

INTERPELLANZE URGENTI
(ex articolo 138-bis del regolamento)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri delle comunicazioni e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per sapere — premesso che:

nel mese di gennaio 1998 si apprese della decisione presa dalla Telecom Italia spa di interrompere il programma « Socrate » ossia la cablatura con cavi in fibra ottica per collegare, entro il 1998, le abitazioni di 10 milioni di italiani;

tale progetto era stato lanciato nel 1995 da parte dell'allora Gruppo Stet e posto in opera da Telecom Italia spa, prevedendo entro il corrente anno l'investimento di 13 mila miliardi;

tale programma ha mobilitato, in sede di realizzazione, consorzi di imprese appaltanti e numerose imprese subappaltanti impegnando operatori grandi, medi e piccoli, in un programma che ha richiesto da ciascuno ingenti investimenti e cambiamenti delle strutture delle singole imprese;

si apprese che in relazione alla decisione presa, sarebbero stati al massimo 2 milioni gli italiani collegabili attraverso le fibre ottiche, mentre gli altri sarebbero stati collegati attraverso la rete già esistente, quella del cosiddetto « doppino di rame », secondo la tecnica Adsl basata sulla compressione dei segnali;

non si tratta di un cambiamento dovuto alla evoluzione delle tecnologie successive alla decisione della cablatura in fibre ottiche, perché la tecnica Adsl era ben nota anche in precedenza e, comunque, resta tuttora più complessa e più costosa e per di più con margini di non costanza nella chiarezza dei segnali trasmessi;

la Telecom continua ad essere in sostanza il gestore unico della rete fissa

telefonica italiana secondo le regole della concessione in vigore e l'apertura della gestione della rete fissa ad altri soggetti non può essere prevista in tempi brevi, stante anche le incertezze dell'attuale politica governativa nelle telecomunicazioni;

pertanto, la responsabilità per tutte le decisioni strategiche ed operative assunte dalla Telecom resta in capo al Ministero delle comunicazioni in maniera diretta, sia sul piano giuridico sia su quello politico;

la Telecom ha investito ingenti risorse, più di 1000 miliardi, per realizzare il Dect, un telefono mobile collegato alla rete fissa che consente di effettuare telefonate a costi molto più contenuti rispetto alle tariffe dei telefoni cellulari Tim ed Omnitel;

il progetto Dect ha avuto una difficile gestazione per via dell'ostracismo di Tim che vedrebbe ridotte le proprie entrate dalla diffusione di un più conveniente telefono mobile collegato alla rete fissa;

la Telecom ha impiantato antenne in tutta Italia per fornire il servizio Dect;

è stata avviata la campagna di abbonamenti al servizio Dect con il sostegno di una vistosa e costosa campagna pubblicitaria;

nulla si sa più del Dect e del destino di chi ha sottoscritto abbonamenti, né si hanno più notizie della qualità del servizio Dect, attivamente contrastato da Tim;

la guerra Dect-Tim non è stata certo estranea alla ridefinizione di equilibri e poteri nell'ambito della Telecom;

dal 1° gennaio 1998 è stato liberalizzato il mercato della telefonia, il 27 febbraio scorso il Ministro delle comunicazioni ha emanato un decreto che disciplina le numerazioni telefoniche, in modo da rendere possibile la convivenza di più società in concorrenza sulla stessa rete fissa;

tale decreto sembra però impedire di fatto, fino al 1° gennaio 1999, la possibilità

che un cliente di una società concorrente di Telecom possa dal suo telefono fisso chiamare un cellulare;

sono ovvie le conseguenze di ordine commerciale che una tale limitazione comporta: saranno pochi coloro che accetteranno di fruire di un servizio telefonico « monco » perché non consente il collegamento con la telefonia mobile;

gli effetti distorsivi che ne discendono, rispetto ai principi della libera concorrenza e delle parità di accesso alle imprese, mettono a serio rischio il processo di liberalizzazione del mercato telefonico -;

se il Ministero delle comunicazioni fosse al corrente del cambiamento di rotta operato da Telecom per il progetto « Socrate »;

in caso affermativo, se lo abbia approvato;

se risulti che la decisione sia stata presa dall'amministratore delegato d'accordo con il consiglio di amministrazione;

se il presidente della Telecom, Gianmario Rossignolo, abbia condiviso la scelta, che inciderà certamente sui risultati di bilancio di Telecom;

quali misure intenda prendere il Governo per i gravi danni economici e sociali prodotti alle imprese contrattualmente impegnate nel piano « Socrate », ora abbandonato;

quale sarà il destino del servizio Dect;

come saranno tutelati gli interessi di chi si è dotato di tale strumento;

quali siano i livelli qualitativi attuali del servizio Dect;

quanto siano costate la preparazione e la realizzazione di un progetto che sembra essere stato abbandonato;

quanto sia costata la campagna pubblicitaria per un servizio abbandonato a se stesso;

quali decisioni intenda assumere Telecom per Dect e quali siano le valutazioni degli azionisti pubblici su una gestione così disinvolta che sperpera risorse e che inganna gli utenti;

quali iniziative intenda intraprendere per evitare che le nuove imprese del settore della telefonia fissa siano penalizzate relativamente al collegamento con la telefonia mobile;

quando sarà realmente trasformato in senso pluralistico il mercato della telefonia fissa, visto che tuttora, nonostante le scadenze più volte annunciate, la Telecom continua a gestire in regime di monopolio con gravi danni per l'utenza di tale servizio;

quali siano le intenzioni della Telecom e quindi le valutazioni dell'azionista pubblico nel suo ambito circa i nuovi orientamenti per le politiche tariffarie che, accanto ad ipotetiche riduzioni delle tariffe interurbane internazionali, comporterebbero un notevole aumento delle tariffe urbane, con grave danno della maggior parte degli utenti che si avvalgono del telefono fisso in prevalenza per telefonate urbane;

quale giudizio esprima l'azionista pubblico sul comportamento di Telecom Italia che è stata recentemente condannata dall'Antitrust per pubblicità ingannevole poiché è stato ritenuto non corrispondente alla verità uno *spot* televisivo che propaganda la tariffa urbana di Telecom come una delle più basse d'Europa.

(2-01199) « Tatarella, Gasparri, Contento, Bocchino, Rasi, La Russa, Proietti, Armaroli, Menia, Selva, Matteoli, Antonio Rizzo, Alboni, Losurdo, Fragalà, Lo Presti, Migliori, Zaccchera, Armani, Porcu, Gramazio, Cuscunà, Landolfi, Malgieri, Ascierio, Manzoni, Pezzoli, Mazzocchi, Martinat, Cola, Ozza, Amoruso, Berselli, Morselli, Mitolo, Rallo ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

la motonave Clodia, della compagnia di navigazione Tirrenia Spa, in servizio sulla linea Genova-Porto Torres, venerdì 12 giugno 1998 è giunta a destinazione con oltre otto ore di ritardo a causa delle pessime condizioni del mare;

durante le manovre d'ingresso a Porto Torres, la chiglia della nave avrebbe urtato contro i massi sommersi posti a protezione della diga di sovralfutto, causando una falla, con conseguenti infiltrazioni d'acqua all'interno dello scafo, tanto che si sarebbe reso necessario l'isolamento di uno o più compartimenti stagni, al fine di evitare l'estendersi dell'allagamento;

ciononostante, nel tardo pomeriggio e nella serata di venerdì 12 si sono svolte sulla Clodia le normali operazioni d'imbarco di passeggeri, auto al seguito e mezzi di trasporto gommati per le merci, lasciando così intendere agli utenti che la prevista traversata per Genova si sarebbe svolta regolarmente;

solo intorno alle ore 22, ossia dopo alcune ore durante le quali i passeggeri sono rimasti a bordo in snervante attesa della partenza senza che fosse data loro alcuna spiegazione sul ritardo, la Tirrenia comunicava che la nave non avrebbe potuto prendere il mare con il suo carico, e pertanto è stato impartito l'ordine di sbarco;

inutile dire come gli utenti si siano trovati in una condizione estremamente difficile giacché, a causa dell'ora in cui è stato comunicato il reale stato delle cose, non avrebbero più potuto scegliere alcuna alternativa, né avrebbero potuto procurarsi una sia pur scomoda e improvvisata sistemazione in attesa della prossima partenza, data anche la perdurante mancanza di una stazione marittima in cui trovare almeno riparo, servizi igienici e una minima possibilità di ristoro;

un migliaio di persone si è trovato improvvisamente abbandonato sulle ban-

chine del porto, senza alcuna indicazione sul che fare, senza assistenza, in una giornata fredda e ventosa, particolarmente pericolosa per bambini, anziani e persone (e pare che ve ne fossero) in non perfetto stato di salute;

molti sono stati costretti a rinunciare al viaggio programmato, cancellando impegni presi e appuntamenti di lavoro, altri hanno dovuto rassegnarsi a compiere un viaggio la cui durata ha raggiunto anche le 48 ore, mentre i pochissimi trasportati con autobus al porto di Olbia hanno avuto la sgradita sorpresa di apprendere, solo una volta giunti in quello scalo, che la nave in partenza per Genova non li aveva attesi;

tutto ciò ha certamente provocato dei danni, al risarcimento dei quali la Tirrenia non può sottrarsi; la compagnia di navigazione, infatti, ha rivelato, in questa occasione, una sorprendente, preoccupante, assoluta incapacità organizzativa di fronte ad eventi certamente straordinari, ma non imprevedibili (tanto più che appena pochi giorni prima un'altra nave della stessa compagnia era andata a sbattere contro le banchine del porto di Cagliari); la decisione di non effettuare la traversata per Genova è stata assunta con gravissimo ritardo, senza che venisse predisposta alcuna misura per limitare i disagi (come sarebbe stato possibile, almeno in parte, prevedendo in tempo di imbarcare una parte dei passeggeri sulla nave per Genova in partenza da Olbia e utilizzando, per chi lo avesse voluto, le navi in partenza da Olbia e Golfo Aranci dirette a Civitavecchia); inoltre, si sono fatti sbarcare i passeggeri intorno alle ore 22, senza alcun piano e privi di qualunque indicazione, ma dopo la mezzanotte, anche in seguito alle forti proteste, una parte di coloro che erano rimasti sulle banchine è stata riammessa a bordo al fine di consentire almeno un breve riposo sulla nave in avaria, ben sapendo, però, che solo pochi avrebbero potuto usufruire di tale opportunità, visto che non sarebbe stato possibile abbandonare mezzi e bagagli nell'area portuale,

nella quale non era stata predisposta alcuna zona custodita —:

se risultino le cause dell'incidente che ha danneggiato la motonave Clodia, avvenuto malgrado la prescritta presenza a bordo dei piloti del porto;

se l'incidente potesse essere evitato adottando tutte le particolari cautele che devono essere osservate in presenza di avverse condizioni di mare, compresa quella di rinviare l'ingresso in porto;

se risultino le motivazioni per cui, spirando al momento dell'incidente vento da nord-ovest particolarmente intenso (35-40 Knt), come riportato da tutti i bollettini meteorologici diffusi nella giornata di venerdì 12, la nave sia stata sospinta verso la diga di sovralfutto, piuttosto che su quella di sottoflutto, come sarebbe stato più probabile, data la direzione del vento, se l'evento fosse dovuto a improvviso scarroccio;

se il canale d'ingresso al porto sia perfettamente libero e comunque tale da consentire manovre sicure anche con mare grosso;

quali misure intenda adottare perché siano accertate le eventuali responsabilità e per far sì che esse non restino impuniti;

in quale momento i responsabili della navigazione a bordo della nave si siano resi conto che la chiglia aveva urtato contro un qualche ostacolo e quando abbiano predisposto i necessari controlli; per quali mo-

tivi l'esistenza della falla sia stata rilevata con quel grave ritardo che si desume dal fatto che le operazioni di imbarco sono state effettuate regolarmente;

a che ora precisamente l'esistenza della falla sia stata comunicata alla capitaneria di porto e alla direzione operativa della compagnia Tirrenia;

se ritenga che sussistano delle responsabilità, dovute a negligenza o imperizia, in relazione alla condizione in cui sono venuti a trovarsi i passeggeri in partenza per Genova, totalmente privi di assistenza e, inoltre privi, per ore, anche di qualsiasi informazione;

quale sia l'importo stimato dei danni subiti dai passeggeri, quanto di tale importo sia stato già rimborsato, quanto ancora la Tirrenia sia disposta a rimborsare;

quali iniziative intenda assumere affinché vengano interamente risarciti tutti i danni subiti, compresi quelli riportati dall'immagine della Sardegna quale meta turistica, proprio alla vigilia dell'estate.

(2-01200) « Meloni, De Murtas, Carazzi, Maselli, Dedoni, Orlando, Attili, Fredda, Raffaldini, Galdelli, Carboni, Nardini, Cangelmi, Di Bisceglie, Grimaldi, De Cesaris, Bonito, Brunetti, Saia, Moroni, Strambi, Li Calzi, Eduardo Bruno, Michelangeli, Pisapia, Altea, Malentacchi, Boghetta, Bielli, Vignali, Nappi, Domenici ».