 del 1989 e n. 102 del 1990, nonché in conseguenza dei provvedimenti di cui alle leggi nn. 236 del 1993, 35 del 1993, 265 del 1995, 341 del 1995, 483 del 1995, 641 del 1996, 135 del 1997.

PAOLO ARMAROLI. Dà i numeri!

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Queste leggi, da quella sulla Valtellina a quella su ulteriori interventi a favore delle zone alluvionate, a quella sugli interventi per le aree depresse e protette, a quella sulle disposizioni urgenti per favorire l'occupazione — non numeri, quindi, ma provvedimenti importanti e concreti — hanno già affrontato le problematiche connesse alla criticità sopra elencata nell'ambito della limitatezza delle risorse disponibili. In particolare, l'ufficio operativo di Mantova del magistrato per il Po ha dato corso ad opere di pronto intervento che hanno interessato il comune di Pontoglio, opere tese al ripristino della sicurezza idraulica.

Successivamente, di concerto con le amministrazioni comunali interessate, sono stati effettuati sopralluoghi, a seguito dei quali sono state accertate le necessità urgenti alla realizzazione di opere di sistemazione idraulica tese a scongiurare il ripetersi di detti fatti calamitosi. Pertanto, al fine di non vanificare quanto sino ad oggi realizzato, il magistrato del Po sta approntando un programma di interventi tesi al ripristino delle opere distrutte durante l'evento calamitoso e per garantire la sicurezza idraulica a tutela dei centri abitati minacciati. I progetti delle opere già in fase di studio e per i quali il magistrato stesso ha in corso la predisposizione dei necessari elaborati

tecnici vengono così elencati: lavori di sistemazione idraulica del fiume Oglio; lavori di regimazione idraulica del fiume Oglio; lavori di sistemazione idraulica per ripristino funzionale di tratti saltuari di difesa in sinistra e destra dell'Oglio nel territorio dei comuni di Orzinuovi, Villa-chiara, Genivolta e Soncino. Ulteriori contributi alla soluzione dei problemi, in attesa dell'approvazione definitiva dello stralcio del piano di bacino di settore e soprattutto del finanziamento del programma di interventi ad esso connessi scaturiranno dall'attuazione del programma triennale di interventi derivanti dall'aggiornamento dello schema previsionale e programmatico di cui alla legge n. 183 del 1989 e per il triennio 1997-1999 nell'ambito del quale sono previsti, fino all'occorrenza del 50 per cento della somma complessiva stanziata oltre 300 miliardi, interventi di manutenzione degli alvei e delle opere di difesa dai dissesti idraulici e idrogeologici.

PRESIDENTE. L'onorevole Ferrari ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00623.

FRANCESCO FERRARI. Sono parzialmente soddisfatto della risposta, anche perché ritengo che il problema sia a monte. Giustamente il sottosegretario ha accennato alle varie fasi della legge n. 183; purtroppo non è ancora stato fatto niente in materia, ma il guaio più rilevante è un altro. Vi sono più enti che gestiscono questo sistema che non dialogano tra loro. Otto giorni prima dell'ultima alluvione è stato chiuso tutto perché non c'era più acqua nel lago e nei bacini dell'ENEL. Dopo otto giorni è avvenuto il disastro. Ciò significa che gli enti che gestiscono il sistema e che hanno attuato la regolamentazione non si controllano a vicenda. Una giusta regolamentazione, infatti, avrebbe impedito i disastri che si sono verificati.

In secondo luogo l'autorità di bacino è divenuto a mio avviso un ente inutile. Conosco molto bene la vicenda ed anche la persona che gestisce tale funzione che,

poiché negli ultimi 5 anni ha già cambiato quattro maggioranze; lo chiamo l'uomo delle quattro stagioni: qualsiasi maggioranza vi sia lui è pronto! Invece di continuare a fare studi, a produrre belle carte e a registrare filmati, bisogna pensare a chi opera sul territorio, ai danni che produce se non vengono date possibilità concrete in special modo ai consorzi, ma anche agli enti pubblici interessati. Sta svolgendo un grande lavoro il magistrato del Po, che spesso è in contrasto con l'autorità di bacino, perché quest'ultima bada a mantenere l'esistente mentre il primo compie uno sforzo in favore degli enti pubblici e dei consorzi per poter tutelare l'ambiente ed il territorio. Credo che anche sotto questo aspetto debba intervenire il Governo, sottosegretario, non solo garantendo l'ambiente, perché vi sono alvei di fiumi più alti delle strade. Sono anni che non si fa manutenzione e che non si asportano i detriti e la ghiaia che contengono. O vi sono altri interessi, quelli di aprire cave e discariche? È questa la domanda che rivolgo anche a me stesso.

Ecco perché credo che si debba applicare fino in fondo la legge n. 83 e dare a chi ne ha la competenza la capacità di distribuire l'acqua sul territorio, non solo per le attività industriali, ma anche per quelle agricole, anche perché, quando l'acqua occorre, il fatto che venga distribuita bene va a vantaggio dell'industria, dell'agricoltura, ma anche dei cittadini comuni, che rischiano di trovarsi la piena in casa.

(Esclusione dell'Abruzzo dagli interventi per il Giubileo)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Saia n. 3-01529 (vedi l'allegato A — Interpellanza ed interrogazioni sezione 2).

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.*

Signor Presidente, in riferimento all'interrogazione in oggetto, il dipartimento per le aree urbane, ufficio per Roma capitale — grandi eventi — rappresenta che il decreto ministeriale del 17 settembre 1997, recante criteri di selezione delle richieste di inserimento degli interventi di interesse nazionale relativi a mete storiche di percorsi giubilari e di pellegrinaggi ed a mete religiose tradizionali inerenti la celebrazione del grande Giubileo del 2000 in località al di fuori del Lazio, pur individuando tra le priorità talune mete storiche e religiose specifiche, non esclude alcuna meta o alcuna regione, quindi non esclude neanche la regione Abruzzo. In tal senso, quindi, c'è una risposta positiva alla questione sollevata dall'onorevole Saia.

Il piano degli interventi, secondo quanto prevede la legge n. 270 del 1997, si forma in base alle richieste dei soggetti interessati. Tra le priorità individuate dal decreto ricordato sono ricomprese, oltre alle località nominativamente indicate, anche le altre mete religiose tradizionali con più di un milione di visitatori annui, come stabilisce il secondo comma dell'articolo 4 del decreto stesso.

PRESIDENTE. L'onorevole Saia ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01529.

ANTONIO SAIA. Signor Presidente, io ringrazio il sottosegretario Soriero per la risposta, che però soddisfa solo parzialmente, perché, seppure il decreto in parola non esclude alcuna regione, in sostanza nel suo testo non sono inclusi tutti i percorsi storici giubilari della regione Abruzzo. Voglio ricordare che i percorsi giubilari si trovano fundamentalmente nelle regioni dell'Italia centrale, quali l'Umbria, l'Abruzzo, le Marche e parte della Campania. In tali zone il grande Giubileo avrebbe potuto rappresentare un'occasione irripetibile per risistemare strutture estremamente importanti, anche dal punto di vista storico, perché su di esse può essere ricostruita, appunto, la storia di questi eventi, i Giubilei, che periodicamente si ripetevano. In partico-

lare, nella regione Abruzzo esistono una serie di eremi che rappresentano una peculiarità dell'Appennino centrale, soprattutto abruzzese, i cosiddetti eremi celestiniani, che si trovano quasi tutti in condizioni di pressoché totale abbandono. Tali eremi architettonicamente e storicamente rappresentano un patrimonio culturale importante per quella regione. Voglio ricordare che, a meno di un'ora di distanza da Roma, c'è un'abbazia fondamentale per la storia medievale dell'Italia centrale, quella nella quale vivevano i monaci che hanno scritto il famoso *Chronicon Casauriense*, nel quale si ricostruisce tutta la storia dell'Italia centrale. Certo, non è la storia che normalmente si legge sui libri, ma è molto importante per capire come si è formata la cultura, come si sono formate queste regioni e come si è vissuto in queste regioni.

Ritengo che non sia stato molto saggio aver usato criteri soltanto numerici per decidere gli interventi. Il criterio di un milione di visitatori all'anno è concepibile in riferimento ad un'abbazia che è in buone condizioni, ma rispetto ad abbazie che per anni sono state lasciate nell'incuria è ovvio che questo parametro non sarà mai aggiunto. Allora, ritengo che il Governo avrebbe dovuto essere più attento a cogliere questa grande occasione — proprio in queste regioni centrali, che tra l'altro consentono un collegamento con Roma in breve tempo (un'ora, un'ora e mezza) — per avviare anche un'attività di recupero di queste opere architettoniche, storicamente e culturalmente importanti. Opere che certo costituiscono un patrimonio forse poco conosciuto del nostro paese, ma — ripeto — storicamente rilevanti e culturalmente ed architettonicamente molto pregevoli.

(Attuazione dell'ordine del giorno Foti n. 0/4052/007/08)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Tatarella n. 3-01775 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed 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*. Nella interrogazione presentata dai colleghi Tatarella, Selva, Nania e Armaroli vi è una dettagliata esposizione di vicende relative all'ordine del giorno presentato dal deputato Foti, alla richiesta avanzata al Governo se intenda dar seguito a quell'ordine del giorno, ad alcuni problemi che poi si sono verificati e che io definisco di difetto di comunicazione e di incomprendimento con le strutture del Ministero. Rispondo quindi in maniera molto breve ma altrettanto chiara.

Innanzitutto, il Governo ribadisce la volontà di dar seguito a quell'ordine del giorno.

Quanto al merito, l'ANAS, con nota del 19 dicembre 1997, protocollo n. 5019, riferisce che le opere inserite nell'articolo 1, comma 2, della legge 2 ottobre 1997, n. 345, afferiscono alla realizzazione di assi di penetrazione alla città di Firenze, richieste dalle amministrazioni locali per l'adeguamento funzionale della viabilità di accesso alla città, con particolare riferimento al tratto Sesto-Peretola, all'allacciamento con la superstrada Firenze-Siena presso Certosa e al raccordo Firenze sud-Lungarno. Detti interventi insistono su infrastrutture già esistenti.

La progettazione di tali interventi, da elaborarsi ovviamente di concerto con le amministrazioni interessate, è in fase di primo studio propedeutico alla predisposizione di un progetto preliminare. In fase successiva, definito detto quadro progettuale, si proporrà la formalizzazione di specifico atto aggiuntivo alla convenzione di concessione in favore della società Autostrade Spa.

Per quanto riguarda infine l'esigenza prospettata dagli onorevoli interroganti di una più coordinata e funzionale organizzazione degli uffici del Ministero di supporto all'attività legislativa e in particolare all'attuazione degli atti di indirizzo parlamentare, si rappresenta che, anche alla

luce delle recenti novità introdotte nel regolamento dei lavori della Camera dei deputati, si sta procedendo a razionalizzare ed ottimizzare le risorse assegnate al settore, sensibilizzando tutti gli operatori coinvolti dalle problematiche evidenziate, perché il Ministero possa dare più efficiente e tempestiva risposta a quanto sollecitano gli onorevoli parlamentari.

PRESIDENTE. L'onorevole Armaroli ha facoltà di replicare per l'interrogazione Tatarella n. 3-01775, di cui è cofirmatario.

PAOLO ARMAROLI. Signor Presidente, stamane, sia pure in piccolo numero, abbiamo volato alto: l'onorevole Volontè, qualche minuto fa, ha citato nientepopodimeno che Tocqueville, Jefferson e Sturzo; musica, signor Presidente, per le sue orecchie. E siccome, a differenza del Vicepresidente del Consiglio, non sono un buonista ma un buono, desidero farle omaggio di una chicca: l'abate Sieyès, domandandosi cosa fosse il terzo Stato, rispondeva: «È tutto, non rappresenta nulla, vorrebbe essere qualche cosa».

Il terzo Stato, nel caso di specie, sottosegretario Soriero, è l'ordine del giorno di istruzione al Governo. Dovrebbe essere tutto, perché il Parlamento è sovrano e quindi può istruire il Governo, ma sembra che questo Governo sia nato «imparato», o almeno così sentiamo ogni giorno in aula. Non rappresenta nulla perché è un *flatus vocis*, mentre l'ordine del giorno di istruzione al Governo vorrebbe essere qualche cosa. Quando affermo che l'ordine del giorno di istruzione al Governo dovrebbe essere tutto, evidentemente ricorro ad un'immagine retorica perché i rapporti Parlamento-Governo non sono mai stati così critici come in questo momento.

Cito alcuni dati: il Governo sta «tossando» ben bene — si fa per dire — il Parlamento, ma lo sta facendo nel peggiore dei modi e le cifre parlano chiaro. Sono infatti finora dodici le leggi contenenti deleghe, ben quaranta i decreti legislativi emanati e altri venticinque

stanno seguendo il loro corso. Si registra così un trasferimento di poteri dal Parlamento al Governo talmente massiccio da suscitare addirittura l'invidia di Mussolini, buonanima, citato fra l'altro anche da un'autorevole collega universitario che è stato ministro fino a qualche anno fa, relativamente alle note gesta di Bassanini sullo *spoil system*.

La cosa è così enorme, sottosegretario Soriero, che — come lei sa — i Presidenti delle Camere, che pure non sono esponenti dell'opposizione, hanno inviato una lettera particolarmente piccante e piccata al Presidente del Consiglio Prodi, raccomandando di fare le cose per bene. Infatti oggi il parere delle Commissioni competenti riguarda uno schema di decreto legislativo che poi viene cambiato a piacimento dal Governo, magari con l'alibi del parere del Consiglio di Stato. Quindi, i Presidenti delle Camere auspicano che il parere delle Commissioni parlamentari competenti intervenga per ultimo e quindi non sia modificato a piacimento dal Governo.

Se poi andiamo a vedere quello che accade in tema di delegificazione, c'è da mettersi le mani nei capelli. Infatti, a fronte di diciassette delegificazioni previste con legge durante il ministero Ciampi, di nove del Governo Berlusconi e di sei con il Gabinetto Dini, Prodi è già arrivato alla bella cifra di cinquantasei delegificazioni. È veramente incredibile.

PIERO FASSINO, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Non sosteniamo tutti questo: che bisogna delegificare?

PAOLO ARMAROLI. Però la pubblica amministrazione non compie certo atti meravigliosi. Stavo infatti proprio per invitare il sottosegretario Soriero a leggere con attenzione — domani sarà all'esame dell'Assemblea — il disegno di legge di conversione del decreto-legge sui trasporti, poiché vi sono delle perle per quanto riguarda la sintassi e l'uso della lingua italiana che fanno paura, così come spaventa, in chiave di diritto costituzionale, l'articolo 2 del disegno di legge di con-

versione che prevede un'ennesima delega — ribadisco, in un disegno di legge di conversione — quando, sottosegretario Soriero, l'articolo 72, ultimo comma, della Costituzione prevede che la procedura normale di esame ed approvazione diretta da parte della Camera è sempre adottata per i disegni di legge di delegificazione legislativa. Siccome il disegno di legge di conversione ha una procedura diversa rispetto a qualsiasi altro disegno di legge, ritengo costituzionalmente scorretto che nel disegno di legge di conversione del decreto-legge sui trasporti ci sia l'ennesima delega. Ormai veramente non se ne può più!

Quindi, prendo atto della sua cortesia ed anzi mi fa piacere sapere che l'ordine del giorno avrà un seguito, ma devo rilevare che per ora non aveva avuto alcun seguito e che anzi il Ministero aveva fornito al riguardo delle notizie poco rassicuranti.

(Risoluzione Cites sulla caccia agli elefanti)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Turrone n. 3-01260 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 4*).

Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

PIERO FASSINO, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Signor Presidente, in risposta alle domande poste dall'onorevole Turrone il Governo fa presente che l'Italia si era dichiarata inizialmente contraria alla richiesta di deroga al divieto di commercio dell'avorio; successivamente la nostra posizione è evoluta e si è tradotta in una di astensione sulla base delle seguenti ragioni; il testo che contiene la deroga è risultato, al termine della discussione, assai più restrittivo e garantista dell'azione di tutela rispetto a quello originario; inoltre, gli altri paesi dell'Unione europea hanno condiviso tale testo e ci è parso di dover applicare una consuetudine seguita da tutti i paesi eu-

ropei in questi casi, assumendo una posizione europea comune di astensione.

La delegazione italiana, tenendo presente questi due criteri, si è astenuta nella votazione finale e tale decisione è stata assunta in base alle seguenti considerazioni: come ho già detto, si è trattato di una decisione comune dei paesi dell'Unione europea, quindi di una scelta che metodologicamente corrisponde ad una prassi consolidata; inoltre, per quanto attiene al merito, dalle analisi e dagli elementi ricognitivi raccolti risulta che la popolazione di elefanti oggetto dell'azione di tutela è in continuo aumento, quindi si pone un problema di tutela che va riferito anche alle dimensioni che via via il fenomeno va assumendo. L'azione di tutela viene sancita nel testo finale con una serie di precisi impegni e decisioni: l'obbligo dei paesi interessati di cooperare per la repressione del traffico illegale; l'obbligo dei paesi interessati di investire parte del ricavato del commercio dell'avorio in progetti di tutela degli elefanti; un'azione di *monitoring* internazionale; un'autorizzazione al commercio data dal comitato Cites, di cui l'Italia è membro, solo quando le garanzie che sono state indicate sono state realmente realizzate; la possibilità in qualsiasi momento, qualora si ritenga che l'azione di tutela non sia sufficientemente assicurata, di procedere alla revoca dell'autorizzazione al commercio.

Questa posizione è stata concordata tra il Ministero dell'ambiente, il Ministero delle politiche agricole e quello degli esteri. Il Ministero dell'ambiente, per parte sua, si è ulteriormente impegnato a rafforzare, con una serie di provvedimenti il controllo sul traffico illegale dell'avorio.

Queste sostanzialmente le ragioni della posizione assunta, che rispondono ai quesiti posti nella sua interrogazione dall'onorevole Turroni.

PRESIDENTE. L'onorevole Turroni ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01260.

SAURO TURRONI. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Fassino per la

risposta che ha dato, anche se in questa circostanza non posso dichiararmi soddisfatto non tanto per quanto è stato detto dall'onorevole sottosegretario, dal momento che i dati esposti corrispondono agli elementi che avevo già potuto raccogliere anche con l'aiuto delle principali associazioni ambientaliste del paese, ma per una questione di merito.

Il problema della presunta eccessiva popolazione di elefanti in alcuni paesi africani ci era ben noto, ma la riapertura del commercio delle zanne e di altri prodotti derivanti dall'uccisione di questi animali lo ha ulteriormente aggravato.

Occorre ricordare che gli elefanti sono confinati in luoghi molto ristretti dai quali non possono spostarsi verso altri territori, come da millenni sono abituati a fare. Esistono grandi parchi, dove questi animali ormai sono scomparsi e quindi potrebbero essere convogliati quelli superstiti.

Ciò che suscita maggiori perplessità è la riapertura del commercio per una quantità di avorio pari a 62 tonnellate da destinare tutto al Giappone. Il fatto che venga lasciato a Namibia, Botswana e Zimbabwe il controllo delle uccisioni, del bracconaggio e del commercio non offre alcuna garanzia. Sappiamo come funzionino i controlli nel nostro paese, possiamo immaginare come possano essere effettuati in territori vasti magari come una sola regione italiana da guardie scarsamente attrezzate e in molti casi neppure dotate dei mezzi per spostarsi da un punto all'altro del parco. Non siamo in alcun modo in condizione di garantire che non riparta alla grande, in proporzioni inimmaginabili, il bracconaggio, che non vuol dire solo uccisione di elefanti ma anche di guardie.

È un problema di grande rilevanza che avrebbe dovuto spingere il nostro paese ad assumere una posizione molto più rigorosa, mantenendo ferma quella iniziale, perché in materie legate all'ambiente e al turismo ecologico l'Italia dovrebbe avere una *leadership* a livello europeo volta al mantenimento delle risorse (fra le quali inserisco gli elefanti, anche se forse non è

corretto definirli « risorse »), alla loro tutela perché rappresentano l'unica ricchezza per tanti territori dell'Africa su cui puntare per uno sviluppo che avvenga nel pieno rispetto della natura. Lo ripeto, il nostro paese avrebbe dovuto assumere in Europa la *leadership*, una posizione più rigorosa e chiedere che l'Europa, nell'ambito dei programmi a favore dei paesi africani, si facesse promotrice di iniziative volte al ripristino di corridoi definiti ecologici per il trasferimento delle popolazioni animali da un luogo all'altro e per il trasferimento delle sovrappopolazioni all'interno di altri parchi per un riequilibrio che le uccisioni certamente non sono capaci di produrre.

**(Tutela della dignità delle donne
in Afghanistan)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Scoca n. 3-01519 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 5).

Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

PIERO FASSINO, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'interrogazione dell'onorevole Scoca trova naturalmente sensibile il Governo di fronte ad una situazione, come quella dei diritti umani in Afghanistan, che ogni giorno vede violazioni nei confronti delle donne, ma non soltanto nei loro confronti.

Sappiamo che questo paese è martoriato da un periodo molto lungo da guerre civili e conflitti che hanno via via determinato un deterioramento della situazione del paese, dal punto di vista economico e sociale, nonché una regressione culturale che rappresenta l'*humus* nel quale maturano ogni giorno violazioni di diritti umani e civili fondamentali.

Di queste violazioni sono vittime in particolare le donne, alle quali, in una logica oscurantista che spesso cade nel fanatismo, si applicano una serie di norme di legge in nome — noi riteniamo in debito — della religione che rappresentano una violazione dei diritti della persona.

Proprio per questo noi ci siamo battuti e ci stiamo battendo in tutte le sedi, nell'ONU, nell'Unione europea, sul piano dell'azione bilaterale per garantire che queste violazioni vengano sanzionate e soprattutto che si esca da una condizione di permanente e costante violazione dei diritti con l'affermazione dei principi fondamentali della convivenza, sanciti dalla Carta dei diritti dell'uomo delle Nazioni Unite.

A tal fine l'Italia, sia nell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, sia nella Commissione dei diritti umani, nella quale abbiamo una funzione di guida particolarmente importante, ha sostenuto ogni attività che consentisse il ripristino dei diritti fondamentali dell'uomo in Afghanistan. Condividiamo in particolare il nuovo testo adottato dalla terza Commissione dell'ONU, nel novembre scorso, laddove stigmatizza e denuncia in modo chiaro ed esplicito queste violazioni, manifesta la grave preoccupazione della comunità internazionale per la loro continuazione e fa appello a tutti i paesi ad agire perché i diritti umani vengano ripristinati.

Questa nostra iniziativa non si limita soltanto all'ambito delle Nazioni Unite, ma si manifesta anche nell'Unione europea dove, insieme agli altri paesi, stiamo conducendo un'azione comune di politica estera, volta a favorire il superamento delle violazioni e il ripristino dei diritti umani in Afghanistan, in particolare di quelli delle donne. Rientra in questa nostra iniziativa, che è politica ma anche culturale, la campagna che il Governo ha accolto nella persona del ministro per le pari opportunità Anna Finocchiaro, denominata « un fiore per le donne di Kabul ». Questa campagna internazionale è stata lanciata per l'8 marzo 1998 ed è volta a determinare una vasta sensibilizzazione dell'opinione pubblica sulla condizione delle donne afgane e quindi a determinare le condizioni di una pressione maggiore sui governi e sulle istituzioni perché agiscano con maggiore incisività e maggiore determinazione nei confronti delle autorità dell'Afghanistan.

Questi sono gli elementi che il Governo riteneva di fornire. Nell'esprimere la piena ed assoluta condivisione delle ragioni che hanno spinto l'onorevole Scoca a presentare l'interrogazione, assicuro che il Governo si sta muovendo in coerenza con le aspettative che l'onorevole ha voluto rappresentare con questo atto.

PRESIDENTE. L'onorevole Scoca ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01519.

MARETTA SCOCA. Signor Presidente, interverrò brevemente perché la risposta del sottosegretario è stata esauriente. Dal momento in cui ho presentato l'interrogazione è passato molto tempo ed ho potuto verificare che sono stati fatti molti passi.

Credo che sia un preciso dovere di ogni Stato civile e di ogni persona, che per la sua posizione o il suo lavoro, possa influire, fare quanto possibile per evitare che si verificano situazioni simili a danno, come sempre, delle persone più deboli e quindi delle donne e delle bambine.

Il danno che esse ricevono è grave non solamente per loro personalmente, ma anche per la società attuale e futura, perché lasciare le persone nell'ignoranza è certamente un *vulnus* per il futuro di quelle popolazioni.

Anche sul piano internazionale è indispensabile che gli Stati possano avvalersi di una classe dirigente colta che comprenda anche le donne, se si vuole perseguire la via della pace. Queste bande che hanno occupato l'Afghanistan, o quelle che stanno facendo stragi orrende in Algeria e in altri paesi arabi, vengono sempre indicate dai *mass media* come islamici integralisti. Qui vorrei un momento di attenzione, perché questi non sono islamici integralisti, ma fanatici organizzati in bande. L'Islam, per chi abbia minimamente letto il Corano, è una religione monoteista che tra i suoi cardini portanti ha quello della tolleranza e della misericordia.

Non è dunque lecito attribuire ad ideologie religiose orrendi crimini contro

la società ed i più deboli. Ed è allora anche importante che i mezzi di informazione non indichino nell'Islam la matrice fondamentale di questi comportamenti disumani, perché così si fomenta diffidenza ed odio nei confronti dell'islamismo, tali da condurre all'idea che l'Islam è violenza, con la conseguenza di creare rapporti di inimicizia e di diffidenza tra gli appartenenti alle varie religioni.

In questo momento di mondializzazione e di immigrazioni massicce è indispensabile creare serene condizioni di conoscenza reciproche per la migliore convivenza possibile, senza diffondere nocive e non esatte notizie, proprio per un rispetto reciproco che deriva solamente dalla conoscenza vera.

(Ripristino dei rapporti diplomatici con l'Iran)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Bressa n. 3-01664 (*vedi l'allegato A - Interpellanze ed interrogazioni sezione 6*).

Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

PIERO FASSINO, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'onorevole Bressa ha presentato un'interrogazione che trae origine dal caso Mykonos, ma ha una sua assoluta attualità, tanto è vero che il tema sarà oggetto di discussione nel Consiglio affari generali, cioè nella riunione dei ministri degli esteri dei paesi dell'Unione europea, che si svolgerà lunedì e alla quale parteciperò in rappresentanza del Governo italiano.

Come è noto, i rapporti tra Unione europea e Iran negli ultimi anni sono stati particolarmente complessi e hanno subito in non pochi casi momenti critici. Uno di questi momenti è stato rappresentato dalla sentenza emessa dalla magistratura tedesca il 10 aprile del 1997 sul caso Mykonos — un caso di omicidio in Germania — che ha individuato nella sentenza responsabilità riferite ad esponenti dei servizi segreti iraniani.

In relazione a quella sentenza si è determinata nel corso del 1997 una fase critica delle relazioni tra Unione e Iran, che ha portato al richiamo per un certo periodo degli ambasciatori dell'Unione europea che avevano rappresentanze a Teheran. Vi è stata una difficile e complessa opera di negoziato a cui l'Italia ha contribuito attivamente per determinare le condizioni del rientro degli ambasciatori europei a Teheran, finalizzata ad assicurare che a tutti gli ambasciatori, in particolare a quello tedesco, venissero garantite le possibilità di attività che sono tipiche di tutte le rappresentanze diplomatiche.

In relazione alle vicende del caso Mykonos ed alla successiva complessa azione di mediazione, il Consiglio affari generali dell'Unione europea aveva deciso il 29 aprile 1997 la sospensione del dialogo critico tra Unione europea ed Iran, facendo scattare tutta una serie di meccanismi di sospensione delle reciproche relazioni ed in particolare il divieto di visite ufficiali ministeriali da parte di paesi dell'Unione europea in Iran ed il divieto di ricevere rappresentanti ministeriali ufficiali del Governo iraniano nei paesi europei.

Com'è noto, negli ultimi mesi si è determinata in Iran una evoluzione della situazione politica di particolare interesse, specialmente con l'esito delle elezioni generali parlamentari dei mesi scorsi e la formazione del Governo Khatami. Quest'ultimo è venuto assumendo nei confronti della comunità internazionale e dell'Unione europea un atteggiamento di maggiore disponibilità a considerare le valutazioni e le sollecitazioni provenienti dalla stessa Unione europea, nonché a stabilire rapporti sulla base di una maggiore apertura.

Naturalmente questa evoluzione non rappresenta la risoluzione dei contenziosi che si sono avuti fino ad oggi; tuttavia abbiamo interesse ad incoraggiarla, per favorire un'evoluzione positiva della dialettica politica interna all'Iran ed una normalizzazione delle relazioni tra Iran e comunità internazionale, anche in rap-

porto alla delicatezza del quadro geopolitico in cui l'Iran è collocato. Ecco perché, in occasione del Consiglio affari generali dello scorso 26 gennaio, l'Italia ha sostenuto — nella persona del ministro Dini — l'opportunità che una parte delle decisioni assunte il 29 aprile 1997 per la sospensione delle relazioni con l'Iran venisse revocata. In particolare, riteniamo che riprendere le visite e gli incontri ministeriali ufficiali tra i rappresentanti dell'Unione europea e dell'Iran sia utile a continuare un dialogo critico con l'Iran finalizzato ad un'ulteriore evoluzione della situazione. Questa posizione italiana è stata recepita, alla conclusione di una discussione non semplice e non univoca, dalla presidenza britannica dell'Unione europea, la quale si è impegnata a presentare nel prossimo Consiglio affari generali, che si svolgerà lunedì 23 febbraio, una proposta che dovrebbe andare nella direzione di sbloccare il punto richiamato e di consentire la ripresa, almeno parziale, delle relazioni ufficiali fra Unione europea e Iran.

PRESIDENTE. L'onorevole Bressa ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01664.

GIANCLAUDIO BRESSA. Ringrazio il sottosegretario Fassino e mi dichiaro soddisfatto per la sua risposta. Soltanto una breve osservazione, signor Presidente, con riferimento ad un punto toccato anche dal sottosegretario per gli affari esteri.

Stiamo vivendo un momento assolutamente particolare nella realtà dell'area medio-orientale. Ripristinare rapporti normali, uscire anche dalla dimensione del dialogo critico per avere rapporti diplomatici normali, è una delle vie d'uscita dall'attuale situazione di gravissima crisi che l'area sta vivendo.

Quali che possano essere gli sviluppi delle prossime settimane nelle relazioni internazionali con l'Iraq, vi è l'assoluta necessità che l'Iran possa avere garanzie di rapporti normali con l'Unione europea.

Nel dare atto al ministro Dini ed al Governo italiano di essersi adoperati nel