

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle ore 10,05.

ALBERTA DE SIMONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 18 settembre 1998.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Andreatta, Bordon, Burlando, Calzolaio, Caveri, Finocchiaro Fidelbo, Ladu, Leoni, Mattioli, Montecchi, Pennacchi, Vigneri e Visco sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni (ore 10,10).

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

(Interventi di consolidamento lungo la strada statale n. 514)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interrogazione Caruso n. 3-02482 (*vedi l'allegato A* - *Interpellanza ed interrogazioni sezione 1*).

Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole interrogante chiede di sapere come mai sulla statale 514, al chilometro 20, a seguito di movimenti franosi, non sia stato effettuato un immediato intervento di consolidamento, con conseguente rimozione delle transenne che determinano il restringimento della carreggiata, considerato l'alto volume di traffico.

In merito a questa interrogazione, si comunicano informazioni acquisite dall'Ente nazionale per le strade.

Il tratto della statale 514 di Chiaromonte, compreso fra i chilometri 14 e 22, è stato danneggiato dai violenti nubifragi che nell'ottobre scorso hanno interessato tutta la Sicilia orientale. In particolare, in corrispondenza dei chilometri 14,720, 18,980 e 19,900, le acque piovane, trascinando dalle opere idrauliche di raccolta, hanno sommerso la carreggiata stradale riversandosi lungo le scarpate e determinando in numerosi tratti franamenti e pericolose parzializzazioni della stessa, rendendo pertanto necessaria l'istituzione del transito a senso unico alternato.

Allo scopo di eliminare tali situazioni di pregiudizio per la circolazione stradale, al fine di garantire la continuità del traffico il compartimento ANAS di Palermo ha redatto apposita perizia per lavori urgenti dell'importo di lire 185 milioni e 312 mila 750 più IVA. L'ANAS comunica in proposito che, in data 3 luglio 1998, è stata esperita la gara di appalto mediante licitazione privata e i

relativi lavori, che sono stati già aggiudicati all'impresa Francesco Ferrara Accardi di Catania, sono stati già consegnati in data 9 settembre. La durata dei lavori è prevista per 60 giorni e la loro ultimazione per l'8 novembre.

PRESIDENTE. L'onorevole Caruso ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-02482.

ENZO CARUSO. Signor Presidente, signor sottosegretario, non posso che dichiararmi insoddisfatto della risposta fornita alla mia interrogazione, per il semplice motivo che, come ha detto il rappresentante del Governo, questi movimenti franosi sono avvenuti nell'ottobre del 1997. È trascorso ormai quasi un anno da quegli eventi ed io questa mattina presto sono passato proprio per quelle zone, constatando che non è stato ancora fatto alcun intervento. Se questi sono i lavori urgenti, pensiamo quanto tempo ci vorrebbe per eseguire lavori ordinari!

Approfitto di questa situazione e della risposta fornita dal sottosegretario Bargone per sottolineare altresì quello che per noi della provincia di Ragusa rappresenta un problema annoso: quello dei collegamenti verso Catania, che si effettuano attraverso la statale n. 514. Al 90 per cento questa arteria stradale rappresenta l'unico sfogo per il traffico che si crea nella statale che congiunge Ragusa con il resto del mondo. A nostro avviso, è uno scandalo che questa strada sia rimasta per decenni delle stesse dimensioni di quando il traffico era invece molto molto più limitato! Vicino a Lentini vi è una strozzatura che, particolarmente nelle ore mattutine, determina un ingorgo bestiale per la presenza dei TIR e per l'assenza di qualche tratto stradale nel quale si possa sorpassare.

Le ricordo, signor sottosegretario, che la provincia di Ragusa è l'unica in Italia a non avere un solo metro di autostrada! Ma non chiediamo tanto; la provincia di Ragusa, le istituzioni, gli enti locali, chiedono che venga realizzato il raddoppio

della strada statale. Ciò è possibile secondo noi, tanto più che il raddoppio è inserito nel piano regionale dei trasporti tra le priorità. Ebbene, a me risulta che anche l'ANAS si stia convincendo della necessità di quest'opera e dopo le sollecitazioni, soprattutto delle tre amministrazioni provinciali di Ragusa, Siracusa e Catania, e stia quindi avviando il progetto esecutivo.

Se da parte del Governo c'è l'intenzione di porre mano a quest'opera, nella prossima finanziaria si dovranno prevedere degli stanziamenti perché si tratta di un'opera importantissima per il collegamento della provincia di Ragusa con il resto del paese. Peraltro, è assurdo che nel 2000, per compiere poco meno di cento chilometri da Ragusa a Catania, si debbano impiegare, a causa dei limiti di velocità, più di due ore.

Per quanto riguarda il fatto specifico, lamento ancora che dopo quasi un anno dalla situazione di emergenza (dall'ottobre del 1997 ad oggi) l'opera non sia stata neppure iniziata. Speriamo che i tempi di esecuzione da lei ricordati siano rispettati e soprattutto che si voglia dar corso ad un'opera per la quale l'intera provincia sta lottando da molti anni.

(Cessioni alle regioni di strade ANAS)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Gramazio n. 3-02557 (*vedi l'allegato A - Interpellanza ed interrogazioni sezione 2*).

Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* L'onorevole interrogante chiede di conoscere quali siano i criteri con i quali si intende procedere alla nuova gestione regionale delle strade statali, attualmente gestite dall'ANAS; quali siano i costi aggiuntivi per la collettività e quali iniziative si intendono assumere a tutela dei diritti del personale ANAS.

In conformità alle disposizioni contenute nel decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, che in attuazione della delega per il conferimento di funzioni e compiti amministrativi statali di cui alla legge Bassanini hanno disciplinato tra l'altro il conferimento delle funzioni in materia di viabilità, il Ministero dei lavori pubblici già da alcuni mesi ha avviato un'istruttoria tesa ad approfondire le problematiche connesse al conferimento delle funzioni inerenti la rete stradale statale ed in particolare all'individuazione della rete viaria da mantenere alla competenza centrale.

Sulla scorta dei criteri e dei principi delineati dal legislatore, è stata in primo luogo definita una proposta minimale di rete viaria statale, che interpretando il disposto di cui all'articolo 98, comma 1, lettera a) del decreto legislativo n. 112, ha previsto il mantenimento in capo allo Stato delle competenze sui grandi assi infrastrutturali di interesse nazionale e di rilevanza transnazionale, quali la rete autostradale, la rete Tern, i collegamenti con i valichi, con i porti e con gli aeroporti. Tale proposta è stata quindi illustrata e presentata alle regioni in sede di riunioni tenutesi presso il Ministero negli scorsi mesi di giugno e luglio, nel corso delle quali è stato espressamente richiesto agli enti regionali e alle province autonome di far pervenire emendamenti ed integrazioni in vista della costituzione di un tavolo tecnico incaricato di affrontare tutti gli aspetti connessi al delicato processo di trasferimento, anche sulla base delle informazioni che nel frattempo le regioni avranno acquisito dall'ente ANAS, secondo le richieste dalle stesse regioni formalizzate con la nota del 31 luglio 1998. In questo senso l'entrata in vigore della legge n. 191 del 1998, che, modificando il decreto legislativo n. 112, ha stabilito che l'individuazione della rete stradale nazionale debba avvenire con decreto legislativo previa intesa con la Conferenza Stato-regioni, consente tempi e modi di attuazione più distesi e offre maggiori garanzie di concertazione, tenuto conto anche della necessaria acquisizione

del parere della Commissione bicamerale rispetto al precedente modello procedurale.

Ad oggi, tra le proposte regionali di integrazione alla rete stradale statale, non risulta che sia pervenuta quella della regione Sardegna. È evidente, sulla base di quanto illustrato, che le eventuali richieste da parte della regione di inserimento di strade nella rete nazionale, saranno prese in esame nei termini e con le modalità sopra indicate ai fini di un ampliamento dell'ipotesi di rete di interesse nazionale. Una volta individuate la rete stradale nazionale da mantenere allo Stato e quella da trasferire alla regione e definito in modo esatto il nuovo modello di ripartizione delle funzioni in materia di viabilità, dovrà procedersi di pari passo con il riordino dell'ANAS quale ente tecnico competente in materia, il cui assetto organizzativo dovrà essere riconsiderato sia in funzione della gestione della rete nazionale più ridotta, risultante dal processo di trasferimento, sia in relazione alla funzione di regolazione del sistema concessorio, settore anch'esso in fase di revisione.

La riorganizzazione dell'Ente nazionale per le strade che, ai sensi dell'articolo 100 del decreto legislativo n. 112, dovrà avvenire con decreto legislativo, costituirà sicuramente oggetto di esame e approfondimento nei prossimi mesi. Contestualmente, si dovrà procedere al trasferimento delle risorse finanziarie attualmente disponibili e previa emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, di cui all'articolo 7, comma 1, della legge n. 59 del 1997, in modo tale da consentire alle amministrazioni regionali e locali di poter disporre, nel momento della decorrenza dell'esercizio delle funzioni conferite, dei necessari strumenti in termini di risorse umane, finanziarie e materiali, anche al fine di non pregiudicare il livello di sicurezza e di ammodernamento delle arterie stradali, essendo obiettivo finale dei processi di riorganizzazione in corso in questa materia proprio quello del miglioramento dell'intera rete viaria e della qualità del servizio. Al riguardo sarà

opportuno prevedere una differenziazione nei modi e nei tempi di attuazione del trasferimento in relazione alle differenti situazioni regionali e locali, anche in considerazione dei modelli organizzativi che saranno proposti dalle regioni. Infatti, una delle richieste che è stata avanzata alle regioni proprio nella riunione del 31 luglio presso il Ministero dei lavori pubblici è stata quella di indicare non soltanto proposte modificative ed integrative del piano della rete stradale, ma anche modelli organizzativi che garantiscano che una volta trasferite le competenze e le funzioni la manutenzione e la gestione delle strade abbia un suo riferimento preciso. Peraltro, questa richiesta è stata avanzata anche da parte delle organizzazioni sindacali perché, pur non essendovi problemi dal punto di vista occupazionale, vi è la necessità di individuare in maniera chiara quale sia il modello organizzativo in cui inserire le competenze e le professionalità esistenti nell'ANAS. Ciò in modo da avere anche una continuità nel servizio e possibilmente — questo infatti è l'obiettivo della legge — un miglioramento del servizio stesso.

Relativamente alla questione del personale ANAS, secondo quanto già precisato nel corso di un incontro tra il ministro e i sindacati, sarà garantito ai lavoratori interessati dal decentramento la tutela di diritti anche in relazione alle garanzie di trattamento e di inquadramento espressamente previste dall'articolo 7 del decreto legislativo n. 112 del 1998, compatibilmente con la previsione di forme di gestione strutturate in modo flessibile, da definire nell'ambito del più generale processo di riorganizzazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Gramazio ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-02557.

DOMENICO GRAMAZIO. Mi ritengo parzialmente soddisfatto delle risposte fornite dal sottosegretario e proprio quello del personale e delle risorse sono i due aspetti importanti della questione. Credo che il Ministero debba sollecitare quelle

regioni che ancora non abbiano inviato il loro piano proprio per adeguarlo alla struttura. Pertanto, alla luce delle osservazioni contenute nella mia interrogazione, ritengo che il Governo possa, come dicevo, sollecitare le regioni inadempienti per arrivare ad un piano complessivo della struttura.

(Sicurezza sul lavoro)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Malavenda n. 2-01180 (*vedi l'allegato A — Interpellanza e interrogazioni sezione 3*).

L'onorevole Malavenda ha facoltà di illustrarla.

MARA MALAVENDA. La mia interpellanza, che reca la data del 15 ottobre 1997, denunciava responsabilità gravissime della FIAT auto per la morte di un collaudatore di autovetture, Giuseppe Bion, deceduto in un incidente, appunto mentre collaudava un'autovettura, l'11 ottobre dell'anno scorso. Ebbene, si presuppone che in una fabbrica di automobili alla pista di collaudo si dedichi molta attenzione tenendola costantemente monitorata. Ciò proprio per la delicatezza delle mansioni che su di essa vengono espletate. Ciò non succede all'Alfasud di Pomigliano d'Arco che in ventisette anni, da quando cioè questa fabbrica ha aperto i battenti, praticamente non ha operato nessuna seria manutenzione in merito alle condizioni di praticabilità della pista di collaudo. Sta di fatto che numerosi sono, su questa pista, gli avvallamenti, le buche, le pozzanghere, che si formano ogni qualvolta cade una pioggia anche modesta (ricordo che nei giorni precedenti l'incidente c'erano state piogge abbastanza forti in Campania). Addirittura, vengono su pezzi di selciato, sollevando i sanpietrini, che spesso colpiscono le autovetture mentre i collaudatori stanno facendo manovra sulla pista; per non parlare, poi, dei branchi di animali che spesso mettono a repentaglio la propria vita e quella delle persone attraversando il percorso della pista di collaudo.

Il nostro collega Giuseppe Biason morì, mentre svolgeva un turno di lavoro straordinario, probabilmente proprio a causa di una vasta pozzanghera che si era creata sulla pista: la vettura, un'Alfa 156, subiva una sbandata, determinando da parte del lavoratore la perdita del controllo dell'auto, che scavalcava il *guard rail* sinistro, scivolando per una decina di metri e poi capovolgendosi, per andare infine ad impattare, accartocciandosi, su di un pilastro di cemento armato, sul quale la vettura rimbalzava, scaraventando il corpo del lavoratore fuori dal parabrezza.

Sul posto si recavano successivamente la polizia del commissariato di Acerra, l'ispettorato del lavoro e la magistratura, che mettevano la pista sotto sequestro. Le considerazioni tecniche svolte al momento individuano nella presenza della pozzanghera, quindi nella cattiva manutenzione della pista, la causa principale di questo purtroppo mortale incidente. Va considerata, inoltre, la particolare conformazione a « fondo piatto » dell'Alfa 156, che probabilmente avrà amplificato l'effetto *acquaplaning* nell'impatto con la pozzanghera.

Mi sono chiesta e mi chiedo ancora oggi se questo incidente potesse essere evitato: ritengo di sì, ma purtroppo la sicurezza all'Alfa Romeo e in genere nelle fabbriche FIAT è tenuta in scarsissimo conto o si prende in considerazione, purtroppo, solo dopo il verificarsi di incidenti, nei quali a volte i lavoratori perdono la vita. Intanto, i *guard rail* sono inadeguati, non esiste alcuna particolare protezione ai lati della pista: tali misure non avrebbero evitato l'incidente, ma certamente ne avrebbero potuto attenuare le conseguenze, impedendo alla vettura di uscire di pista e di scivolare fino ad impattare sul pilastro di cemento. Dico questo in considerazione del fatto che una pista di collaudo non è una semplice strada, in quanto su di essa transitano vetture di cui si sta effettuando il collaudo, che sono appena uscite dalla produzione, quindi si trovano lì proprio per verificarne la tenuta di strada. Sono situazioni, quindi, altamente a rischio.

La stessa inesistenza di una rete di protezione, che potrebbe almeno impedire il passaggio dei branchi di animali che ci rimettono la loro vita ma che rappresentano un pericolo anche per la vita dei collaudatori, rappresenta un pericolo. Vi è poi un altro fatto gravissimo, tuttora in essere: la pista viene attraversata, abbastanza sistematicamente, da quanti hanno il loro posto di lavoro ubicato al di là della pista di collaudo. Non esistendo né un sottopassaggio né un sovrappassaggio, questi lavoratori sono costretti loro malgrado ad attraversare quotidianamente la pista di collaudo, con un gravissimo rischio per se stessi e per i colleghi che effettuano il turno di collaudo; l'alternativa per questi lavoratori è rappresentata dalla perimetrazione a piedi della pista, ma voglio ricordare che si tratta di un percorso di circa tre chilometri senza marciapiede, che costringerebbe i lavoratori a camminare tra le bisarche che caricano le vetture (lì è infatti ubicato il piazzale dove il prodotto finito — le macchine — viene caricato sulle bisarche e sui treni).

I lavoratori, quindi, devono scegliere tra due rischi: possono attraversare la pista, che è il percorso in linea d'aria più breve, per cui, considerato che i cartellini marcatempo sono ubicati al di là della pista, ovviamente si sceglie il percorso più rapido, che tra l'altro diventa anche il rischio minore; oppure, l'alternativa è percorrere a piedi tre chilometri, con le bisarche che ti camminano alle spalle e di fronte. Le bisarche sono enormi camion che trasportano dalle otto alle undici vetture ed in alcune condizioni sono impediti ad effettuare determinate manovre, come frenate rapide, per cui i lavoratori scelgono il rischio che appare minore, cioè attraversare la pista a piedi, tra animali, collaudatori, erbacce che a volte nascondono anche bisce e serpenti. Ne sono personalmente testimone perché il mio posto di lavoro era ubicato in questa situazione, cioè al di là della pista: vi sono bisce ed altre specie di serpenti e serpen-

telli che si nascondono fra le erbacce, che molto raramente la FIAT si fa carico di estirpare o tagliare.

L'elenco delle inadempienze della FIAT è quanto mai lungo per quanto riguarda le questioni della sicurezza all'interno della fabbrica, naturalmente a discapito dei lavoratori. Il delegato alla sicurezza dello SLAI-Cobas, un sindacato autorganizzato di base, ha richiesto di visionare, come è previsto dalle norme, il documento di valutazione dei rischi aziendali, ma i rifiuti dell'azienda sono sempre stati netti e categorici, in barba al decreto legislativo n. 626 del 1994, che rimane tuttora inapplicato, fino al punto di non ritenere necessario, per gli stessi collaudatori, un vestiario ed un equipaggiamento adeguato.

Quando il collega Biason è morto, non aveva in dotazione (come a tutt'oggi non si ha in dotazione) nemmeno il casco protettivo, per non parlare di altri indumenti idonei. La stessa infermeria della fabbrica è inadeguata sotto tutti i punti di vista.

Basti solo citare il fatto che nei giorni di sabato e domenica, a fronte di centinaia, a volte migliaia, di lavoratori comandati in turno di straordinario, l'infermeria lavora addirittura a ranghi ridotti e quindi con personale scarsissimo e certamente inadeguato, il che comporta precarie possibilità di un idoneo pronto soccorso in caso di gravi incidenti o malori, come tante volte abbiamo denunciato.

Per non parlare dello stress che comporta il lavoro straordinario. A questo proposito, avviandomi alla conclusione, sottolineo che la FIAT — violando platealmente non solo la recente normativa recata dal « pacchetto Treu », che definisce in quaranta ore l'orario legale, ma anche normative precedenti — impone ai lavoratori turni addirittura di ventiquattro ore continue. Ci sono lavoratori che smontano dal lavoro il venerdì alle 22, se non addirittura alle 24, per riprendere il lavoro alle 6 del mattino.

Ovviamente, per tutte queste denunce e le cose che ho detto ci sono i riscontri immediati rappresentati dai cartellini marcatempo dei lavoratori. Sarebbe

quanto mai opportuno, soprattutto per questi reparti, dove sovente si verificano incidenti, crediamo anche in relazione ad un stress psico-fisico dei lavoratori, che fossero effettuate verifiche ed accertamenti periodici, almeno quando, come oggi, si ritiene che tutti i limiti per assicurare ai lavoratori condizioni minime di garanzia e di sicurezza siano superati.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la sanità ha facoltà di rispondere.

MONICA BETTONI BRANDANI, *Sottosegretario di Stato per la sanità*. L'ampia illustrazione che l'onorevole Malavenda ha fatto mi consente di essere succinta sugli eventi, per poter svolgere alcune considerazioni, condividendo anche l'impostazione che l'onorevole Malavenda ha dato nel suo intervento.

Purtroppo, io rispondo come rappresentante del Ministero della sanità; chiamato in causa è anche il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, che ovviamente, nel settore della medicina del lavoro ma soprattutto in quello della vigilanza, ha una competenza diretta. Rispondo sulla base dei dati forniti dal commissario di Governo della regione Campania, da cui risulta, come lei ha accennato, che su richiesta della procura della Repubblica di Nola, in seguito all'incidente di cui stiamo parlando, i servizi di igiene e sicurezza del dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria locale Napoli-4, nel cui territorio è ubicato lo stabilimento FIAT auto di Pomigliano d'Arco, si sono recati per accertamenti sul luogo dell'incidente, hanno fatto un'ispezione ed è stata rilevata la necessità di una serie di adeguamenti alle norme di sicurezza, che sono stati prescritti dal servizio medesimo: dotare la pista di sistemi atti ad evitare le intrusioni di animali che possano causare pericolo; fornire e far utilizzare a tutti i collaudatori, all'atto della prova su pista, lo specifico casco di protezione; eliminare i difetti del manto stradale riscontrati sulla pista; rielaborare il documento di valuta-

zione dei rischi previsto dalla legge n. 626 per la parte relativa all'attività di collaudo su pista, adottando le necessarie misure protettive e preventive.

Come lei ha ricordato, su provvedimento della magistratura è avvenuto il sequestro preventivo; si autorizzava l'esecuzione entro sette giorni delle opere indicate dal servizio di prevenzione sotto il controllo di un funzionario tecnico del suddetto dipartimento. In base a quanto riferito dallo stesso dipartimento di prevenzione, tuttavia, alle disposizioni formulate in esito al sopralluogo dell'11 ottobre 1997 non si è ancora ottemperato, in quanto l'azienda ha contestato le prescrizioni ricevute, tranne quella concernente l'eliminazione dell'intrusione di animali (previo dissequestro, in tal caso, del circuito di collaudo). L'azienda sanitaria, non accettando questo esito, ha trasmesso le contestazioni prodotte alla procura della Repubblica presso la pretura di Nola per il seguito di competenza.

La vicenda che riguarda specificamente questo luogo di lavoro ci consente di prendere in considerazione la situazione italiana. Nel nostro paese il problema della prevenzione in generale e della prevenzione sui luoghi di lavoro in particolare fa ancora registrare diverse carenze, pur in una differenza di condizioni fra le varie regioni. Nel complesso la situazione non è soddisfacente rispetto agli obiettivi. Tutte le misure che possono essere assunte a seguito del verificarsi di determinati fatti non possono essere sufficienti (come non lo sono state in questo caso) per evitare l'infortunio o, peggio, la morte del lavoratore. Quindi la prevenzione nei luoghi di lavoro è indubbiamente una questione caratterizzata oggi da carenze, anche se la legge n. 626 ha introdotto una normativa importante ed innovativa: sta di fatto che essa non è universalmente e completamente applicata.

Le risorse e gli investimenti destinati a questa finalità dal fondo sanitario nazionale anche negli anni passati sono stati spesso dirottati dalle regioni in altri settori: magari verso la spesa ospedaliera.

Ecco perché il nuovo piano sanitario che abbiamo varato fornisce una precisa indicazione sia per la programmazione regionale sia per le aziende sanitarie, al fine di mettere nuovamente al centro la necessità dei controlli ambientali nei luoghi di lavoro e dell'adozione delle conseguenti misure attraverso l'applicazione delle norme di legge già esistenti.

Non è secondaria in questa situazione, inoltre, la questione della frammentazione delle competenze fra Ministeri ed istituzioni diversi, che sicuramente non giova all'unitarietà dell'intervento.

Le misure di prevenzione, infine, comportano investimenti sia nel settore privato sia in quello pubblico. Il primo deve essere costretto ad adeguarsi con le misure necessarie per determinare le idonee condizioni di lavoro; il secondo deve garantire le risorse necessarie per dar luogo a quel sistema di controlli che è una condizione per mantenere sotto stretto monitoraggio e sotto severa sorveglianza il sistema aziendale nel suo complesso. La recente suddivisione della quota capitaria del fondo sanitario nazionale prevede appunto una riduzione delle risorse per la spesa ospedaliera a favore della prevenzione negli ambienti di vita e di lavoro, che deve essere supportata con un'azione di programmazione e di controllo (di cui il nostro paese si sta dotando, sia pure con difficoltà).

PRESIDENTE. L'onorevole Malavenda ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-01180.

MARA MALAVENDA. No, signora sottosegretaria, non ci siamo, perché un ministro interpellato su questioni così gravi non può fotografare la situazione, peraltro condividendo le valutazioni (quindi le gravi responsabilità) della FIAT; non può accontentarsi di sentire che l'azienda è, tutt'al più, disponibile ad allontanare gli animali dalla pista, perché su di essa vi sono uomini che ogni giorno mettono a repentaglio la propria vita. Mi riferisco a quanti attraversano la pista di collaudo, prima tra gli altri io: mi auto-

denuncio, perché non mi sembra sufficiente mettere un cartello che impone il divieto di attraversamento e poi fregar-sene di tutto il resto. Attraversiamo la pista quotidianamente, rischiando la vita. Io mi reco in fabbrica tutte le settimane, per almeno due giorni, e sono testimone che nessun intervento è stato fatto, come la stessa sottosegretaria ha detto poc'anzi.

Non è possibile, dunque, fotografare una situazione di tale gravità e dichiarare che occorrono ancora soldi ed investimenti in favore delle aziende private perché esse assumano certi provvedimenti. Ma di quali investimenti si parla, se le aziende — in particolare quelle del Mezzogiorno — succhiano allo Stato qualcosa come 95 mila miliardi all'anno senza dar conto di nulla! Ci vogliono ancora soldi per fornire il casco ed un adeguato vestiario ai lavoratori che rischiano la vita? Ci vogliono ancora soldi per assicurare un percorso sicuro a quelli che vanno al di là della pista? Ci vogliono soldi per fare in modo che la strada dove si effettuano manovre così pericolose sia adeguata alle operazioni che su essa si svolgono?

Lo sa, sottosegretaria, dopo il sequestro della pista dove vengono collaudate le vetture? Sulla strada normale, sulla via che collega Pomigliano ad Acerra! Tutti i giorni ignari cittadini corrono il rischio connesso all'uso di vetture che escono dalla fabbrica nuove di zecca e che effettuano il collaudo sulla strada rotabile. Le sembra serio tutto questo? Si può stare zitti di fronte ad una situazione per la quale ogni giorno ignari cittadini corrono questo pericolo? Le macchine vengono portate su strade dopo un breve collaudo — chiamiamolo così — sui rulli: sappiamo però che il vero collaudo è quello che si effettua su strada.

Questo caso è tutto aperto, perché purtroppo altri lavoratori sono stati coinvolti e tuttora soffrono. Mi riferisco, per esempio, al collega del signor Bion, che era immediatamente alle sue spalle con un'altra vettura e che con particolare lucidità è riuscito a bloccare la sua automobile, altrimenti qui parleremmo di

più vittime. Ebbene, sa cosa sta subendo oggi il collega Donadio? La peggiore discriminazione da parte della FIAT e ciò perché è andato in tribunale a testimoniare quello che ha visto, perché ha detto che quel lavoratore era in perfette condizioni fisiche (questo peraltro lo confermano i referti medici che sono stati redatti). Non si voleva, come sempre, che tutto questo uscisse dai cancelli della fabbrica. Il signor Donadio, però, ha avuto il coraggio di andare in tribunale per testimoniare. Forse poi l'azienda ha fatto in modo di comprare la fame della famiglia per metterlo a tacere. Ora però il signor Donadio sta ancora soffrendo: soffre perché è discriminato; perché è stato sbattuto sulle catene di montaggio ad una postazione di lavoro pesante che non riesce a sostenere; perché da quel giorno il dramma è sempre sotto i suoi occhi, visto che è stato lui ad avvicinarsi per primo al collega rimasto sul selciato; perché quel ricordo lo perseguita; perché ormai vive imbottito di psicofarmaci e non ce la fa più a lavorare. Chi difende questo lavoratore? Chi gli potrà restituire la serenità? Nessuno.

Ebbene, la FIAT può comprare i giudici, la FIAT può comprarsi il silenzio, ma la FIAT deve rispondere a qualcuno per le gravi inadempienze che hanno procurato tutti questi danni! Cosa diciamo allora? Non abbiamo nulla da dire ai cittadini che ogni giorno percorrono la via tra Acerra e Pomigliano? Non diciamo niente su queste vetture che escono dalla fabbrica per fare il rodaggio, anzi — macché rodaggio! — il collaudo, sulla strada normale? Non si dice niente sul fatto che la pista rimane lì ferma, ingessata, e sul fatto che tanti lavoratori l'attraversano tutti i giorni nonostante gli animali che continuamente vi transitano e tutto quello che succede? Non si dice niente sul fatto che quegli stessi lavoratori sono costretti, se non attraversano la pista, a rischiare la vita sotto le bisarche? Io credo che tutto questo non possa passare sotto silenzio. E non possono, i ministri interpellati, limitarsi a fotografare una situazione dicendo che, certo, la FIAT è inadempiente ma

bisogna avere pazienza. Diamogli un altro po' di tempo! Diamogli un altro po' di denaro! È forse poco quello che ricevono tutti gli anni? È forse poco la montagna di miliardi che sistematicamente prendono senza dare conto a nessuno, né ai Governi precedenti né a quello attuale, signor sottosegretario? Io credo di no.

I problemi sono tutti aperti: l'infermeria della fabbrica non funziona; la pista è sotto sequestro; il collaudo viene effettuato sulla via rotabile, sulla strada normale, quella che percorriamo tutti i giorni con le nostre autovetture; i lavoratori continuano a svolgere queste operazioni senza nessuna tutela e senza nessuna garanzia. La FIAT si ostina a non mettere al corrente i rappresentanti della sicurezza di quelli che sono i pericoli all'interno della fabbrica. Lo straordinario, signor sottosegretario, si continua a fare, in barba alle 40 ore dell'orario legale, in barba a tutti gli accordi che vi apprestate a sottoscrivere per continuare a regalare ai padroni la libertà di comandare, sabato, domenica, notte e giorno, su tutti i lavoratori, come e quando vogliono, in barba a tutte le leggi che ci sono e alle quali dovrebbero attenersi per obbligo i datori di lavoro a proposito del superamento delle ore stabilite per legge nei contratti per quanto riguarda lo straordinario. Lo straordinario, non solo nella FIAT di Pomigliano ma in tutte le fabbriche della FIAT, è strutturale. Ma vi chiedete perché non entra un solo ragazzo a lavorare all'Alfasud? Vi chiedete perché la FIAT si appresta a « rottamare » altre migliaia di lavoratori anziani, ammalati, che hanno avuto infortuni proprio sul luogo di lavoro, senza rispondere di niente a nessuno? Ebbene, tutto ciò non può rimanere nel silenzio. Uno straordinario strutturale va discusso subito, immediatamente, perché è tra le cause primarie degli incidenti che si verificano all'Alfasud. E non mi riferisco solo a quello mortale che ha coinvolto il nostro collega Biamonte: tutti i giorni si verificano decine di incidenti dovuti proprio allo stress psicofisico al quale sono costretti i lavoratori sottoposti a turni stressanti di lavoro.

Cominciamo da queste semplici cose, perché la possibilità di controllo c'è, perché l'ispettorato esiste. Purtroppo, si chiudono spesso gli occhi. Quando l'ASL, quando gli ispettori arrivano in fabbrica, invece di ascoltare i lavoratori ascoltano l'azienda; è dall'azienda che si fanno illustrare i fatti, sono i dati che fornisce l'azienda che a vengono poi verificati. Si ascoltino di più i lavoratori! Ma soprattutto ci vuole più coerenza, più coraggio, signor sottosegretario.

Ebbene, riferisca questo al Governo. E voglio sollecitare i responsabili ad assumere iniziative serie, perché in fabbrica c'è chi ogni giorno ci rimette la vita.

(Controlli sanitari sul bestiame da macello proveniente dal Regno Unito)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Volontè n. 3-01341 (*vedi l'allegato A - Interpellanza ed interrogazioni sezione 4*).

Il sottosegretario di Stato per la sanità ha facoltà di rispondere.

MONICA BETTONI BRANDANI, *Sottosegretario di Stato per la sanità*. L'introduzione in Italia di bestiame da macello e di prodotti di origine animale, tra cui le carni fresche, viene disciplinata da una puntuale e articolata normativa che delinea, tra l'altro, rigorosi controlli veterinari rivolti a garantire la protezione della salute pubblica e animale. Per quanto in particolare riguarda gli sviluppi legati al fenomeno della encefalopatia spongiforme bovina, altrimenti noto come fenomeno della mucca pazza, questo Ministero ha intrapreso una serie di iniziative finalizzate ad evitare proprio la formazione di focolai di encefalopatia nel nostro paese e a stroncare traffici illeciti di animali o partite di carne destinate al consumo umano provenienti da zone a rischio. Ad esempio, per impedire l'ingresso in Italia, sia a seguito dei consueti scambi commerciali sia attraverso eventuali canali clandestini, di partite di carne bovina e di altri prodotti potenzialmente infetti da

BSE, ovvero di capi bovini provenienti da paesi a rischio, questo Ministero ha rafforzato il rapporto di collaborazione con il Ministero delle finanze ed ha impartito precise istruzioni agli uffici doganali al fine di consentire l'immediata segnalazione della importazione di prodotti soggetti a vigilanza sanitaria, secondo il decreto ministeriale del 2 maggio 1985, agli uffici di vigilanza sanitaria, agli uffici sanitari periferici del Ministero della sanità per i debiti controlli documentali e per l'ispezione materiale.

Più incisive e diffuse misure di collaborazione e di coordinamento sono state definite nell'ambito dell'applicazione delle disposizioni contenute nel decreto-legge 8 agosto 1996, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1996, n. 532, recante potenziamento dei controlli per prevenire l'encefalopatia spongiforme bovina. Tale normativa, tra l'altro, ha istituito i certificati di garanzia della carne bovina attestanti per ciascun capo il paese di nascita, l'ultima provenienza, le tecniche di alimentazione e di stabulazione, le modalità di allevamento, di trasporto e di macellazione. Sono stati intensificati i controlli svolti dai servizi veterinari delle aziende dislocate sul territorio.

Particolare azione di vigilanza è stata svolta dai NAS, che dipendono direttamente dal Ministero della sanità, che effettuano le loro operazioni investigative in costante collaborazione con i competenti uffici ministeriali e con i laboratori di analisi dell'Istituto superiore di sanità. Infatti, a seguito dell'ordinanza del Ministero della sanità del 22 marzo 1996, che ha disposto il divieto di introduzione nel territorio italiano di capi bovini vivi e di carni bovine, comprese le partite viaggianti, provenienti dal Regno Unito, i NAS hanno eseguito numerosi controlli e sopralluoghi in vari posti sia di macellazione che di deposito, in esercizi di macelleria, allevamenti e via dicendo. Nel corso di tali ispezioni, accanto a 16 mila chili, circa, di carni bovine di provenienza britannica sequestrati e restituiti al paese d'origine, sono stati operati ulteriori sequestri di

carne destinata al consumo per complessivi 20 mila e 800 chili per violazione delle norme sanitarie.

Nel settore della lotta ai fenomeni di traffici illeciti e clandestini di bovini provenienti da paesi a rischio di BSE, si segnala che, a seguito delle indicazioni trasmesse dalla Commissione europea in ordine all'esistenza di un traffico illegale di carni bovine di origine britannica, questo Ministero si è immediatamente attivato fornendo ai competenti servizi ed organismi di vigilanza indicazioni adeguate riguardo agli stabilimenti di sezionamento del Belgio, individuati quali responsabili del traffico illegale di carne sottoposta ad *embargo* dalle autorità sanitarie comunitarie proprio a causa della BSE, in modo da accertare l'eventuale presenza in Italia di carni bovine trattate in questi stabilimenti.

Per quanto riguarda le discordanti valutazioni che sarebbero intercorse tra il Ministero della sanità ed i NAS, occorre precisare che, in data 9 luglio 1997, il ministro della sanità ed il comandante dei carabinieri per la sanità hanno riferito congiuntamente, ciascuno per la propria competenza, alla XIII Commissione agricoltura della Camera sulla situazione.

Nell'occasione è stato possibile anche chiarire che nel territorio nazionale non risultava alcuna presenza di capi bovini o di partite di carni bovine provenienti da animali affetti da BSE.

D'altro canto la consapevolezza che all'efficienza e al rigore del sistema dei controlli e all'articolazione e alle funzioni del servizio veterinario pubblico del nostro paese si contrappone frequentemente una situazione di carenza in altri paesi ha spinto il ministro della sanità a svolgere gli opportuni interventi presso i competenti organismi dell'Unione europea. Questo è stato poi formalizzato in un incontro con il commissario europeo Bonino, presentando una serie di proposte rivolte a rendere efficaci ma soprattutto omogenei gli interventi a tutela della salute animale e umana.

Ulteriori misure sanitarie di protezione contro la BSE trasmissibile sono conte-

nute nella recente ordinanza del 15 giugno 1998 del Ministero della sanità pubblicata il 24 luglio 1998 sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 171. La disciplina introdotta con tale ordinanza scaturisce dalle particolari misure sanitarie adottate da alcuni Stati membri dell'Unione europea in ordine all'eliminazione dal consumo umano ed animale ed alla successiva distruzione di materiale a rischio ottenuto da animali della specie bovina, ovina e caprina di determinate età. In base a detta ordinanza gli animali vivi della specie bovina, ovina e caprina recanti il contrassegno di identificazione di Belgio, Francia, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi e Portogallo, nonché Regno Unito per i soli capi bovini e caprini, debbono essere sottoposti da parte del veterinario ufficiale competente sullo stabilimento di macellazione ad accurato controllo di identità al fine di accertarne la provenienza mediante verifica dei contrassegni apposti su di essi e della certificazione sanitaria di accompagnamento.

Relativamente a tali animali e al materiale specifico a rischio (cranio, cervello, eccetera) di bovini, ovini e caprini di età superiore a 12 mesi (milza, invece, per caprini morti o abbattuti) rimosso al momento della macellazione, esso deve essere raccolto e immagazzinato e trasportato in impianti di incenerimento ed ivi distrutto nei tempi e nei modi delineati dall'ordinanza in questione.

Il panorama che ho cercato brevemente di riassumere ci sembra molto adeguato per quanto riguarda il sistema di controlli al fine della prevenzione dell'encefalopatia spongiforme bovina.

PRESIDENTE. L'onorevole Volontè ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01341.

LUCA VOLONTÈ. Ringrazio il sottosegretario: non dico niente, nel senso che dopo un anno e qualche mese da quando successero gli avvenimenti in questione si viene a rispondere in maniera più che adeguata. Se però avessimo dovuto aspettare questa risposta senza avere qualche

altra certezza rintracciata dai *mass media* e dalle televisioni, ci saremmo potuti trovare in un'epidemia.

Questo è l'unico commento che faccio; la ringrazio per la sua risposta e la prego di comunicare ai suoi collaboratori che l'hanno estesa i miei complimenti. L'unico complimento che non posso fare è sui tempi.

(Settore zootecnico in Sicilia)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Caruano n. 3-01584 (*vedi l'allegato A - Interpellanza e interrogazioni sezione 5*).

Il sottosegretario di Stato per la sanità ha facoltà di rispondere.

MONICA BETTONI BRANDANI, Sottosegretario di Stato per la sanità. In riferimento all'interrogazione presentata dagli onorevoli Caruano e Nardone, si ritiene opportuno far presente in via preliminare che la regione Sicilia, debitamente interpellata fin dall'ottobre 1997, non ha risposto alle nostre richieste.

Pertanto gli elementi in possesso di questo ministero sono quelli del nostro dipartimento per gli alimenti, nutrizione e sanità pubblica veterinaria e non quelli provenienti dalla regione; essi però ci consentono di dare una risposta all'interrogazione.

La grave situazione epidemiologica in cui versa il settore zootecnico in Sicilia per quanto attiene alle malattie sottoposte ai piani di eradicazione (tubercolosi, brucellosi ovi-caprina e bovina, leucosi bovina enzootica), con particolare riguardo ai riflessi che questa situazione ha nei confronti della salute pubblica, è ben nota. Pertanto questo Ministero è dovuto spesso intervenire, anche se nel pieno rispetto dell'autonomia regionale, per garantire una svolta alle operazioni di controllo del patrimonio bovino e ovino al fine di avvicinare lo standard sanitario dell'Italia — e quindi anche della regione Sicilia — a quello degli altri Stati membri dell'Unione europea.

Nell'anno 1996 ispettori comunitari e funzionari del Ministero della sanità, nel corso di una missione ispettiva effettuata in Sicilia, hanno riscontrato carenze di natura tecnico-amministrativa nell'applicazione dei piani di profilassi: in particolare, notevoli ritardi — anche di tre anni — nella corresponsione delle indennità di abbattimento agli allevatori nell'azienda sanitaria di Messina; sistema di identificazione degli allevamenti e dei capi molto approssimativo; recrudescenza della brucellosi umana, dovuta anche alla non adeguata intensificazione dei controlli nei centri di raccolta del latte per la ricerca della brucella. Nel corso del 1996 sono stati registrati 764 casi di brucellosi umana, il maggior numero a livello nazionale; per quanto riguarda il 1997, si sottolinea che le percentuali di attività svolta per il risanamento della brucellosi ovicaprina e della leucosi bovina enzootica sono tra le più basse d'Italia, arrivando al 60 per cento circa, mentre la percentuale di infezione della brucellosi ovicaprina è la più alta in assoluto, con il 29 per cento degli allevamenti e 9 per cento dei capi controllati infetti.

Nonostante le risultanze delle ispezioni comunitarie siano state tempestivamente comunicate all'assessorato alla sanità della regione Sicilia, al quale è stato contestualmente richiesto un energico intervento per la risoluzione dei problemi evidenziati, i dati più recenti sulle attività svolte e sulle percentuali di infezioni rilevate dimostrano che la situazione non è stata ancora affrontata in maniera adeguata in termini di risorse umane e di razionalizzazione degli interventi, indispensabile per raggiungere i risultati auspicati. In occasione del recente importante convegno della società italiana di patologia e allevamento degli ovini e dei caprini, svoltosi a Palermo, il rappresentante del Ministero della sanità ha affrontato nuovamente, in modo deciso e significativo, l'argomento alla presenza dei pubblici amministratori locali e regionali nonché della veterinaria pubblica siciliana allo scopo di sensibilizzare sulla improrogabile necessità di porre rimedio alla situazione di arretra-

tezza accumulata in Sicilia nel settore dei piani di eradicazione nell'interesse e nella prospettiva di un rilancio della zootecnia siciliana e della salvaguardia della salute pubblica. È infatti necessario che i diversi organismi regionali, sia tecnici sia istituzionali, quali giunta, assessorati regionali alla sanità e all'agricoltura, istituto zooprofilattico sperimentale, servizi veterinari delle aziende sanitarie, associazioni di categoria degli allevatori e sindaci nella loro veste di autorità sanitaria locale, agiscano coordinandosi nel rispetto delle linee guida stabilite dai regolamenti nazionali di eradicazione delle malattie infettive.

Tale coordinamento per conseguire un obiettivo comune nonché la disponibilità di risorse umane e di supporto e, ove necessario, delle forze dell'ordine e della guardia di finanza, è il presupposto indispensabile per dare una svolta decisiva alla situazione. Premesso questo, il Ministero, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali, darà assistenza e indirizzi tecnici agli organismi sopra indicati che rimangono comunque veri responsabili del completamento dei programmi di eradicazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Caruano ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01584.

GIOVANNI CARUANO. Ringrazio il sottosegretario Bettoni Brandani per la risposta circostanziata e puntuale che ha fornito alla mia interrogazione. Devo però comunque rilevare che il quadro descritto sia dagli interroganti sia dalla senatrice Bettoni Brandani rimane drammatico; tanto è vero che — come è stato ricordato — il 50 per cento dei casi di brucellosi umana riguardano il territorio della Sicilia.

Se vi sono ritardi da parte dell'amministrazione regionale — come è stato sottolineato —, in che modo possiamo intervenire? È vero, ognuno deve fare la propria parte (i comuni, le amministrazioni, i servizi delle USL), però credo che debba essere richiesto uno sforzo parti-

colare al Ministero affinché effettui una ulteriore ispezione presso le amministrazioni regionali e — se è il caso — presso le USL che ancora non intervengono, perché si stanno mettendo in ginocchio ampi territori della Sicilia. Ciò comporta l'aumento dei disoccupati in quei territori nei quali la zootecnia rappresenta un punto di riferimento dal punto di vista produttivo e lavorativo.

È incredibile che l'amministrazione regionale non risponda al ministero dall'ottobre del 1997. Credo che sarebbe giusto chiedere al Ministero di intervenire direttamente con una ulteriore ispezione.

Tra l'altro, è chiaro che quello sollevato non è solo un problema di zoonosi o di brucellosi bovina, ma anche un problema di sanità umana e di salubrità degli alimenti. Vi sono infatti sia problemi legati alla trasmissione della brucellosi sia problemi che possono essere legati ad altre zoonosi come la scaprie ed altre malattie che ancora non si sono manifestate (e speriamo che non succeda mai). Non si può tuttavia ignorare, da un punto di vista scientifico, che vi possono essere manifestazioni anche per gli essere umani, proprio per la trasmissibilità che non è esclusa di questa malattia.

È vero, più volte abbiamo sollevato il problema dei poteri sostitutivi; ed è chiaro che l'autonomia siciliana ponga dei limiti, spesso invalicabili, da questo punto di vista. Credo però di dover aggiungere questa considerazione perché, se non si riuscirà ad intervenire decisamente per eradicare le zoonosi presenti in alcuni territori, ampie zone verranno messe in ginocchio. Queste, peraltro, già versano in grandi difficoltà dal punto di vista commerciale, essendo al di fuori dei mercati nazionali per i ritardi richiamati.

In Commissione agricoltura abbiamo discusso più volte sulla necessità di puntare anche al recupero di quei prodotti tipici che si trovano sulle montagne siciliane. Le eradicazioni di queste zoonosi sono un problema che riguarda non soltanto la Sicilia, ma anche altre regioni meridionali.

Preannunzio che presenteremo una proposta di legge per dare la possibilità anche alle piccole aziende di questi territori montani o dei territori di « nicchia », che riescono a produrre prodotti del latte di qualità, di essere messi nelle condizioni di adeguare le proprie aziende. Spesso, infatti, queste piccole aziende non hanno neppure la possibilità di separare i capi infetti.

Non solo, ma dobbiamo recuperare anche il tempo e adeguare la legislazione riguardo agli indennizzi previsti per gli allevatori. Questi ultimi non arrivano mai in tempo e l'indennizzo previsto per i capi abbattuti è insufficiente e non dà la possibilità a queste piccole aziende di sostituire i capi infetti che devono essere abbattuti con capi sani. Ciò consentirebbe loro di continuare a produrre il latte ed i suoi derivati.

Per questo, chiedo al sottosegretario di farsi carico di un intervento diretto sull'amministrazione regionale siciliana — magari attraverso una ispezione — che ci dia qualche occasione di recupero ulteriore.

(Incarichi di dirigenti del dipartimento delle professioni sanitarie del Ministero della sanità).

PRESIDENTE. Comunico che l'interrogazione Gramazio n. 3-01959, concernente incarichi di dirigenti del dipartimento delle professioni sanitarie del Ministero della sanità, è stata trasformata, su richiesta del presentatore, in una interrogazione a risposta scritta.

È così esaurito lo svolgimento dell'interpellanza e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo (ore 11,08).

LUCA VOLONTÈ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCA VOLONTÈ. Signor Presidente, ho già sollecitato altre volte la risposta ad interrogazioni che ho presentato e mi duole doverlo fare anche con lei, che tra l'altro non ne ha alcuna responsabilità. Sulla musica ed altri settori particolari purtroppo il Governo, ormai da anni non dico da mesi, non ha voluto dare risposte in quest'aula. Bisognerebbe evitare quello che è successo oggi con la risposta alla mia interrogazione, e cioè che si venga a rispondere ad alcuni strumenti del sindacato ispettivo che hanno un'interesse circostanziato magari uno o due anni dopo che l'evento si è verificato, violando non solo il regolamento, ma anche, per così dire, il *bon ton* che ciascuno di noi deve avere per rispetto delle istituzioni.

Le chiedo, pertanto, l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna dell'elenco delle interrogazioni di cui sollecito la risposta.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente, onorevole Volontè.

Purtroppo lei pone un problema che tutti i deputati pongono costantemente, sollecitando il Governo al fine di evitare che le risposte agli strumenti del sindacato ispettivo giungano in ritardo, magari quando gli avvenimenti si sono consumati. Speriamo che la sua perorazione, come anche la mia, siano accolte in questo caso dal rappresentante del Governo.

Sospendo la seduta fino alle ore 15.

La seduta, sospesa alle 11,10, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Berlinguer, Maccanico,

Marongiu, Soriero, Treu e Vita sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta odierna.

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

Annunzio dello svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta di domani, mercoledì 23 settembre 1998, alle ore 15, avrà luogo lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (*question time*), con ripresa televisiva diretta, con la partecipazione di ministri di settore.

Comunico che i quesiti sottoposti al Governo riguarderanno la competenza del ministro della sanità (in relazione all'adozione dei piani sanitari regionali, alla disciplina di professione di ottico e alla diffusione dell'alimentazione biologica), del ministro dei lavori pubblici (in relazione ad interventi per il Giubileo ad Assisi ed alla realizzazione dell'autostrada pedemontano-veneta) e del ministro delle finanze (in relazione ai rimborsi della tassa di concessione sulle società).

I gruppi che hanno presentato interrogazioni su argomenti diversi o che non hanno presentato interrogazioni possono presentare quesiti riferiti ai temi prescelti entro le ore 17 di oggi.

Modifica nella costituzione di un gruppo parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Elio Colosimo, proclamato deputato il 16 settembre 1998 per la XXIII circoscrizione Calabria, in seguito alle dimissioni dell'onorevole Raffaele Valensise, ha dichiarato di aderire al gruppo parlamentare alleanza nazionale. Auguri al collega (*Applausi*).

Preavviso di votazioni elettroniche
(ore 15,05).

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

Sull'ordine dei lavori (ore 15,06).

MARA MALAVENDA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARA MALAVENDA. Signor Presidente, a Napoli è stata organizzata per il 26 settembre una manifestazione nazionale dall'organizzazione neonazista forza nuova sul tema « Pane e lavoro ». Questa organizzazione promuove e propaganda il razzismo e le tematiche eversive di carattere nazifascista, come tutti sappiamo e come dimostrano, d'altra parte, gli stessi proclami dei manifesti che sono affissi dappertutto.

Forza nuova nasce come copertura per l'eversione di destra e sono provocatori la demagogia ed il populismo con i quali l'eversione nera tenta di legittimarsi strumentalizzando il dramma della disoccupazione a Napoli. Chiedo allora che il ministro venga in questa sede, che si discuta di questo problema e, soprattutto, che si prendano delle decisioni e si neghi la piazza per una tale manifestazione. Decisioni in tal senso, d'altra parte, sono già state prese dalle autorità competenti sia a Padova sia a Rimini, dove erano state organizzate manifestazioni di questa natura.

Chiedo quindi un'inversione dell'ordine dei lavori e che si discuta del fatto, grave ed importante, che ricordavo e che si dia una risposta nel senso di evitare che si consentano manifestazioni ad organizzazioni di quella natura.

PRESIDENTE. Onorevole Malavenda, desidero ricordarle che l'ordine del giorno della seduta odierna verte su altri argomenti. Lei ha fatto un richiamo che ha la sua importanza e che il rappresentante del Governo incaricato dei rapporti con il Parlamento avrà certamente ascoltato; di conseguenza il ministro, se lo riterrà, interverrà in questa sede. Io, però, non posso invertire l'ordine dei lavori perché se su questi argomenti, che pure sono rilevanti, si dovesse ogni volta interrompere l'ordinario corso delle nostre azioni, forse avremmo qualche preoccupazione in più. Comunque, lei ha manifestato la sua doglianza, speriamo che il Governo le risponda, nel momento in cui ciò sarà possibile.

Discussione di un documento in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione
(ore 15,07).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente documento:

Relazione della Giunta per le autorizzazioni a procedere in giudizio sulla richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità, ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile nei confronti dell'onorevole Craxi, deputato all'epoca dei fatti (Doc. IV-ter, n. 17/A).

Ricordo che, nella riunione del 9 giugno scorso della Conferenza dei presidenti di gruppo, si è provveduto ad assegnare a ciascun gruppo, per l'esame del documento, un tempo di cinque minuti. A questo tempo si aggiungono cinque minuti per il relatore, cinque minuti per richiami al regolamento e dieci minuti per interventi a titolo personale.

La Giunta propone di dichiarare che i fatti per i quali è in corso il procedimento non concernono opinioni espresse dall'onorevole Craxi nell'esercizio delle sue funzioni, ai sensi del primo comma dell'articolo 68 della Costituzione.

(Discussione — Doc. IV-ter, n. 17/A)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sul Doc. IV-ter, n. 17/A.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Berselli.

FILIPPO BERSELLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la Giunta riferisce su una richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità che trae origine da un procedimento civile per il risarcimento del danno iniziato nei confronti dell'onorevole Bettino Craxi. Attore risulta essere il giornalista del quotidiano *La Stampa* Giulietto Chiesa, per lungo tempo corrispondente da Mosca per il suddetto giornale.

Questi i fatti. Nel corso della polemica politica che, nel novembre del 1993, vide opposti l'onorevole Craxi e l'allora senatore del partito democratico della sinistra Ugo Pecchioli circa l'esistenza di un'organizzazione comunemente denominata « Gladio rossa », l'onorevole Craxi ebbe a dettare ad un'agenzia di stampa le seguenti dichiarazioni, riferite al dottor Chiesa: « Pretendere da lui che indagini sul caso Pecchioli a Mosca mi sembrerebbe eccessivo. Da una nota classificata segretissima risulta che per incarico dei servizi sovietici riceveva uno stipendio mensile ed uno stipendio straordinario dalla Mezza luna rossa e dalla Croce rossa sovietica, gli venivano pagati alberghi, appartamenti, viaggi, segretaria, assistenza sanitaria e i soggiorni in stabilimenti di cura, il tutto per lui e per i suoi familiari ».

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Berselli. Pregherei i colleghi che stanno parlando di farlo a voce bassa, in modo che i deputati interessati alla relazione, che poi riguarda una decisione da assumere, possano farlo senza essere disturbati da un eccessivo brusio. Prego, onorevole Berselli.

FILIPPO BERSELLI, *Relatore*. Il dottor Chiesa ha ritenuto le suddette affermazioni gravemente lesive del suo onore e della sua reputazione, nonché tali da

costituire un serio attentato alla sua identità personale, morale e professionale, ed ha pertanto richiesto il risarcimento del danno.

Per completezza va detto che la richiesta è pervenuta nella scorsa legislatura. All'epoca la Giunta si pronunciò nel senso della sindacabilità. Poiché, tuttavia, per l'intervenuto scioglimento delle Camere, l'Assemblea non riuscì a pronunciarsi, la richiesta è stata mantenuta all'ordine del giorno anche della presente legislatura.

Per quanto riguarda l'iter relativo alla legislatura in corso, la Giunta ha esaminato la questione nelle sedute del 15 e del 22 gennaio 1997. Il collega che svolgeva originariamente le funzioni di relatore presso la Giunta aveva proposto una deliberazione nel senso dell'insindacabilità, considerando la connessione tra la polemica politica in corso all'epoca dello svolgimento dei fatti e l'espressione asseritamente diffamatoria nei confronti del giornalista Chiesa. A sostegno di tali sue argomentazioni, aveva anche addotto l'esistenza di numerose interrogazioni e di una mozione presentate da deputati e senatori del gruppo socialista con riferimento al caso « Gladio rossa ».

La Giunta ha tuttavia ritenuto di respingere tale proposta, considerando, da un lato, che, a ben vedere, non vi era alcuna connessione tra la polemica politica allora in corso e la diffamazione del giornalista; in secondo luogo, si è rilevato che è da ritenersi particolarmente infamante insultare una persona sulla base di asserite risultanze segrete delle quali non si portano le prove. Pertanto, sarebbe stato sacrosanto per l'onorevole Craxi rivolgere la sua polemica, anche con toni particolarmente duri, nei confronti del senatore Pecchioli. Viceversa, tirare in ballo un giornalista estraneo alla vicenda politica in questione non può che considerarsi al di là della funzione parlamentare. Al limite, l'onorevole Craxi avrebbe dovuto diffondere o quanto meno indicare in dettaglio la nota da lui definita « riservatissima » sulla quale fondava le sue accuse al dottor Chiesa.