

delega che mi era stata data era un po' impegnativa perché ero assessore al personale. A quel tempo tra i trentamila dipendenti del comune di Roma vi erano anche 6 mila precari, tremila della scuola materna e tremila degli asili nido. Vi lascio, quindi, immaginare i cortei di protesta inscenati nei miei confronti dai precari sotto gli uffici del Campidoglio. All'epoca non si poneva, almeno al comune di Roma, il problema dei SISS, comunque, con grande pazienza — a volte l'ho anche persa soprattutto quando, discutendo con le organizzazioni sindacali, alcuni precari si sono riuniti in organizzazioni non riconosciute secondo i classici criteri di rappresentanza sindacale — alla fine siamo riusciti a trovare una soluzione facendo ricorso anche ad un criterio di selezione che, in qualche modo, ci ha consentito di provare l'effettiva qualità o qualificazione degli insegnanti di scuola materna e delle educatrici degli asili nido. Pertanto, al termine della mia esperienza in giunta comunale, siamo riusciti a sanare la situazione relativa a quei seimila precari, sebbene dopo ne siano arrivati degli altri; fatto questo che testimonia come il problema del precariato non si possa risolvere dall'oggi al domani.

Però o si adottano norme transitorie che ci consentano di sanare senza svenere, quindi senza fare quelle sanatorie *sic et simpliciter* che risolvono forse il problema delle insegnanti ma non il problema didattico ed educativo di cui ha bisogno la scuola italiana, oppure, se non c'è una norma transitoria molto forte e concreta, il problema non lo si risolve.

Io le ho citato la proposta a firma De Laurentiis ed altri non per fare polemica con la maggioranza, anche se il collega De Laurentiis è un collega stimatissimo ed è evidente che egli, come il senatore Castellani al Senato e come tanti altri, è stato sollecitato (con questo sistema elettorale è chiaro che ognuno nel proprio collegio elettorale è sollecitato, magari da entrambi i fronti). È evidente che quando arriveremo, se ci arriveremo, alla fine del provvedimento di cui stiamo parlando...

VALENTINA APREA, *Sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca*. Addirittura!

RENZO LUSETTI. Sì, ci arriveremo, ci arriveremo, ma non si sa mai. Diciamo allora che il giorno in cui arriveremo alla conclusione di questo provvedimento, che stamattina ha creato non pochi problemi, alla maggioranza in modo particolare (ma non ne gioisco per questo), è evidente che ci saranno tanti ordini del giorno, molti dei quali, onorevole Aprea, saranno della maggioranza e, quindi, lei si troverà ad affrontare questo tema in maniera forse molto più stringente di adesso.

VALENTINA APREA, *Sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca*. Lo so, lo so!

RENZO LUSETTI. Lei si troverà a dover dare un parere, a dover accettare o meno, con raccomandazione o meno, questi ordini del giorno, che vengono preannunciati (uno firmato da me e da altri colleghi); saranno tantissimi. Vedrà che ci sarà tutto il Parlamento impegnato su questo tema. Quindi, mi dichiaro insoddisfatto davanti a questa risposta molto cortese, ma un po' troppo burocratica e, nella parte politica, povera di sostanza. Infatti, al di là delle buone intenzioni, al di là della sensibilità che il ministro può avere su questo tema, non ho intravisto azioni concrete. Mi auguro che ci sia un'azione forte del Governo su questo tema; mi auguro che la proposta di legge De Laurentiis possa essere messa all'ordine del giorno — il collega giustamente se ne farà carico anche lui, perché è qui presente in aula —; potrebbe essere discussa insieme a qualche provvedimento, magari questo stesso che abbiamo trattato questa mattina oppure in altra sede. Però è fondamentale che il Parlamento si assuma questa forte responsabilità in questa fase di transizione verso un nuovo sistema per sanare, mi auguro una volta per tutte, una situazione che rischia di penalizzare fortemente decine di migliaia di precari che ci sono in questo nostro paese, che

magari oggi insegnano e domani no, che magari hanno problemi per il prossimo anno scolastico, non sapendo assolutamente dove andranno, cosa faranno (molti di loro hanno anche famiglia). Ecco, io mi auguro che il Governo faccia tesoro di questa interpellanza mia e di altri colleghi, di questa proposta di legge del collega De Laurentiis, degli ordini del giorno che saranno tantissimi alla fine del provvedimento sulla scuola; mi auguro che sia fatta chiarezza e giustizia e si risolva un problema che c'è da tempo, sanando fino in fondo il precariato della scuola.

(Iniziativa finalizzata alla riduzione del peso degli zaini scolastici – n. 2-00613)

PRESIDENTE. L'onorevole Romano ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00613 (vedi l'allegato A – Interpellanza urgenti sezione 8).

FRANCESCO SAVERIO ROMANO. Signor Presidente, cerchiamo di dare voce in quest'aula a chi non ce l'ha, ad una categoria debole.

PRESIDENTE. Io ho sei nipoti tutti con lo zaino.

FRANCESCO SAVERIO ROMANO. Infatti, gli studenti soprattutto delle scuole elementari, delle scuole medie inferiori sono quelli che non hanno nemmeno diritto alla protesta, il diritto allo sciopero. Si tratta di richiamare l'attenzione su un fenomeno che, secondo diversi studi statistici nazionali ed internazionali, rende la problematica veramente pesante da accettare.

Questi studi ci dicono che i nostri ragazzi, i nostri studenti, la maggior parte di questi (sono milioni di cittadini del nostro paese) sopportano, abitualmente, un corredo scolastico il cui peso risulta uguale o superiore al 20 per cento del proprio peso corporeo. Tali carichi sono superiori anche ai limiti imposti dalla legge n. 626 del 1994 a tutela della sicurezza sui luoghi di lavoro. È come se

imponessimo ai nostri lavoratori di recarsi al proprio posto di lavoro portando con sé gli strumenti e gli arnesi necessari. Gli studenti facendo uso della sola propria forza fisica – poiché non fanno uso delle macchine – e grazie alla loro resistenza fisica, si mettono addosso questi pesi.

Il fenomeno è assai preoccupante e nel resto d'Europa è già stata data qualche risposta in tal senso. In Francia, ad esempio, il peso massimo è fissato in 5 chilogrammi per le elementari e 6,7 chilogrammi per le scuole medie inferiori.

Ricordo, circa trent'anni fa, quando frequentavo le scuole elementari, la mia cartella pesava qualche etto, non di più. Immagino che il Presidente Biondi...

PRESIDENTE. Non parliamo della preistoria!

FRANCESCO SAVERIO ROMANO. ...persona autorevole e di grandissima cultura, alle scuole elementari andasse con qualche quaderno e nulla più.

PRESIDENTE. Figuriamoci, qualche volta non ci andavo nemmeno!

FRANCESCO SAVERIO ROMANO. A meno che non riteniamo che questi nostri ragazzi debbano diventare, in tempo brevissimo, tutti scienziati, ritengo che su questo problema debba essere richiamata l'attenzione e che il Governo debba indicare qualche soluzione.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca, onorevole Aprea, ha facoltà di rispondere.

Anche io sono fiducioso che l'onorevole Aprea, così sensibile alle problematiche dei giovani, saprà dare qualche indicazione.

VALENTINA APREA, *Sottosegretario di Stato per l'istruzione, l'università e la ricerca*. La ringrazio, Presidente, soprattutto per la fiducia, e grazie anche all'onorevole Romano.

Si risponde all'interpellanza in discussione anche a nome del Ministero della salute.

La questione riguardante il peso dei libri scolastici è stata e continua ad essere oggetto di attenzione da parte del Ministero. Il problema in parola, in passato, ha costituito oggetto di interventi dell'amministrazione che con le annuali circolari ha sempre richiamato l'attenzione dei docenti su tale problema e, in particolare, con circolare ministeriale n. 286 del 12 ottobre 1994 ha prospettato agli insegnanti, specie della fascia dell'obbligo, l'opportunità di adottare, con il coinvolgimento delle famiglie, soluzioni idonee a rendere possibile un'equa distribuzione dei testi scolastici e del materiale didattico in questione nell'arco della settimana, in modo da evitare, nella stessa giornata, un sovraccarico di materiale da trasportare. Tali indicazioni sono state anche inserite nella carta dei servizi della scuola approvata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 7 giugno 1995.

Al fine di acquisire più compiuti elementi di valutazione, contestualmente, si è ritenuto opportuno promuovere, da parte dell'autorità sanitaria nazionale, una pronuncia tecnico-scientifica sul peso massimo di materiale scolastico trasportabile, senza incorrere in inconvenienti di natura sanitaria da parte degli alunni. Detta pronuncia, resa dal Consiglio superiore di sanità nella seduta del 14 dicembre 1995, è stata partecipata alle scuole, per opportuna conoscenza e norma, con circolare n. 68 del 1° marzo 1995. Gli esperti in quella circostanza hanno evidenziato che « il peso di cartelle e zainetti trasportati dagli allievi non ha ripercussioni sull'accrescimento della colonna vertebrale; che le deformità vertebrali sono una entità nosologica, geneticamente determinata, sulla quale l'applicazione per periodi limitati carichi quali i libri scolastici, non ha influenza patologica; che è possibile in via teorica e precauzionale, permettere, previo parere specialistico, ai soggetti con deformità maggiori evolutive, l'astensione da carichi che superino i 15 chilogrammi per periodi prolungati ». Naturalmente, ci

auguriamo che i nostri ragazzi non saranno mai obbligati a trasportare pesi che superino tale limite, pur sapendo che ciò può accadere.

Pur in presenza di detto parere, comunque, sul problema è stata nuovamente richiamata l'attenzione delle scuole nelle circolari che hanno disciplinato le operazioni di adozione dei libri di testo negli anni scolastici successivi a detta pronuncia ed è stato raccomandato di evitare la scelta di libri che, giudicati di pari valore didattico, siano più pesanti.

Si fa inoltre presente che, in relazione alle risultanze emerse dal seminario sul libro di testo svoltosi il 26 e 27 ottobre 1995 e agli orientamenti espressi dall'apposito comitato funzionante presso il Ministero, formato, oltre che dalle rappresentanze professionali e sindacali del mondo della scuola, anche da quelle dei genitori, la circolare n. 9 del 9 gennaio 1996 reca, in allegato, anche un atto di impegno degli operatori del mercato del testo scolastico dal quale emergono, tra l'altro, le iniziative assunte o programmate degli editori in tema di contenimento del peso.

L'esigenza del contenimento del peso dei libri di testo è stata successivamente ribadita con circolare ministeriale n. 763 del 24 dicembre 1996 ove è stato anche indicato di valorizzare e potenziare, per il perseguimento degli scopi formativi prefissati, anche gli altri strumenti a disposizione delle scuole quali le biblioteche di classe di istituto ed i mezzi didattici multimediali.

Successivamente, poiché il parere espresso dal Consiglio superiore della sanità si è prestato a non univoche interpretazioni, il Ministero della sanità ha richiesto a detto consesso di riesaminare la problematica o, quanto meno, di fornire utili precisazioni in merito.

Nella seduta del 16 dicembre 1999 il medesimo consesso, anche tenendo conto della lettura scientifica internazionale, dalla quale non si evince in maniera certa la correlazione tra l'instaurarsi di difformità vertebrali, o il loro aggravarsi, e l'eccessivo peso di cartelle e zainetti tra-

sportati dagli scolari, e in considerazione che in articoli scientifici sembra adombrarsi qualche relazione, ancora comunque da confermare tramite ulteriori studi, tra l'instaurarsi delle rachialgie in età adolescenziale e peso dello zaino trainato, ha sottolineato la necessità, a scopo prevalentemente prudenziale, di seguire le raccomandazioni ivi indicate, ed in particolare: « che il peso dello zainetto non superi un *range* tra il 10 ed il 15 per cento del peso corporeo. Il *range* non può essere interpretato in senso rigido e vincolante, perché andranno comunque considerate altre variabili come: la configurazione fisica dello scolaro con particolare riguardo alla massa muscolare ed alla struttura scheletrica e lo spazio di percorrenza con il carico dello zainetto »; « le variabili dovranno essere concretamente valutate, caso per caso, da tutti coloro che interagiscono con lo sviluppo dell'alunno. In particolare, opera di sorveglianza dovrà essere espletata prioritariamente dai genitori, dagli insegnanti e dai medici che entrano in contatto, abituale o occasionale, con il ragazzo »; « che comunque la rachialgia in età preadolescenziale e adolescenziale non può essere ristretta esclusivamente alla gestione del peso dello zainetto, ma quest'ultima va inserita all'interno di programmi più completi di educazione alla salute, in cui l'apprendimento di corrette posture e il potenziamento delle abilità motorie dovranno essere sviluppati con determinazione e capillarità. »

È stato anche rilevato che « a fronte di una corretta formazione degli scolari, dovrà corrispondere un'adeguata sensibilizzazione delle case editrici di testi scolastici, perché recepiscano soluzioni adeguate », in linea con l'essenzialità organizzativa del corredo degli studenti, e che compito degli educatori dovrà essere quello di ricondurre il problema « peso dello zainetto » all'interno di giusti limiti « evitando esagerati allarmismi, anche in considerazione della scarsità dei dati scientifici certi ».

Invero, il ministero, nel regolamento recante approvazione delle norme e av-

vertenze tecniche per la compilazione dei libri di testo da utilizzare nella scuola dell'obbligo e criteri per la determinazione del prezzo massimo complessivo della dotazione libraria necessaria per ciascun anno della scuola dell'obbligo, adottato con decreto ministeriale n. 547 del 1999, nella parte riguardante le norme e le avvertenze tecniche per la compilazione del libro di testo da utilizzare nella scuola dell'obbligo, ha chiarito, tra l'altro, che il libro di testo, in particolare con riferimento all'istruzione secondaria, può essere realizzato in sezione a sé stanti, ciascuna afferente a momenti significativi e sufficientemente autonomi della disciplina o dell'ambito disciplinare; inoltre, in rapporto a specifiche esigenze didattiche della scuola elementare o a specifiche esigenze di alcune discipline, il libro può essere sostituito dall'adozione di idonei strumenti alternativi.

Detto questo, noi crediamo che l'autonomia delle istituzioni scolastiche possa contribuire a risolvere questo problema, anche attraverso una particolare fornitura, a tutte le sezioni, a tutte le aule, di armadietti metallici personali che consentano ai ragazzi, soprattutto agli alunni ed agli studenti più piccoli, di lasciare gli strumenti didattici a scuola, cambiandoli soltanto con riferimento all'attività del giorno successivo. Si eviterebbe così il trasporto dei libri e di detto materiale, tutti i giorni, dalla classe alla propria abitazione. Si tratterebbe di un'organizzazione dello studio personale che potrebbe andare incontro anche a questo problema, problema che non è sicuramente secondario perché, al di là dei pareri scientifici, concordo con l'onorevole Romano sul fatto che non sia corretto né pedagogicamente, né da un punto di vista educativo imporre ai ragazzi di trasportare questo peso tutti i giorni, ancorché per una funzione nobile quale il raggiungimento di più elevati livelli culturali.

PRESIDENTE. L'onorevole Romano ha facoltà di replicare. Onorevole Romano, dovrà dire se dichiararsi soddisfatto o preoccupato!

FRANCESCO SAVERIO ROMANO. Signor Presidente, io sono sempre preoccupato. Intanto, vorrei ringraziare il sottosegretario, che nella sua risposta è stato puntuale. Tuttavia, sono preoccupato e vi è una diffusa preoccupazione tra i genitori (ed anch'io lo sono) per le attuali ed ancora possibili conseguenze che questi carichi possono avere sulla manifestazione di patologie vertebrali giovanili.

Vero è che un parere espresso dal Consiglio superiore della sanità risalente al 1994 stabiliva che « il peso delle cartelle e degli zainetti trasportati dagli scolari non ha ripercussioni sull'accrescimento della colonna vertebrale ». Tuttavia, è pur vero che, successivamente, dietro la spinta di movimenti di opinione e della stampa nazionale, lo stesso Consiglio superiore della sanità ha emanato nel 1999 una circolare in cui si consigliava, comunque, di fare in modo che il peso degli zaini non superasse un *range* compreso tra il 10 ed il 15 per cento del peso corporeo di ogni bambino. Se teniamo conto del fatto che un bambino della scuola elementare pesa normalmente 35-40 chili, lo zainetto non potrebbe avere un peso superiore ai 3,5-6 chilogrammi.

Ebbene, vi sono esperienze concrete e documentate di bambini che al mattino portano a scuola pesi di oltre 15 chili. Ciò è stato accertato anche da famosissime riviste di medicina internazionali come *Lancet* (Negrini, Carabona, Sibilla: *Backpack as a daily load for schoolchildren*), che sostengono, invece, che il peso dello zaino trasportato ha una diretta influenza sul sorgere di rachialgie in età adolescenziale.

Per la verità, i sindaci di alcune città si sono mobilitati autonomamente e, in base a relazioni fornite dalle aziende sanitarie locali, hanno emanato ordinanze volte non soltanto a stabilire che il peso di questi zaini dovesse essere relativamente ridotto, ma anche a vietare l'uso di zaini con un peso eccedente, invitando i genitori e gli insegnanti a vigilare ed a controllare che tali disposizioni venissero osservate.

Tuttavia, signor sottosegretario, in un paese come il nostro non possiamo fare

riferimento soltanto alla buona volontà del singolo amministratore. Dobbiamo intervenire generalmente e per tutti. Per questo motivo, preannuncio la presentazione di una proposta di legge del mio gruppo parlamentare, l'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro, che individua un percorso relativo ai piani di edilizia scolastica — laddove si prevedono come elementi essenziali le biblioteche, presso le quali si può consentire agli studenti di lasciare i libri — ed ai piani di arredo, che devono prevedere gli armadietti personali, così come avviene ormai in tutta Europa.

Inoltre, anche in questo caso, occorre prevedere controlli e sanzioni. Occorre che i direttori didattici e i presidi delle scuole si rendano responsabili non soltanto della salute dei propri lavoratori e, quindi, degli insegnanti, ma soprattutto di quella degli studenti, anche in funzione del peso che si portano dietro per poter studiare.

Immagino che vi sia anche qualche resistenza da parte delle case editrici, le quali accettano atti di impegno e consigli, ma poi non si comportano di conseguenza. A tal proposito, accogliendo con favore la risposta del Governo, lo invito però ad essere da questo punto di vista molto attento, affinché, da un lato, le circolari vengano rispettate e, dall'altro, gli impegni delle case editrici vengano mantenuti. In proposito, dichiaro, a nome del mio gruppo, che saremo vigili ed attenti e che non ci fermeremo un minuto su questa battaglia, che credo sia una battaglia di civiltà, per dare voce, come detto in precedenza, a chi non ce l'ha.

***(Incidente ferroviario verificatosi
in Francia — n. 2-00619)***

PRESIDENTE. L'onorevole Bornacin ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00619 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 9*).

GIORGIO BORNACIN. Signor Presidente, innanzitutto vorrei esprimere, a

nome del mio gruppo, ma credo anche di tutto il Parlamento, le condoglianze alle famiglie delle vittime dell'incidente, Giuseppe Bessone, ferroviere di Cuneo, e Attilio Bandiera, capotreno di Ventimiglia, città in cui si sono svolti i funerali sabato scorso.

La mia interpellanza non è volta tanto a conoscere le cause dell'incidente dato che sono in corso inchieste sia da parte francese, sia da parte italiana. Purtroppo, risulta evidente che tale incidente è stato dovuto ad un errore umano, pare, da parte francese e non da parte italiana.

Si tratta di una linea estremamente importante per i collegamenti tra l'estremo ponente e la Francia. Infatti, come certamente sanno l'onorevole Presidente ed il viceministro Tassone, vi sono difficoltà di collegamento sia ferroviario sia stradale dell'estremo ponente ligure con la Francia. Lunedì scorso ho avuto un incontro con il prefetto di Nizza su altre questioni. Durante tale colloquio il prefetto ha evidenziato l'interesse nei rapporti tra Italia e Francia, con riguardo ad una serie di infrastrutture ferroviarie e stradali, compresa quella del Colle di Tenda.

Quello che mi interessa sapere è se corrisponda a verità che i soccorsi da parte francese siano arrivati con grande ritardo e, quel che è peggio, siano stati respinti in un primo momento i soccorsi italiani (vigili del fuoco e Guardia di finanza). Come risulta da dichiarazioni di passeggeri del treno, dunque testimoni oculari, le autorità italiane sono state tenute lontane dal luogo del disastro. Tra esse mi risulta fosse presente anche un parlamentare, un senatore di un partito di maggioranza eletto in provincia di Cuneo.

Vorrei sapere se davvero sia stato impedito alle autorità italiane di recarsi sul luogo dell'incidente fino ad una certa ora dopo che le autorità francesi avevano svolto le loro indagini. Non lo dico per rendere tesi i rapporti tra Italia e Francia — anche perché penso non ve ne sia alcun bisogno data la comune politica culturale tra Cuneo, Imperia e la regione della Costa

Azzurra — ma perché ritengo che anche dal punto di vista del futuro sviluppo dei trasporti questo possa essere un fatto estremamente negativo.

Se ciò corrisponde a verità vorrei sapere quali siano i passi che il Governo intende compiere nei confronti delle autorità francesi per impedire che simili circostanze si verifichino in altre occasioni. Inoltre, vorrei sapere quali siano, allo stato, le informazioni da parte del Governo sulle cause dell'incidente, sulle conseguenze, sulla possibilità e sulla necessità di rendere più sicura quella tratta ferroviaria. Quest'ultima, come dicevo precedentemente, collegando l'estremo ponente con la Francia, è utilizzata molto spesso la mattina da lavoratori frontaliere, oltre che da persone che per motivi turistici si recano in Francia o nel cuneese.

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, anche il Governo rinnova i sentimenti del più vivo cordoglio alle famiglie Bessone e Bandiera.

Come ricordava l'onorevole interpellante il 27 gennaio 2003, alle ore 11,30 circa, nella galleria Biogna, situata nella tratta a semplice binario tra le stazioni di Saint Dalmas de Tende e Fontan Saorge della linea ferroviaria francese Cuneo-Breil sur Roya-Ventimiglia, il treno n. 22957 della società Trenitalia si scontrava frontalmente con il treno espresso regionale n. 18586 dell'Impresa ferroviaria francese SNCF in prossimità della progressiva chilometrica 53+280 a circa 200 metri dall'ingresso del tunnel. Il treno era partito alle ore 8,40 dalla stazione di Torino Porta Nuova ed era diretto ad Arma di Taggia, via Cuneo-Ventimiglia, con attraversamento del territorio francese da Limone Piemonte a Breil sur Roya. L'incidente provocava la morte del macchinista e del capotreno italiani che si trovavano nella cabina di

guida e, secondo le valutazioni del personale sanitario che ha prestato i primi soccorsi, 9 feriti gravi e 54 leggeri, ai quali anche va l'espressione dei nostri sentimenti di solidarietà.

Il personale di Rete Ferroviaria Italiana Spa e di Trenitalia, giunto sul luogo dell'incidente la sera del 27 gennaio, ha ricevuto l'autorizzazione ad entrare in galleria a soccorsi ultimati, subito dopo l'evacuazione dell'ultimo ferito, scortato dalle autorità di polizia francese. Credo che ciò offra una risposta agli interrogativi posti dall'onorevole Bornacin, al quale vorrei dire che il Governo ha incaricato i propri responsabili anche in questa direzione, al fine di comprendere il perché di queste difficoltà che sono state frapposte alle autorità e al personale italiano, nella fase dell'attivazione dei soccorsi. Credo si tratti infatti di un dato riscontrabile, oggettivo e per alcuni versi certamente preoccupante.

Il ministro Lunardi ha nominato un'apposita commissione ministeriale di inchiesta per l'accertamento delle cause dell'incidente. Infatti anche se il sinistro ferroviario è avvenuto in territorio francese e su una tratta di piena competenza e controllo della rete transalpina per la gestione e la circolazione dei treni, l'incidente ha visto coinvolto un treno condotto da personale italiano, della società Trenitalia. Anche per questa ragione non si è capito perché il nostro personale non è stato messo nelle condizioni di attivarsi e di essere coinvolto nelle prime fasi dei soccorsi. Successivamente, i competenti uffici ministeriali hanno avviato immediati contatti con gli omologhi uffici del ministero francese, al fine di coordinare le attività della commissione di inchiesta italiana con quelle della corrispondente commissione costituita in Francia. Martedì 4 febbraio si è svolto un primo incontro tra le due commissioni citate che hanno effettuato un sopralluogo congiunto sul luogo dell'incidente. Dai primi accertamenti effettuati dai tecnici delle ferrovie e secondo quanto riferito alla commissione ministeriale francese, fatti salvi gli ulteriori approfondimenti in

corso ed in attesa del dissequestro delle registrazioni dei segnali, sembra emergere — e lo ricordava anche l'onorevole interpellante — che le cause dell'incidente siano legate ad errore umano, ascrivibile al personale addetto alla gestione ed al controllo della circolazione sulla rete francese.

Per quanto attiene alla pronta attivazione dei piani di soccorso da parte delle autorità francesi competenti per territorio, è stato riferito alla commissione ministeriale di inchiesta francese e alla commissione istituita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che le autorità territoriali francesi hanno posto in essere i piani di emergenza corrispondenti ai massimi livelli di rischio per i quali è previsto un processo interno di verifica dell'efficienza delle azioni effettuate.

Anche su ciò, onorevole Bornacin, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ovviamente, vuole avere ulteriori riscontri e, soprattutto, dati certi e veri.

Dalle prime indicazioni, così come riferito alla commissione di inchiesta italiana durante i primi incontri in Francia, è emerso che ai soccorsi, fin dai primi momenti, hanno partecipato uomini e mezzi inviati sul posto dalle autorità italiane.

Questi sono gli elementi che, allo stato, sono in nostro possesso, ma devo anche aggiungere che in questo caso non si tratta di un incidente in ordine al quale si fornisce una risposta ad uno strumento di sindacato ispettivo presentato dall'onorevole Bornacin. Infatti, tutto ciò pone un problema, vale a dire quello della sicurezza dei trasporti nel nostro paese; mi riferisco al trasporto su gomma, su ferro, per via aerea e per mare.

Si tratta di un problema che spesso si ripropone, dunque ci auguriamo che i provvedimenti attualmente all'esame del Parlamento nelle Commissioni di merito possano concludere il loro iter rapidamente, anche per fornire risposta con riferimento alla sicurezza dei trasporti.

Non vi è alcuna differenza se una tragedia si verifica in territorio francese o

italiano, in quanto è comunque territorio europeo. Dobbiamo fare riferimento alle direttive europee, anche per quanto concerne lo stato delle infrastrutture, in questo caso del trasporto ferroviario.

Si dovrà procedere anche alle verifiche sollecitate dall'onorevole Bornacin, al fine di comprendere il grado di affidabilità — come dicevo poc'anzi — delle infrastrutture del trasporto su ferro nel nostro paese e in tutta l'Europa, almeno nei paesi frontalizi che sono collegati e si raccordano con il nostro.

PRESIDENTE. L'onorevole Bornacin ha facoltà di replicare.

GIORGIO BORNACIN. Innanzitutto ringrazio il Governo per la sollecitudine con la quale ha risposto alla mia interpellanza e il viceministro Tassone per la completezza e la meticolosità della risposta fornita.

Non posso dunque che dichiararmi soddisfatto di quanto evidenziato dal viceministro e mi auguro che simili situazioni non abbiano più a ripetersi. Purtroppo, quando l'incidente — sia esso ferroviario, stradale o aereo — avviene per cause umane è sempre più grave e più pesante riconoscere e valutare che vi è stato un numero di morti che, tra l'altro, sarebbe potuto essere anche superiore.

Personale delle ferrovie mi ha riferito che molto spesso in quella stazioncina — essendo il treno francese un treno periodico, che quindi non transita su quei binari tutti i giorni — il personale francese abbandona la postazione e si reca in paese. Dunque, vorrei che si verificasse anche questo aspetto, in quanto ritengo che sulla sicurezza dei trasporti — indipendentemente dal fatto che si tratti di società di gestione francesi o italiane — si debba vigilare in maniera attenta e precisa, anche per sviluppare i rapporti tra i due paesi.

Dichiaro quindi la mia soddisfazione e ringrazio il Governo per la sollecitudine.

(Partecipazione della locale autorità portuale nella società per la gestione del molo VII del porto di Trieste — n. 2-00622)

PRESIDENTE. L'onorevole Illy ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00622 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 10).

RICCARDO ILLY. Signor Presidente, intendo svolgere solo una brevissima integrazione all'interpellanza, che mi pare sia già abbastanza chiara.

Vorrei premettere che il porto di Trieste ospita un *terminal* contenitori con un potenziale piuttosto elevato, che si stima in circa 600 mila teus all'anno e, attualmente, in circa 200 mila.

È l'unico porto oceanico di tutto il medio e alto Adriatico, quindi l'unico che può ricevere, oltre ai *feeder*, anche le navi oceaniche da 4 mila fino a 6 mila teus. Nonostante i traffici marittimi siano in crescita praticamente in tutti i porti italiani, sia nel mar Tirreno sia nel mar Adriatico — questo vale per Ancona, per Ravenna, per Venezia e persino per Capodistria — nel *terminal* contenitori e, purtroppo, in genere nel porto di Trieste i traffici sono in calo. Gli ultimi dati parlano di un calo ammontante circa al 15 per cento per quanto riguarda i contenitori che sono stati movimentati nel *terminal* contenitori di Trieste. Nel giugno dello scorso anno, a seguito di perdite accumulate dalla società che gestisce il *terminal*, la Tict, e a causa della decisione di uno dei soci di non sottoscrivere l'aumento di capitale necessario ad evitare la messa in liquidazione della società, l'autorità portuale è entrata nella società stessa.

Secondo indiscrezioni che ho acquisito, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avrebbe dichiarato la sua contrarietà a questa operazione; ma, nonostante ciò, l'autorità portuale di Trieste ha deciso di sottoscrivere la quota della Tict, attraverso una società controllata al 100 per cento. Ho avuto un colloquio con il presidente Maresca che, all'epoca, mi

assicurò che si trattava di un fatto temporaneo e che, quanto prima, si sarebbe provveduto a trovare un altro socio privato. Il presidente Maresca aveva invocato trattati internazionali risalenti all'impero austro-ungarico, che consentirebbero all'autorità portuale di Trieste una sorta di deroga a quanto previsto dalla legge n. 84 del 1994, che vieta alle autorità portuali di partecipare alle società di gestione.

Sono passati ormai otto mesi. Dunque, chiedo se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intenda intervenire per risolvere questa situazione, sempre che, corrispondendo al vero le indiscrezioni raccolte a suo tempo, il ministero ritenga che l'autorità portuale di Trieste non possa partecipare a questa società né direttamente né indirettamente.

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, l'onorevole Illy pone diverse questioni nella sua interpellanza. Devo ringraziarlo per aver posto una questione reale; poi, egli affronta anche altri temi che sono offerti all'attenzione del Governo in questo momento e che recuperano un dibattito sul ruolo del porto di Trieste, sull'intera problematica dei nostri trasporti via mare e, quindi, sullo sviluppo o meno di alcune zone.

Signor Presidente, tenterò di dare una risposta sulla base degli elementi in mio possesso in questo momento e di fornire alcune indicazioni. Dico all'onorevole Illy che, rispetto alle valutazioni da lui già espresse in quest'aula, le indicazioni che fornirò non possono essere esaustive; ritengo, infatti, che quest'Assemblea debba trovare l'occasione per un approfondimento su problemi antichi, rispetto ai quali le questioni particolari fanno cogliere il senso di una problematica molto più vasta e molto più articolata. Non avrebbe avuto senso parlare del molo VII del porto di Trieste oppure della parte-

cipazione dell'autorità portuale nella gestione della società se tutto questo non fosse inquadrato in un discorso complessivo di funzionamento e di linearità rispetto ai riferimenti normativi.

Tuttavia, oltre ai riferimenti normativi, le norme devono presiedere al funzionamento, all'efficienza e quindi ai servizi che si intendono dare per quanto riguarda la vitalizzazione di questa importante infrastruttura portuale.

A questo punto, cerco di dare agli onorevoli interpellanti questa risposta. In data 11 giugno 2002 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva comunicato all'autorità portuale di Trieste l'esclusione della possibilità dell'esercizio diretto o tramite partecipazione a società delle operazioni portuali e delle attività ad esse strettamente connesse da parte delle autorità portuali nel rispetto dell'articolo 6, comma 6 della legge n. 84 del 1994. Pertanto, l'autorità portuale di Trieste, in ottemperanza alle direttive fornite dal ministero, sta procedendo alla dismissione della quota di partecipazione nella società terminalista. Infatti, sono in corso le trattative con i soggetti interessati, in particolare, una società di navigazione di livello internazionale ed un rilevante operatore logistico internazionale. Inoltre, l'autorità sta procedendo alla ricollocazione del proprio personale in esubero, che era stato collocato in distacco presso la terminalista e in data 31 dicembre del 2002 ne ha disposto il rientro in autorità portuale. Infine, con recente provvedimento in data 20 gennaio 2003 l'autorità portuale ha provveduto a ricollocare il suddetto personale presso altre società legate alla TICT Spa, sulla base di accordi stipulati con le organizzazioni sindacali e le imprese interessate. Il ministero, proprio sulla scorta delle cose che ha ripetuto l'onorevole Illy nell'illustrazione della sua interpellanza, assicura un costante monitoraggio sull'adempimento di quanto richiesto da parte dell'autorità portuale.

Signor Presidente, come dicevo all'inizio, rimane aperta tutta la questione di questo calo di movimento, anche rispetto

alle capacità del porto di Trieste. Questo è una tema che, certamente, riguarda l'Adriatico, che riguarda e che ci fa ricordare che esiste una problematica estremamente complessa, ma interessante, su cui noi non soltanto stiamo ponendo attenzione, ma stiamo mettendo in pratica gli atti consequenziali, portando avanti un'azione politica forte, che è quella dell'autostrada del mare. Non c'è dubbio che la problematica che oggi viene ad essere posta alla nostra attenzione può essere considerata, conoscendo la storia di Trieste e del porto di Trieste — quindi, il ruolo di Trieste e del suo porto —, e che certamente non può essere una realtà sospinta altrove, al di fuori della storia del nostro paese. Infatti, si deve trovare una politica di interportualità, di raccordo con gli altri porti, attraverso una puntuale visione del trasferimento delle merci dal trasporto su gomma al trasporto su ferro e a quello via mare. Credo che questa sia una scommessa da fare non soltanto per valorizzare porti come quello di Trieste, ma soprattutto per valorizzare il nostro territorio, per ridurre l'inquinamento e anche per ridare sicurezza alle nostre strade e autostrade.

PRESIDENTE. L'onorevole Illy ha facoltà di replicare.

RICCARDO ILLY. Signor Presidente, ringrazio il viceministro Tassone per la sua risposta che, direi, mi lascia moderatamente soddisfatto. Prendo atto che è previsto un ricollocamento delle azioni, oggi possedute tramite una sua società, da parte dell'autorità portuale di Trieste nella società TICT che gestisce il *terminal* contenitori a Trieste. Mi auguro che ciò avvenga quanto prima, in modo da dare un assetto definitivo a questa società, che consenta in seguito — voglio auspicarlo — un'effettiva collaborazione fra l'autorità portuale e questa società per recuperare i traffici che sono stati perduti negli ultimi mesi.

Mi aspettavo venisse indicata una data poiché ho sentito poco fa che l'11 giugno il ministero ha comunicato il suo dissenso

riguardo all'operazione intrapresa dall'autorità portuale. Dopo tanti mesi la partecipazione non è stata ancora totalmente dismessa, quindi — lo ripeto — mi aspettavo che da parte del ministero fosse stata indicata all'autorità portuale una data preteritoria entro cui concludere questa operazione. Altrimenti, mi torna in mente la storia di Bertoldo che doveva trovare egli stesso l'albero sul quale essere impiccato. Quindi, se aspettiamo che arrivi la data più congrua, più gradita all'autorità portuale per dismettere la partecipazione, forse fra due o tre anni ci ritroveremo ancora in Parlamento nella medesima situazione: a quel punto, mi domando dove saranno i traffici.

Colgo anche l'occasione di questa breve replica per ricordare al viceministro Tassone che per tutta l'area del nord est d'Italia, in particolare per i porti che insistono sulla medesima (quindi da Ravenna a Venezia, a Trieste, incluso Capodistria, anche se in Slovenia) è di fondamentale importanza il completamento delle infrastrutture del corridoio n. 5: Venezia, Trieste, Lubiana, Budapest e Leopoli. In particolare, secondo le stime fornite dai Governi della Slovenia e dell'Ungheria, l'autostrada fino a Budapest sarà completata nel 2008.

Ho presentato un emendamento al disegno di legge finanziaria per il 2002 e a quello per il 2003, affinché lo Stato italiano intervenisse a favore di queste due paesi, come ha già fatto l'Austria nei confronti dell'Ungheria (in questo paese l'autostrada è completa già dal 1996, da Vienna a Budapest), per accelerare il completamento dell'autostrada.

In entrambi i casi, gli emendamenti sono stati respinti e mi ha sorpreso leggere le dichiarazioni del viceministro Urso rese alcune settimane fa, il quale ha affermato che l'Italia dovrebbe investire per realizzare le suddette infrastrutture.

Mi sono, pertanto, chiesto il motivo per cui sia stato bocciato anche il mio emendamento presentato alla legge finanziaria per il 2003.

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

**Ordine del giorno
della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 17 febbraio 2003, alle 15:

1. — *Discussione del disegno di legge:*

Disposizioni per l'attuazione del principio del pluralismo nella programmazione delle emittenti radiofoniche e televisive locali (3007-A)

e delle abbinare proposte di legge: CAPARINI e BIANCHI CLERICI; LUSETTI e MERLO (1377-2200).

— *Relatore:* Oricchio.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 gennaio 2003, n. 4, recante disposizioni urgenti per la prosecuzione della partecipazione italiana ad operazioni militari internazionali (3564-A).

— *Relatori:* Michelini (*per la III Commissione*) e Ascierto (*per la IV Commissione*).

3. — *Discussione della proposta di legge:*

FANFANI e CASTAGNETTI: Modifiche al codice penale e al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omissione di soccorso (*Approvato dalla Camera e modificato dal Senato*) (2026-C).

— *Relatore:* Perlini.

4. — *Discussione delle mozioni Cristaldi ed altri n. 1-00145 e Franci ed altri n. 1-00160 sulla pesca.*

5. — *Discussione della mozione Violante ed altri n. 1-00154 sulla riforma del sistema pubblico della ricerca.*

La seduta termina alle 17,45.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 20.