

COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli
nella seduta del 26 novembre 2002.**

Amoruso, Aprea, Armani, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Enzo Bianco, Bonaiuti, Bono, Brancher, Burani Procaccini, Buttiglione, Cicu, Colucci, Contento, de Ghislanzoni Cardoli, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Fini, Fiori, Franci, Frattini, Galati, Gasparri, Giancarlo Giorgetti, Lavagnini, Licastro Scardino, Manzini, Marcora, Maroni, Martinat, Martino, Martusciello, Marzano, Mastella, Mattarella, Matteoli, Mauro, Mazzocchi, Miccichè, Minniti, Molgora, Oliverio, Patarino, Pescante, Pisanu, Piscitello, Possa, Prestigiaco, Ramponi, Rava, Rivolta, Rizzo, Santelli, Scaltritti, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Spini, Stefani, Stucchi, Tassone, Tortoli, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Valpiana, Vascon, Viceconte, Viespoli, Vietti, Violante.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta)

Amoruso, Aprea, Armani, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Enzo Bianco, Biondi, Bonaiuti, Bono, Brancher, Burani Procaccini, Buttiglione, Cicu, Colucci, Contento, de Ghislanzoni Cardoli, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Fini, Fiori, Franci, Frattini, Galati, Gasparri, Giancarlo Giorgetti, Giovanardi, La Malfa, Lavagnini, Licastro Scardino, Manzini, Marcora, Maroni, Martinat, Martino, Martusciello, Marzano, Mastella, Mattarella, Matteoli, Mauro, Mazzocchi, Miccichè, Minniti, Molgora, Oliverio, Patarino, Pescante, Pisanu, Piscitello, Possa, Prestigiaco, Ramponi, Rava, Rivolta, Rizzo, Rotondi, Paolo Russo, Santelli, Scaltritti,

Scarpa Bonazza Buora, Selva, Spini, Stefani, Stucchi, Tassone, Tortoli, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Valpiana, Vascon, Viceconte, Viespoli, Vietti, Violante.

Annunzio di proposte di legge.

In data 25 novembre 2002 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

PISTONE: « Modifica all'articolo 13-bis del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, in materia di detraibilità del costo dell'abbonamento annuale per il trasporto pubblico » (3417);

PERROTTA: « Modifica all'articolo 2 della legge 30 luglio 1998, n. 281, in materia di riconoscimento di associazioni per la tutela del diritto alla sicurezza dei consumatori e degli utenti » (3418).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio di una proposta di legge
d'iniziativa regionale.**

In data 25 novembre 2002 è stata presentata alla Presidenza, ai sensi dell'articolo 121 della Costituzione, la seguente proposta di legge:

CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA: « Disposizioni in materia di tutela dei diritti dell'acquirente e del promissario acquirente di immobile destinato ad essere adibito a prima casa » (3416).

Sarà stampata e distribuita.

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

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

II Commissione (Giustizia):

NAN: « Norme in materia di informazione sulle intercettazioni di comunicazioni » (3145) *Parere della I Commissione;*

KESSLER ed altri: « Concessione di indulto condizionato e revocabile e disposizioni per il sostegno al reinserimento sociale dei detenuti scarcerati » (3395) *Parere delle Commissioni I, V, XI, XII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

III Commissione (Affari esteri):

« Ratifica ed esecuzione del Memorandum d'Intesa fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica democratica socialista di Sri Lanka a modifica del Trattato di estradizione firmato a Roma il 5 febbraio 1873, fatto a Colombo l'11 agosto 1999 » (3314) *Parere delle Commissioni I, II e V.*

IV Commissione (Difesa):

FONTANA: « Delega al Governo per il riordino dei Corpi della Croce rossa italiana ausiliari delle Forze armate » (2946) *Parere delle Commissioni I, III, V, VII, XI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, relativamente alle disposizioni in materia previdenziale), XII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

VII Commissione (Cultura):

RIZZO ed altri: « Norme generali sulla pubblica istruzione » (3384) *Parere delle Commissioni I, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli*

aspetti attinenti alla materia tributaria), XI, XII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

XII Commissione (Affari sociali):

DI VIRGILIO ed altri: « Tutele socio-sanitarie in favore delle persone non autosufficienti » (3321) *Parere delle Commissioni I, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), XI e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

S. 1099 – Senatori PIROVANO ed altri: « Disposizioni per la realizzazione di un centro anziani autosufficienti e parzialmente autosufficienti, nel comune di Caravaggio » (*approvato dalla I Commissione permanente del Senato*) (3392) *Parere delle Commissioni I, V, VIII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

**Trasmissione
dal ministro della salute.**

Il ministro della salute, con lettera in data 22 novembre 2002, ha trasmesso ai sensi dell'articolo 25 della legge 7 agosto 1973, n. 519, la relazione sul programma dell'Istituto superiore di sanità per l'esercizio finanziario 2002, e sui risultati dell'attività svolta nell'esercizio 2000 (doc. XXIX, n. 1).

Questo documento sarà stampato, distribuito e trasmesso alla XII Commissione (Affari sociali).

**Trasmissione dal Consiglio nazionale
dell'economia e del lavoro.**

Il Presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL), con lettera in data 12 novembre 2002, ha trasmesso un documento recante le osservazioni e proposte del Consiglio sulla relazione del Governo sullo stato della montagna per il 2002.

Questo documento è stato trasmesso alla V Commissione (Bilancio), alla VIII Commissione (Ambiente) e alla XIII Commissione (Agricoltura).

Annunzio di atti e proposte di atti normativi comunitari.

Nelle *Gazzette Ufficiali* delle Comunità europee, dal 1° al 31 ottobre 2002 sono state pubblicate le seguenti proposte e atti preparatori di atti normativi comunitari che sono stati assegnati, a norma dell'articolo 127, comma 1, del regolamento, per l'esame, alle sottoindicate Commissioni competenti per materia nonché per il parere, alla XIV Commissione (se non già assegnati alla stessa in sede primaria):

Posizione comune (CE) n. 52/2002, del 12 settembre 2002, definita dal Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato che istituisce la Comunità europea, in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla vigilanza supplementare sugli enti creditizi, sulle imprese di assicurazione e sulle imprese di investimento appartenenti ad un conglomerato finanziario e che modifica le direttive 73/239/CEE, 79/267/CEE, 92/49/CEE, 92/96/CEE, 93/6/CEE e 93/22/CEE del Consiglio e le direttive 98/78/CE e 2000/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GUCE C 253 E) - *alla VI Commissione (Finanze)*;

(COM(2002)76) – Proposta di regolamento del Consiglio che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva dei dazi provvisori istituiti sulle importazioni di alcuni ossidi di zinco originari della Repubblica popolare cinese (GUCE C 262 E) - *alla X Commissione (Attività produttive)*;

(COM(2002) 106) – Proposta di regolamento del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 2604/2000 che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di alcuni tipi di polie-

tilentereftalato originarie, tra l'altro, dell'India (GUCE C 262 E) - *alla X Commissione (Attività produttive)*;

(COM(2002) 114) – Proposta di regolamento del Consiglio che adotta misure autonome applicabili alle importazioni di pesce e di prodotti della pesca originari della Repubblica di Polonia (GUCE C 262 E) - *alla XIII Commissione (Agricoltura)*;

(COM(2002) 115) – Proposta di regolamento del Consiglio che adotta misure autonome applicabili alle importazioni di pesce e di prodotti della pesca originari della Repubblica Ceca (GUCE C 262 E) - *alla XIII Commissione (Agricoltura)*;

(COM(2002) 189) – Proposta di regolamento del Consiglio relativo alle esportazioni di alcuni prodotti siderurgici dalla Romania alla Comunità europea per il periodo dal 1° luglio al 31 dicembre 2002 (sistema di duplice controllo). (GUCE C 262 E) - *alla X Commissione (Attività produttive)*;

(COM(2002) 253) – Proposta di regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 2334/97 modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1678/2001 che impone un dazio antidumping definitivo su talune importazioni di palette semplici di legno originarie della Repubblica di Polonia. (GUCE C 262 E) - *alla X Commissione (Attività produttive)*;

(COM(2002) 314) – Proposta di regolamento del Consiglio che modifica l'allegato del regolamento (CE) n. 1107/96 della Commissione per quanto riguarda la denominazione « Feta ». (GUCE C 262 E) - *alla XIII Commissione (Agricoltura)*;

(COM(2002) 343 def.) – 2002/0134(CNS)) – Proposta di regolamento del Consiglio che stabilisce i massimali del finanziamento comunitario dei programmi di attività delle organizzazioni riconosciute di operatori del comparto oleicolo, previsto dal regolamento (CE) n. 163 8/98 e recante deroga al regolamento n. 136/66/CEE. (GUCE C 262 E) - *alla XIII Commissione (Agricoltura)*;

(COM(2002) 355 def.) — 2002/0138(CNS)) — Proposta di regolamento del Consiglio che stabilisce talune misure tecniche applicabili alle attività di pesca nella zona della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico. (GUCE C 262 E) — *alla XIII Commissione (Agricoltura)*;

(COM(2002) 356 def.) — 2002/0137(CNS)) — Proposta di regolamento del Consiglio che stabilisce talune misure di controllo applicabili alle attività di pesca nella zona della convenzione sulla conservazione delle risorse biologiche dell'Antartico e che abroga i regolamenti (CEE) n. 3943/90, (CE n. 66/98 e (CE n. 172 1/1999). (GUCE C 262 E) — *alla XIII Commissione (Agricoltura)*;

(COM(2002) 367 def.) — Proposta di regolamento del Consiglio che modifica la direttiva del Consiglio 70/524/CEE relativa agli additivi nell'alimentazione degli animali per quanto riguarda la revoca dell'autorizzazione di un additivo, e il regolamento della Commissione (CE) n. 2430/1999. (GUCE C 262 E) — *alla XII Commissione (Affari sociali)*;

(COM(2002) 369 def.) — 2002/0148(CNS)) — Proposta di regolamento del Consiglio concernente la conclusione dell'accordo in forma di scambio di lettere relativo alla proroga del protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste nell'accordo tra la Comunità economica europea e la Repubblica d'Angola sulla pesca al largo dell'Angola per il periodo dal 3 maggio 2002 al 2 agosto 2002. (GUCE C 262 E) — *alla XIII Commissione (Agricoltura)*;

(COM(2002) 371 def.) — 2002/0140(ACC)) — Proposta di regolamento del Consiglio relativo alle misure di salvaguardia di cui all'accordo di partenariato ACP-UE. (GUCE C 262 E) — *alle Commissioni riunite III (Affari esteri) e X (Attività produttive)*;

(COM(2002) 373 def.) — Proposta di regolamento del Consiglio che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote

definitivamente il dazio provvisorio istituito sulle importazioni di acido sulfanilico originario della Repubblica popolare cinese e dell'India. (GUCE C 262 E) — *alla X Commissione (Attività produttive)*;

(COM(2002) 375 final — 2002/0152(COD)) — Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 94/35/CE sugli edulcoranti destinati ad essere utilizzati nei prodotti alimentari. (GUCE C 262 E) — *alla XII Commissione (Affari sociali)*;

(COM(2002) 376 def.) — Proposta di regolamento del Consiglio che istituisce un dazio compensativo definitivo e riscuote definitivamente il dazio compensativo provvisorio istituito sulle importazioni di acido sulfanilico originario dell'India. (GUCE C 262 E) — *alla X Commissione (Attività produttive)*;

(COM(2002) 377 def.) — 2002/0141(COD) — Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce norme specifiche per l'organizzazione di controlli ufficiali sui prodotti di origine animale destinati al consumo umano. (GUCE C 262 E) — *alla XII Commissione (Affari sociali)*;

(COM(2002) 396 def.) — 2002/0149(COD) — Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul divieto dei composti organostannici sulle navi. (GUCE C 262 E) — *alla VIII Commissione (Ambiente)*;

(COM(2002) 398 def.) — 2002/0162(CNS)) — Proposta di regolamento del Consiglio sulla conclusione del protocollo che fissa le possibilità di pesca e la contropartita finanziaria previste nell'accordo tra la Comunità economica europea e il governo della Repubblica democratica di Sao Tomé e Principe sulla pesca al largo della costa di Sao Tomé per il periodo dal 1° giugno 2002 al 31 maggio 2005. (GUCE C 262 E) — *alla XIII Commissione (Agricoltura)*;

(COM(2002) 400 def.) — 2002/0163(COD)) — Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio rela-

tivo agli aromatizzanti di affumicatura utilizzati o destinati ad essere utilizzati nei o sui prodotti alimentari. (GUCE C 262 E) — *alla XII Commissione (Affari sociali)*;

(COM(2002) 290 def.) — 2002/0183(CNC)) — Proposta di regolamento del Consiglio recante il regolamento finanziario per il 9° Fondo europeo di sviluppo. (GUCE C 262 E) — *alle Commissioni riunite III (Affari esteri) e XIV (Politiche dell'Unione europea)*.

Richiesta di un parere parlamentare su atti del Governo.

Il ministro delle comunicazioni ha trasmesso, con lettera in data 21 novembre 2002, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 6, della legge 31 luglio 1997, n. 249, la richiesta di parere parlamentare

sullo schema di contratto di servizio tra il Ministero delle comunicazioni e la RAI Radiotelevisione Italiana Spa, per il periodo 1° gennaio 2003-31 dicembre 2005 (159).

Tale richiesta è assegnata, dal Presidente del Senato della Repubblica, d'intesa con il Presidente della Camera dei deputati, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del regolamento, alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 26 dicembre 2002.

Atti di controllo e di indirizzo.

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

INTERPELLANZA E INTERROGAZIONI

(Sezione 1 – Spot di un'impresa americana riguardante la città di Roma)

A) Interrogazione

BUONTEMPO e LA STARZA — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

il quotidiano *Libero* ha riportato una notizia che fa riferimento ad alcuni passaggi televisivi apparsi sulle maggiori reti americane, dove, per pubblicizzare una marca di *traveller's cheque*, si invitavano i turisti statunitensi a fare uso di questo mezzo di pagamento al fine di evitare furti e scippi;

il filmino ritrae una turista americana a passeggio nelle strade di Roma, la stessa viene avvicinata da due ragazzi in vespa che le scippano la borsetta in mezzo a passanti, che, non solo non portano soccorso alla sventurata, ma che se la ridono alla grande. Nei passaggi successivi si vedono poi i due scippatori romani dividersi felicemente il frutto, in dollari, della raggiunta refurtiva;

tale pubblicità porta indubbiamente un notevole danno non solo commerciale, ma anche morale e di immagine al nostro Paese, che certamente non merita simili infamanti immagini —:

quali comportamenti le nostre istituzioni competenti intendano assumere nei confronti degli Usa e specificatamente nei confronti dell'ambasciata degli Stati Uniti d'America in Italia, per ottenere un necessario giudizio di condanna nei riguardi dell'operato dell'impresa statunitense suddetta, che ha avuto l'ardire di dare un'immagine siffatta del nostro Paese, nel quale

l'incidenza degli scippi e dei furti è in percentuale infinitamente più bassa di quanto non accada negli Usa, che non risponde a verità. (3-01383)

(18 settembre 2002)

(Sezione 2 – Vicenda giudiziaria in Ecuador del signor Carlo Serra)

B) Interrogazione

RUZZANTE e CARBONI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il cittadino italiano Carlo Serra, nato ad Alghero (Sassari) l'8 ottobre 1975 (di fatto domiciliato a Cagliari, in via Bacaredda, per il fatto che prestava servizio presso la locale capitaneria di porto quale addetto alla sala operativa), è stato vittima di una vicenda giudiziaria in Ecuador abbastanza singolare e drammatica, sia in considerazione dello scarso interessamento delle nostre rappresentanze diplomatiche in Ecuador, sia per quanto riguarda la totale mancanza delle garanzie processuali minime per chi è imputato di un reato in un Paese straniero;

tale cittadino, incensurato e graduato della Marina militare italiana, è a Quito in Ecuador dal 5 febbraio 2002, i familiari non lo vedono da quasi nove mesi e, dopo essere stato accusato di traffico di droga, è stato condannato a otto anni di reclusione;

al momento del fermo non aveva a disposizione un traduttore che lo mettesse in grado di capire quanto stesse succedendo e non ha potuto verificare, con

l'assistenza di un legale, la qualità e l'entità delle prove a suo carico che hanno giustificato la misura cautelare del fermo;

Carlo Serra soffre di gravi problemi d'asma e, presso la prigione dove sta scontando la pena, non dispone delle medicine necessarie alla sua malattia e deve sopportare un regime detentivo piuttosto disumano (assenza di brande, celle con più di trenta detenuti, assenza delle più elementari misure igienico sanitarie);

l'ambasciata italiana, stando alle segnalazioni giunte agli interroganti, si sarebbe attivata con ritardo e non avrebbe saputo consigliare i familiari circa un buon avvocato ecuadoregno: sarebbero stati addirittura gli stessi familiari di Carlo ad informare sia il console che il ministero degli affari esteri della condanna ad otto anni di reclusione;

questa vicenda non rappresenta un caso isolato (ricordiamo il caso del padovano Giacomo Turra ammazzato in Colombia dalla polizia, che è stato oggetto di numerose interrogazioni), ma va ad aggiungersi a molti altri casi che mettono in evidenza le difficoltà di tutelare adeguatamente i nostri connazionali all'estero —

se il Ministro interrogato sia a conoscenza della vicenda giudiziaria di Carlo Serra e se intenda intervenire presso le competenti autorità dell'Ecuador per sincerarsi delle condizioni di salute del nostro connazionale;

se il Ministro interrogato non intenda intervenire, per il tramite delle nostre rappresentanze diplomatiche in Ecuador, al fine di garantire un'adeguata difesa e assistenza processuale da parte di un legale e di un interprete, che permettano a Carlo Serra di affrontare gli ulteriori gradi di giudizio;

se il Ministro interrogato, dati i frequenti casi di incapacità di tutelare i nostri cittadini all'estero, non intenda intervenire con misure concrete che siano finalmente in grado di porre fine a queste tragiche vicende, che spesso, come nel caso di Giacomo Turra, si concludono con la morte di

nostri concittadini senza che si arrivi all'individuazione dei responsabili. (3-01418)

(30 settembre 2002)

(Sezione 3 – Indennità spettanti ai giudici onorari di tribunale e ai vice procuratori onorari)

C) Interpellanza

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro della giustizia, per sapere — premesso che:

in data 1° luglio 2002 è entrato in vigore il decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115 (cosiddetto testo unico sulle spese di giustizia), il cui articolo 299, ultimo capoverso, ha espressamente abrogato l'articolo 52, comma 44, della legge 28 dicembre 2001, n. 448 (ovverossia la norma che disciplinava l'indennità spettante per ogni singola udienza ai giudici onorari di tribunale e ai vice procuratori onorari);

il citato testo unico, tuttavia, non ha regolamentato *ex novo* la richiamata disciplina relativa all'indennità spettante ai giudici onorari di tribunale e ai vice procuratori onorari, determinando così un vuoto normativo, che, allo stato, non consente di riconoscere ai menzionati giudici e procuratori onorari alcun compenso per l'attività svolta in udienza;

alla luce della denunziata situazione, risulta gravemente pregiudicata la possibilità, per tale categoria di magistrati, di esercitare le funzioni loro delegate, con gravissimi pregiudizi per il funzionamento della giustizia e quindi per la rapida definizione dei procedimenti pendenti;

non si comprende, di contro, come, seppur nella sostanziale analogia tra le funzioni giudicanti espletate dai giudici di pace e quelle attribuite ai giudici onorari di tribunale, si sia venuta a determinare

una così evidente disparità di trattamento economico —:

se non ritengano doverosamente di intervenire per:

a) rimediare al vuoto normativo così determinato, disciplinando le indennità spettanti ai giudici onorari di tribunale e ai vice procuratori onorari;

b) valutare l'eventualità di predisporre un sistema che parifichi il trattamento economico dei giudici onorari di tribunale e dei vice procuratori onorari a quello dei giudici di pace.

(2-00444) « Nespoli, Carrara, Catanoso, Anedda, Raisi, Menia, Migliori, Giorgio Conte, Porcu, Antonio Pepe, Saia, Fatuzzo, Lo Presti, Cardello, Giulio Conti, Fasano, Foti, Franz, Gallo, Lisi, Geraci, Losurdo, Malgieri, Mazzocchi, Patardino, Paolone, Onnis, Riccio, Scalia, Zacchera ».

(25 luglio 2002)

(Sezione 4 — Iniziative volte alla stabilizzazione dei lavoratori precari del Ministero della giustizia)

D) Interrogazione

GRANDI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

1.850 lavoratori precari del ministero della giustizia, *ex* lavoratori socialmente utili (Lsu), il 31 dicembre 2002 vedranno scadere il proprio contratto a tempo determinato: l'unica certezza per il loro futuro è per ora la data della cessazione del rapporto di lavoro;

è opportuno ricordare l'acquisizione di competenze e professionalità maturate nel corso di 6 anni di lavoro e l'apporto significativo allo svolgimento delle attività amministrativo-contabili, che ha, in parte, sollevato gli uffici giudiziari dal già gravoso onere;

è opportuno sottolineare che a tutt'oggi è stata completamente disattesa la richiesta dei lavoratori interessati di un «atto di volontà politica» affinché si giunga ad un percorso legislativo che preveda la stabilizzazione del loro rapporto di lavoro —:

quali siano gli orientamenti del Ministro interrogato per risolvere il problema e se non si intendano adottare opportune iniziative normative in proposito. (3-01417)

(30 settembre 2002)

(Sezione 5 — Misure per incrementare il parco automezzi in dotazione alla polizia penitenziaria di Biella)

E) Interrogazione

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la condizione del parco automezzi a targa polizia in dotazione alla polizia penitenziaria di Biella è scandalosamente carente;

dei sei automezzi Fiat Ducato a disposizione per il trasporto detenuti, due sono in servizio e quattro fuori servizio e, tutti, hanno data di immatricolazione « antica »;

uno degli automezzi, destinato al trasporto del personale, è fuori servizio da diversi mesi a seguito di incidente;

appare insostenibile una situazione siffatta che obbliga l'amministrazione a fare i classici salti mortali per tentare di coprire tutte le esigenze di servizio —:

quali urgenti iniziative intenda assumere per dotare la polizia penitenziaria della casa circondariale di Biella di un parco automezzi adeguato, per quantità e qualità, alle esigenze dell'istituto penitenziario. (3-00968)

(15 maggio 2002)

MOZIONI VIOLANTE ED ALTRI N. 1-00120, DILIBERTO ED ALTRI N. 1-00121, BERTINOTTI ED ALTRI N. 1-00122, VOLONTÈ ED ALTRI N. 1-0129 E VITO ED ALTRI N. 1-00130 SULLA SITUAZIONE DELLA FIAT

(Sezione 1 - Mozioni)

La Camera,

premessi che:

la crisi della Fiat ha raggiunto ormai un livello di grandissima preoccupazione non solo per il futuro del settore dell'auto: essa mette in discussione uno dei connotati più importanti del profilo industriale dell'Italia, ha ripercussioni su tutto il Paese e presenta particolare gravità in aree, quali quelle del Mezzogiorno, già caratterizzate da una situazione di elevata tensione sociale;

le iniziative e le lotte dei lavoratori e del sindacato, cui i firmatari del presente atto di indirizzo esprimono piena solidarietà e sostegno, nel difendere i posti di lavoro rappresentano anche un punto di riferimento decisivo per la salvaguardia del patrimonio produttivo del Paese;

il carattere strategico e centrale del settore dell'auto, la dimensione dell'indotto interessato dalla crisi, il peso della Fiat nell'attività di ricerca dell'industria italiana e il radicamento internazionale della società fanno sì che le difficoltà da essa attraversate tocchino al cuore la competitività del nostro sistema industriale e le possibilità del mantenimento stesso del ruolo attuale dell'Italia tra i Paesi più industrializzati del mondo: vengono così alla luce tutti i limiti e le inadeguatezze degli assetti del capitalismo italiano a fronte delle nuove sfide dei mercati globali;

la Fiat è uno dei simboli dell'Italia nel mondo: è un patrimonio, di persone e di idee, della cultura, della società e della storia, che, in quanto tale, nei limiti e nei termini di una politica industriale moderna e pienamente europea, va preservato e tutelato;

gravissime appaiono le responsabilità del gruppo di controllo societario della Fiat per le scelte strategiche operate in danno di una solida e innovativa presenza nell'auto;

la carenza di capacità innovativa è dimostrata, d'altra parte, anche dal fatto, non certo estraneo alla crisi, che i modelli di auto e di motori sono da un punto di vista ecologico più arretrati di quelli dei concorrenti: la Fiat non può pensare di ritirarsi in sordina dall'automobile, in forza di una pura logica di diversificazione delle proprie attività di *business*;

il piano industriale presentato dalla Fiat appare del tutto inadeguato ad assicurare credibili prospettive di ripresa dell'azienda;

sono molto gravi le responsabilità del Governo, che dapprima ha ignorato la gravità della situazione, per assumere poi atteggiamenti meramente declamatori e ridurre, in fine, la questione ad un semplice e drammatico problema di ammortizzazione sociale;

sono del tutto improponibili, in questo quadro, le procedure relative alla

cassa integrazione guadagni ed il blocco delle attività produttive attraverso la chiusura degli impianti;

è compito del Governo aprire finalmente un vero tavolo di confronto sull'industria automobilistica, che coinvolga proprietà, sindacati e banche, al fine di avere chiarezza sul ruolo che la proprietà e le banche intendono svolgere;

il tavolo è lo strumento imprescindibile per verificare la costruzione di un piano di risanamento, consolidamento e rilancio: esso richiede un adeguato intervento finanziario da parte della proprietà, anche attraverso dismissioni di *assets* non riferibili al settore auto, mentre le nuove risorse vanno finalizzate esclusivamente agli interventi per il rilancio dell'industria automobilistica; le banche devono fornire il loro contributo al fine di sostenere questo sforzo con tutti gli strumenti che la legislazione vigente e le moderne tecniche finanziarie consentono;

spetta al Governo, di fronte a preoccupazioni largamente diffuse, contribuire a garantire che, in vista di eventuali accordi internazionali futuri, la presenza del settore auto in Italia non si limiti all'attività dei soli stabilimenti di produzione: devono essere esplicitamente previsti e garantiti il ruolo e la presenza dei centri direzionali e delle relative alte funzioni manageriali, con particolare riferimento alla ricerca e alla progettazione;

impegna il Governo:

a bloccare l'attuazione del piano presentato dalla Fiat e la chiusura degli stabilimenti;

a subordinare l'eventuale attivazione degli ammortizzatori sociali ad un piano industriale nuovo e credibile e ad un'assunzione di responsabilità da parte dei massimi dirigenti Fiat;

ad adoperarsi per evitare la chiusura degli stabilimenti di Arese e di Termini Imerese, opponendo un netto rifiuto alle proposte della cassa integrazione guadagni

a zero ore, e per contribuire alla ricerca di una soluzione che assicuri la presenza industriale automobilistica in tali realtà, attraverso il mantenimento della produzione e con l'assegnazione di nuovi modelli produttivi, da incentivare con adeguati strumenti della programmazione negoziata e con il coinvolgimento delle regioni interessate;

a promuovere le condizioni affinché l'azienda elabori nei tempi più rapidi possibili un nuovo piano industriale, articolato sulla base di chiare scelte strategiche, che tenga conto dell'evoluzione del mercato automobilistico mondiale e delle esigenze innovative in materia di mobilità eco-sostenibile e che specifichi esplicitamente le condizioni e le prospettive del piano industriale, attuando sino in fondo il metodo della concertazione con le organizzazioni sindacali;

a promuovere, sia con gli strumenti ora a disposizione, sia con il varo di nuove misure incentivanti, un aumento di capitale capace di attrarre verso la Fiat le risorse finanziarie dei fondi di investimento e di investitori istituzionali, coinvolgendo nell'operazione le banche creditrici: vanno, perciò, escluse ipotesi di acquisizione statale del capitale dell'azienda, focalizzando gli strumenti a disposizione del potere pubblico per misure finanziarie di sostegno volte a fornire alla Fiat le risorse necessarie al suo rilancio;

a vigilare affinché sia realizzato un piano di dismissioni di partecipazioni non strategiche adeguato e capace di generare risorse nuove che l'azionista dovrebbe destinare all'abbattimento del livello di indebitamento, così da diminuire il livello di rischio del sistema bancario, migliorare la situazione finanziaria dell'azienda e accrescere la qualità del credito sul mercato dei capitali;

a mettere in campo interventi di accompagnamento e garanzie che possano andare a sostegno dei piani di ricerca e sviluppo, di interventi territoriali e di ogni altra misura compatibile con le norme comunitarie;

ad attivare da subito, in collaborazione con le regioni ove è maggiore il rischio di processi di ridimensionamento della presenza industriale della Fiat, le procedure negoziali di sostegno finanziario, finalizzate all'insediamento di nuove imprese nelle aree contigue a quelle occupate dalla Fiat, in modo da permettere, nel medio termine, il rafforzamento delle realtà produttive territoriali;

a promuovere attività di ricerca, in collaborazione tra pubblico e privato, finalizzate all'utilizzo di nuove tecnologie e delle energie alternative e di minore impatto ambientale e alla progettazione di mezzi di trasporto, innovativi rispetto alle mutate esigenze di mobilità, che garantiscano un equilibrio indispensabile tra la qualità e l'economicità del prodotto, con particolare attenzione alle nuove tecnologie per l'utilizzo dell'idrogeno;

a prevedere gli strumenti necessari per il sostegno dell'occupazione anche nell'indotto;

a promuovere interventi sulla disponibilità di compensazione fiscale, per restituire alle imprese dell'indotto, nel quadro delle compatibilità comunitarie, liquidità e risorse finanziarie per affrontare questa fase di difficoltà e per estendere, inoltre, ad esse i benefici previsti per gli ammortizzatori sociali e per la ricerca e l'innovazione tecnologica;

a dare seguito, nel quadro di un rinnovato e credibile piano industriale, già a partire dalla legge finanziaria per il 2003, ad interventi a favore della promozione delle attività di ricerca e sviluppo, di incentivazione all'acquisto di veicoli ecologici e di finanziamento dei contratti d'area.

(1-00120) « Violante, Castagnetti, Boato, Rizzo, Intini, Pisicchio, Agostini, Roberto Barbieri, Benvenuto, Bersani, Bindi, Boccia, Bogi, Buemi, Buffo, Buglio, Calzolaio, Camo, Capitelli, Carbonella, Cazzaro, Chianale, Cialente, Cima,

Cordoni, Cusumano, Dameri, De Franciscis, Delbono, Diana, Duilio, Finocchiaro, Fistarol, Fumagalli, Gambale, Gambini, Gasperoni, Gentiloni Silveri, Giachetti, Guersoni, Innocenti, Ladu, Letta, Lettieri, Loiero, Lucà, Lulli, Lumia, Magnolfi, Mantini, Mazzuca Poggiolini, Merlo, Micheli, Milana, Molinari, Monaco, Montecchi, Morgando, Motta, Nieddu, Nigra, Ostillio, Panattoni, Luigi Pepe, Piscitello, Pollastrini, Potenza, Quartiani, Raffaldini, Rava, Nicola Rossi, Ruggeri, Ruta, Ruzzante, Santagata, Sciacca, Sinisi, Squeglia, Stradiotto, Tanoni, Tolotti, Trupia, Turco, Vernetti, Villetti, Visco, Alberta De Simone, Pennacchi, Zunino, Minniti, Crisci, Ottone, Rannieri, Pisa, Martella, Marone, Cennamo, Lucidi, Luongo, Adduce, Bova, Amici, Vigni, Raffaella Mariani, Abbonanzieri, Angioni, Rognoni, Grandi, Lion, Chiti, Sandi, Bettini, Preda, Cabras, Rughia, Bellini, Stramaccioni, Borrelli, Di Serio D'Antona, Melandri, Grignaffini, Sereni, Pinotti, Oliverio, Zanotti, Burtone, Enzo Bianco, Cardinale, Tidei ».

(18 novembre 2002)

La Camera,

premesso che:

le scelte attuate dai Governi che si sono succeduti nel nostro Paese hanno da sempre privilegiato il trasporto su strada a scapito di quello su rotaia;

per le stesse ragioni è stato privilegiato il trasporto individuale privato a scapito di quello pubblico collettivo, con pesanti conseguenze in termini di iniquità

namento ambientale e da traffico, che si ripercuotono sulla salute, sulla sicurezza e sui livelli di vivibilità, in particolare nelle grandi città;

il maggiore beneficiario di queste scelte è stato il gruppo Fiat;

in questi decenni, i Governi che si sono succeduti hanno favorito la progressiva concentrazione in Fiat auto di tutto il patrimonio industriale del settore (marchi e produzioni). Rappresentativa a questo proposito è la vicenda dell'Alfa Romeo;

per queste ragioni il gruppo Fiat opera in una sostanziale situazione monopolistica in tutto il settore del trasporto su gomma;

nonostante questo, negli ultimi decenni lo Stato italiano, a fronte delle crisi cicliche che hanno investito il settore, ha dovuto destinare all'industria automobilistica ingenti mezzi finanziari in termini di: sgravi contributivi, cassa integrazione ordinaria e straordinaria, mobilità e prepensionamenti, fondi per la formazione, fondi per l'occupazione, contributi per investimenti tecnologici e per l'innovazione industriale, contributi per nuovi insediamenti industriali, contributi alla ricerca ed alle esportazioni, agevolazioni sui prezzi di energia e trasporti, contributi alla rottamazione;

gli utili per quanto riguarda la proprietà, anziché essere reinvestiti nel settore dell'auto, sono stati utilizzati in settori alternativi (energia, assicurazioni, grande distribuzione, telecomunicazioni, assicurazioni, servizi finanziari ed immobiliari ed altri);

l'attuale drammatica crisi di Fiat auto, seppur all'interno di una crisi che investe tutto il settore a livello europeo e mondiale, è la conseguenza del progressivo disinteresse dell'azionista di riferimento ad investire nel settore e di gravissimi errori di strategia e di gestione, compiuti dai gruppi dirigenti via via scelti dallo stesso. Errori che hanno prodotto un continuo peggioramento della situazione aziendale, sia sui versanti dell'innovazione

tecnologica e dell'innovazione di prodotto, che su quello della ricerca, in particolare: su nuovi propulsori, nuovi modelli ed utilizzo di combustibili alternativi. La conseguenza è stata: la crescente perdita di quote di mercato (13,5 per cento in meno dal 1990 ad oggi sul mercato italiano e del 3,8 per cento sul mercato europeo); una drastica riduzione dei profitti (dal 5,9 per cento del 1997 allo 0,2 del 2000, sotto zero nel 2001). L'indebitamento ha raggiunto livelli estremamente pericolosi (si parla di oltre centomila miliardi di vecchie lire). In questi anni le conseguenze, oltretutto dalla collettività, sono state pagate dai lavoratori (l'occupazione diretta è passata da circa 180 mila unità — di cui 130 mila a Torino — del 1980 a meno dei 30 mila lavoratori attuali — di cui 9.900 a Torino);

il nuovo piano di ristrutturazione presentato prevede ulteriori 8.100 esuberi, per i quali è richiesta la cassa integrazione a zero ore, senza alcuna certezza di rientro al lavoro, la chiusura degli stabilimenti di Termini Imerese e di Arese e un drastico ridimensionamento di Mirafiori e Cassino. A tali esuberi vanno sommati almeno altri 25.000 lavoratori dell'indotto, di cui la maggior parte a Torino;

la crisi che investe Fiat auto è gravissima;

il piano presentato da Fiat non è un piano industriale per il rilancio del settore, ma unicamente un piano di risanamento finanziario, attraverso la riduzione dei costi, tagliando l'occupazione e riducendo strutturalmente la capacità produttiva degli impianti;

la vera finalità del piano presentato è unicamente quella del risanamento finanziario, per cedere alle migliori condizioni Fiat auto alla *General Motors*;

le stesse finalità sono perseguite dal *pool* di banche, oggi coinvolte nel piano finanziario;

General Motors non ha nessuna intenzione di mantenere nel nostro Paese un'industria automobilistica;

il vero interesse di *General Motors* è l'acquisizione dei marchi più prestigiosi (Alfa Romeo ed altri) della rete distributiva ed il conseguente drastico ridimensionamento delle capacità produttive di Fiat auto, come insegna l'esperienza della *Daewoo*;

quindi, è a rischio la possibilità della sopravvivenza dell'industria automobilistica nel nostro Paese, con effetti disastrosi sul tessuto economico, sociale e produttivo di grandi aree (Torino, Arese, Termini Imerese, Cassino);

è nell'interesse generale del Paese il mantenimento di un'industria di produzione automobilistica;

quindi, l'interesse generale del Paese, come appare chiaro, contrasta con gli interessi della Fiat, delle banche creditrici e della *General Motors*;

impegna il Governo

a chiedere a Fiat di ritirare, come peraltro rivendicato anche dalle organizzazioni sindacali, il piano presentato, perché non accettabile per le ragioni esposte in premessa, ed a presentare un nuovo piano, tenuto conto che la credibilità di un nuovo piano vede come presupposti:

a) una robusta ricapitalizzazione da parte di Fiat, realisticamente possibile solo a condizione che l'azienda decida di dismettere settori non strategici alla produzione industriale veicolistica (energia, assicurazioni ed altri);

b) che gli interventi previsti sulla ricerca, sui nuovi modelli, in particolare su nuovi propulsori e combustibili alternativi, siano adeguati e sostanzialmente comparabili con gli investimenti che le altre case automobilistiche impegnano in questi settori;

c) l'accelerazione dei tempi per l'uscita dei nuovi modelli;

d) la previsione del mantenimento in attività, anche durante la fase di realizzazione del nuovo piano, di tutti gli

stabilimenti, attraverso una diversa dislocazione delle attuali produzioni, di date precise sull'uscita dei nuovi modelli e di livelli produttivi che garantiscano progressivamente la loro saturazione;

e) la rinuncia al ricorso alla cassa integrazione a zero ore (anticamera della mobilità e del licenziamento);

f) in alternativa, la disponibilità di Fiat a ricorrere ai contratti di solidarietà, alla cassa integrazione guadagni a rotazione, alla riduzione dell'orario di lavoro, sull'esempio di quanto già fatto da altre case automobilistiche (*Volkswagen*);

g) la volontà di Fiat di non avvalersi della facoltà di vendere a *General Motors* (*Put Option*) o comunque di subordinare il *Put* ad un esplicito impegno di *General Motors*, o di qualsiasi altro gruppo interessato, a mantenere in Italia un polo autonomo di produzione automobilistica (direzione, ricerca, progettazione, ed altre);

a prevedere, a valle di queste condizioni, un intervento pubblico da parte del Governo e di altri enti pubblici ed economici, che, compatibilmente con le disposizioni dell'Unione europea, apporti nuove risorse, con modalità e strumenti in grado di condizionare l'elaborazione del nuovo piano, in particolare su ricerca ed innovazione di prodotto, e di verificarne l'attuazione;

a favorire, in accordo con le regioni interessate, la creazione di distretti dell'auto nei territori dove sono presenti stabilimenti diretti ed indotto dell'auto;

a favorire, nel settore dell'indotto, oggi ancora troppo parcellizzato e Fiat/dipendente, « piani territoriali », in grado di connettere le realtà produttive con tutte le strutture di ricerca e di investimenti territoriali (università, enti locali, formazione, istituti di credito ed altri) esistenti, e a destinarvi risorse, in particolare per la ricerca e l'innovazione di prodotto, fondamentali per combattere il declino industriale, che la crisi Fiat sta paurosamente accelerando;

a dichiarare lo stato di crisi del settore dell'indotto e dei servizi legati all'auto, adottando iniziative volte a prevedere l'estensione degli ammortizzatori sociali in tutte le realtà produttive, anche sotto i quindici dipendenti;

ad adottare iniziative perché si giunga al rinnovo del parco pubblico dei mezzi di trasporto collettivi (*autobus*) e delle flotte pubbliche, con incentivi finalizzati esclusivamente all'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale (nuovi propulsori e combustibili alternativi);

a verificare se esistano, sia a livello nazionale che internazionale, operatori economici ed industriali, disponibili ad entrare nel capitale Fiat, a fronte di un nuovo piano di rilancio e sviluppo;

a farsi promotore, presso l'Unione europea, della definizione di un piano per l'auto che favorisca l'attivazione di sinergie tra tutti i soggetti (pubblici e privati) che fanno ricerca, in particolare su nuovi propulsori e combustibili alternativi, con l'obiettivo di mettere a disposizione delle industrie europee i risultati, accelerando quindi un processo di produzione a basso impatto ambientale, rendendo contemporaneamente più competitiva la produzione automotoristica continentale.

(1-00121) « Diliberto, Armando Cossutta, Rizzo, Franci, Bellillo, Petrella, Pistone, Maura Cossutta, Sgobio, Vertone ».

(19 novembre 2002)

La Camera,

premesso che:

l'industria dell'automobile — come è testualmente affermato anche nel documento conclusivo approvato dalla X Commissione attività produttive, commercio e turismo della Camera dei deputati il 30 luglio 2002, al termine dell'indagine conoscitiva sulla crisi del settore auto — rappresenta il comparto più significativo dell'industria manifatturiera nazionale e for-

nisce un contributo di estrema importanza per quanto riguarda l'attività di ricerca e sviluppo, l'introduzione di nuove tecnologie e la creazione dell'occupazione;

l'industria dell'automobile italiana è concentrata nella Fiat;

quest'ultima conosce una crisi di proporzioni senza precedenti. È continua e procede in modo accelerato la perdita di quote di mercato internazionale e interno (infatti, il marchio Fiat è passato in Europa dal 10,1 per cento del 1990 al 7,2 per cento del 2001, sino a toccare il 6,8 per cento nel 2002; la quota del marchio Lancia, pari al 2,3 per cento nel 1990 è scesa all'1 per cento nel 2001 e allo 0,8 per cento nei primi quattro mesi del 2002; il marchio Alfa Romeo è passato tra il 1990 e il 2002 dal 1,5 per cento all'1,3 per cento; la quota Fiat è scesa in Italia dal 36 per cento del 1990 al 24 per cento dei primi quattro mesi del 2002; quella della Lancia dal 9,9 per cento al 4,4 per cento; quella Alfa Romeo dal 5,6 per cento al 3,7 per cento). La Fiat ha proceduto ad una riduzione dell'occupazione che nell'ultimo ventennio del precedente secolo ha interessato decine e decine di migliaia di unità di lavoratori (solo negli stabilimenti torinesi in quel periodo l'occupazione è diminuita di quasi centomila unità), malgrado il relevantissimo impegno della finanza pubblica speso in vari modi a sostenere l'azienda (che, secondo la Commissione attività produttive, commercio e turismo della Camera dei deputati non è inferiore agli undici mila miliardi di vecchie lire solo negli ultimi dieci anni, valutazione che i sottoscrittori del presente atto di indirizzo considerano in difetto);

l'accordo tra il gruppo Fiat e *General Motors* non ha prodotto risultati positivi dal punto di vista produttivo e occupazionale, anzi ha accompagnato e accelerato i processi negativi su entrambi i terreni ed ha tolto da Fiat e dal nostro Paese la produzione dei motori a benzina;

la proprietà e il *management* del gruppo Fiat si dimostrano sempre meno interessati alla produzione automobilistica