

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 SETTEMBRE 1995

RESOCONTO STENOGRAFICO

235.

SEDUTA DI LUNEDÌ 11 SETTEMBRE 1995

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCIANO VIOLANTE

INDI

DEL PRESIDENTE IRENE PIVETTI

INDICE

	PAG.		PAG.
Calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo 12-22 settembre 1995:		PUOTI GIOVANNI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione...	14724,
PRESIDENTE...	14734		14733
Disegni di legge di conversione:		ROTONDI GIANFRANCO (gruppo CCD)...	14717,
(Annunzio della presentazione)	14716		14719
(Assegnazione a Commissioni in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento)	14716	SCALIA MASSIMO (gruppo progressisti-federativo)...	14719
Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):		STELLA RICHTER PAOLO, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici...	14718
PRESIDENTE...	14717, 14718, 14719, 14721, 14724, 14728, 14730, 14731, 14733, 14734	Missioni...	14715
CECCONI UGO (gruppo alleanza nazionale)...	14721, 14730	Per la risposta ad uno strumento del sindacato ispettivo:	
GALLETTI PAOLO (gruppo progressisti-federativo)...	14728	PRESIDENTE...	14734
GUERRA MAURO (gruppo misto)...	14733	SELVA GUSTAVO (gruppo alleanza nazionale)...	14734
PISTONE GABRIELLA (gruppo rifondazione comunista-progressisti)...	14724, 14731	Petizioni:	
		(Annunzio)	14715
		Ordine del giorno della seduta di domani	14736

235.

N.B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.
 Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 SETTEMBRE 1995

La seduta comincia alle 17.

ELISABETTA BERTOTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 6 settembre 1995.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Cecchi, Di Luca, Gubetti, Martino e Lembo sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura dei sunti delle petizioni pervenute alla Presidenza.

ELISABETTA BERTOTTI, *Segretario*, legge:

Guerrino Zobbio, da Villanova di Camposampiero (Padova), ed altri cittadini, chiedono una revisione delle tariffe della tassa per l'occupazione degli spazi e delle aree pubbliche (133);

Giuseppe Cassano, da Bari, chiede che nei comparti di locazione di immobili ad uso abitativo definiti in base ai cosiddetti «patti in deroga», le parti possano rinunciare consensualmente all'assistenza delle organizzazioni di categoria e che il locatore possa in qualsiasi momento chiedere l'aggiornamento del canone di locazione (134);

Giorgio Ragazzini, da Firenze, e numerosi altri cittadini, chiedono che sia abolita la trattenuta sul primo giorno di malattia, di cui all'articolo 40, comma 1, dello statuto degli impiegati civili dello Stato (135);

Ugo Besola, da Este (Padova), chiede che i delitti di cui all'articolo 241 del codice penale non siano configurabili quando siano indette apposite consultazioni popolari (136);

Ugo Besola, da Este (Padova), chiede che i parlamentari non possano esprimere il voto su progetti di legge da essi presentati o che riguardino interessi concernenti il collegio di provenienza (137);

Ugo Besola, da Este (Padova), chiede che gli articoli 5 e 11 della Costituzione siano modificati nel senso di garantire il primato della volontà dei cittadini nel definire le forme statuali e le loro evoluzioni, nonché di riconoscere il diritto all'autonomia e alla libertà dei popoli rifiutando la forza come strumento di coesione interna ed internazionale (138);

Ugo Besola, da Este (Padova), chiede che le Commissioni parlamentari siano riservate all'esclusiva competenza delle forze politiche di maggioranza e che, contestualmente, sia riconosciuto a ciascun parlamentare il diritto di accesso agli atti del Governo (139);

Franco Fascetti, da Roma, chiede alcuni interventi in favore dei meno abbienti in materia di trasporto pubblico di persone (140);

Franco Fascetti, da Roma, chiede alcuni interventi in favore dei coltivatori diretti di fondi di limitata estensione (141);

Franco Fascetti, da Roma, chiede interventi per la promozione dell'attività delle compagnie musicali (142);

Franco Fascetti, da Roma, chiede interventi per favorire l'occupazione degli immigrati extracomunitari (143);

Giovanni Verzotti, da Torino, chiede che le norme tecniche richiamate in disposizioni di legge o di regolamento siano redatte in modo uniforme e pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* (144);

Giovanni Verzotti, da Torino, chiede che si valuti l'opportunità di favorire o subordinare l'insegnamento nelle scuole di qualsiasi ordine e grado ad un adeguato periodo di pratica in settori produttivi affini all'indirizzo scolastico (145);

Luigi Ciotti, da Roma, e numerosi altri cittadini, chiedono alcune modifiche della legge 31 maggio 1965, n. 575, affinché i beni confiscati ai responsabili di reati di associazione a delinquere di stampo mafioso e di corruzione siano destinati a finalità sociali (146).

PRESIDENTE. Queste petizioni saranno trasmesse alle competenti Commissioni.

Annunzio della presentazione di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissioni in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole se-

gretario di dare lettura di una comunicazione concernente la presentazione di disegni di legge di conversione.

ELISABETTA BERTOTTI, Segretario, legge:

Il Presidente del Consiglio dei ministri e ministro del tesoro, con lettera in data 6 settembre 1995, ha presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 22 agosto 1995, n. 348, recante interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo» (3090).

Dall'apposita comunicazione della Presidenza del Consiglio dei ministri risulta che tale disegno di legge di conversione — già presentato, ai sensi dell'articolo 77 della Costituzione, al Senato della Repubblica il 22 agosto 1995 — è stato dal Governo trasferito alla Camera dei deputati, con il consenso del Presidente del Senato.

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento, il suddetto disegno di legge è stato deferito, in pari data, in sede referente, alle Commissioni riunite IX (Trasporti) e XI (Lavoro), con il parere della I, della II, della III, della IV, della V, della VI, della VIII, della X e della XII Commissione.

Il suddetto disegno di legge è stato altresì assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea, di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis. Tale parere dovrà essere espresso entro giovedì 14 settembre 1995.

Il Presidente del Consiglio dei ministri e ministro del tesoro, con lettera in data 9 settembre 1995, ha presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 7 settembre 1995, n. 372, recante disciplina operativa concernente partecipazioni e proventi del Tesoro, nonché norme sugli organismi e sulle procedure attinenti ai mercati, alla tesoreria e all'EAGAT» (3096).

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento, il suddetto disegno di legge è stato deferito, in pari data, in sede referente, alla V Commissione permanente (Bilan-

cio), con il parere della I, della II, della IV, della VI, della VII, della VIII, della X, della XI e della XII Commissione.

Il suddetto disegno di legge è stato altresì assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea, di cui al comma 2 dell'articolo 96-*bis*. Tale parere dovrà essere espresso entro giovedì 14 settembre 1995.

PRESIDENTE. Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni (ore 17,05).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interpellanze ed interrogazioni.

Cominciamo dalla interpellanza Rotondi n. 2-00030 (*vedi l'Allegato A*).

Chiedo all'onorevole Rotondi se intenda illustrare la sua interpellanza o si riservi di intervenire in sede di replica.

GIANFRANCO ROTONDI. Vorrei svolgere una breve illustrazione, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANFRANCO ROTONDI. Ritorniamo in questa sede ad affrontare — brevemente, come la circostanza richiede — una questione che ciclicamente irrompe nella discussione politica: il terremoto dell'Irpinia del 1980.

I membri del Governo presenti ed il Presidente Dini sono destinatari in questi giorni di una raffica di inviti a manifestazioni, cerimonie e commemorazioni provenienti dalle zone terremotate, perché tale vicenda, apertasi quindici anni fa, è tutt'altro che conclusa. Tra le petizioni di cui poc'anzi è stato dato conto ho sentito quella di un cittadino che vorrebbe privare il parlamentare del diritto di voto — ed immagino anche di quello di parola...! — per le questioni che riguardano il proprio collegio: e quindi, lei, signor Presidente, alla luce di quella petizio-

ne, potrebbe togliermi immediatamente la parola!

Tuttavia, qualcosa bisogna pur dirla, se non altro per il fatto che, a quindici anni dal terremoto e dopo aver «incassato» innumerevoli insulti provenienti soprattutto dal nord Italia e da alcuni ambienti politici, la ricostruzione non ha avuto luogo se non in minima parte!

Il mio intervento non vuole essere l'eco parlamentare dell'abituale lamento del Mezzogiorno: «non ci volete dar nulla, noi abbiamo ancora bisogno di soldi dopo averne bruciati tanti»; tutt'altro! Sono infatti il primo a denunciare sia in aula sia in tutti i discorsi pubblici che sul terremoto si sono avuti una speculazione ed uno sperpero di denaro pubblico quali, probabilmente, mai si erano registrati e documentati nella storia di queste disgrazie e di queste calamità naturali. Non solo: si è verificato anche il paradosso che, in una fase nella quale la magistratura si è esercitata nella ricerca e nell'individuazione di responsabilità, tutto sommato sul terremoto tale esercizio è risultato ondivago, non preciso e raramente in grado di cogliere i reali bersagli!

Ad esempio, mentre mi accingo ad illustrare questa interpellanza, nella «deprecata» città di Avellino si sta svolgendo un convegno — al quale, ovviamente, non ho potuto partecipare — in cui viene criticamente dibattuta una proposta di legge — recante tra le altre la mia firma — che prevede che venga donato il prefabbricato pesante a chi lo abita. Tutto ciò dà adito al paradosso secondo il quale, mentre in qualsiasi altra parte d'Italia i cittadini batterebbero le mani ai parlamentari resisi promotori di una iniziativa del genere, lì si sta svolgendo una adunata di protesta perché i cittadini interessati non vogliono quei prefabbricati. Non li vogliono perché sembra che la manutenzione degli stessi venga a costare più del vantaggio dell'acquisizione del diritto di proprietà! Ricordo che quando da parte della classe politica di allora si decise la costruzione di quei prefabbricati, i costruttori di Avellino — non si trattava quindi di speculatori che giravano per quelle terre sfortunate — affermarono che allo stesso prezzo dei prefabbricati, loro erano in

grado di costruire case definitive. La classe politica di allora disse di no! Sottolineo che la costruzione di quei prefabbricati — che oggi nessuno vuole e che un giorno si dovrà persino smantellare — comportò la spesa di miliardi gettati al vento! E poi si parla di scandalo dell'Irpinia a proposito di altre questioni che, francamente, eguale scandalo non determinano!

Concludo, affermando la necessità che il Governo si faccia carico delle conseguenze attuali del terremoto dell'Irpinia. Mi riferisco in particolare a tutta quella gente, presente in tutti i comuni, che non ha ancora una casa e al fatto che la ricostruzione non sia stata ancora completata. Per quanto riguarda lo sblocco di fondi CIPE, esso è avvenuto qualche settimana fa con un anno e mezzo di intermezzo, formalmente per l'effettuazione di verifiche, ma sostanzialmente — non è un mistero per nessuno —, perché quel denaro non era immediatamente erogabile da parte del Governo, a causa del farraginoso meccanismo dei mutui che di fatto ha sin qui rallentato non l'erogazione degli stanziamenti, ma l'utilizzo di quelli già erogati.

Abbiamo tutti la consapevolezza che quel denaro non basta, anche se è vero che vi sono stati sperperi, che peraltro nessuno tra coloro che compongono attualmente la classe politica selezionata dal voto del 27 marzo vuole perpetuare. Ciascuno di noi, però, vuole conoscere l'intendimento del Governo rispetto a questa ferita ancora aperta che riguarda una parte consistente del territorio meridionale e rispetto alla quale sarebbe il caso, alla vigilia del varo del disegno di legge finanziaria, di prendere in considerazione l'idea di iscrivere nuovamente in quel documento non una nuova pioggia di finanziamenti pubblici ma un intervento strutturale definitivo per completare, con carattere e obiettivi diversi, l'opera di ricostruzione avviata che, ove si fermasse agli stadi attualmente consolidati, si sostanzierebbe interamente in uno sperpero di denaro, vanificando anche gli interventi sin qui realizzati.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, professor Stella Richter, ha facoltà di rispondere.

PAOLO STELLA RICHTER, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Ministero dei lavori pubblici, per quanto di competenza, ha rilevato le attribuzioni dei soppressi organismi per l'intervento straordinario nel Mezzogiorno nel settore della ricostruzione dell'edilizia abitativa privata e delle connesse opere pubbliche di interesse comunale nei territori della Campania, Basilicata e Puglia colpiti dal terremoto del novembre 1980 — febbraio 1981, a far data dal 3 giugno 1993.

Per quanto riguarda la spendibilità dei fondi, di cui alla legge n. 32 del 1992, con richiamo alle deliberazioni CIPE 7 giugno 1993, 13 luglio 1993 e 11 ottobre 1994, emanate su proposta del Ministero dei lavori pubblici, con cui sono stati ripartiti complessivamente tra i comuni interessati 3.140 miliardi, con l'accantonamento di 300 miliardi in relazione a supplementi di istruttoria tuttora in corso, si precisa innanzitutto che i comuni disastriati e gravemente danneggiati, ai sensi dell'articolo 1 della legge del 1992 sono autorizzati, nei limiti dei fondi assegnati, a prelevare anticipazioni presso le rispettive sezioni della tesoreria provinciale dello Stato.

Ai sensi della stessa legge, i suddetti fondi provengono da mutui, da contrarsi da parte del Ministero del tesoro. Solo recentemente risulta che sia stata perfezionata, dopo vari rilievi da parte della Corte dei conti, la stipulazione della prima *tranche* di mutui con la Cassa depositi e prestiti, pari a 1.400 miliardi, che tuttavia non sono stati ancora accreditati su apposito capitolo dell'amministrazione dei lavori pubblici. Il Ministero dei lavori pubblici ha provveduto a sollecitare il Ministero del tesoro anche per l'assicurazione di mutui per il restante importo di 2.900 miliardi.

Si precisa poi che da parte del Ministero dei lavori pubblici è stato completato da tempo il controllo sulla documentazione trasmessa dai comuni, ai sensi delle deliberazioni CIPE 7 giugno e 13 luglio 1993, con il rilascio dei relativi nullaosta. I comuni inadempienti sono stati tutti sollecitati ad ottemperare al riguardo.

Per quanto riguarda i decreti sul costo di costruzione, da adottarsi sulla base dei costi per l'edilizia agevolata, si fa presente che

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 SETTEMBRE 1995

preliminarmente è stato necessario emanare, di concerto con il Ministero delle finanze, il decreto 12 gennaio 1995 relativo ai rimborsi IVA ai sensi della legge n. 427 del 1993, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 7 febbraio 1995. Conseguentemente, verranno emanati i decreti sul costo di costruzione per il 1992 e il 1993 che sulla base dei costi per l'edilizia agevolata, già deliberati dal CER, risulterà, al netto dell'IVA, pressoché invariato rispetto al 1991.

PRESIDENTE. L'onorevole Rotondi ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00030.

GIANFRANCO ROTONDI. Mi ritengo ampiamente soddisfatto della precisazione fornita dal sottosegretario. Ho poco fa introdotto un elemento che dovrà essere oggetto di una considerazione politica del Governo e che qui mi limito a ribadire, cioè l'auspicio che le argomentazioni svolte siano tenute in debito conto anche in sede di predisposizione del disegno di legge finanziaria.

PRESIDENTE. Avverto che lo svolgimento dell'interrogazione Vido n. 3-00235 (*vedi l'allegato A*), d'intesa con il Governo è rinviato ad altra seduta, avendo il presentatore comunicato la propria impossibilità ad essere presente per causa di forza maggiore, a motivo dell'agitazione nel trasporto aereo.

Passiamo alle interpellanze Scalia n. 2-00070, Cecconi n. 2-00233 e Pistone n. 2-00480 (*vedi l'allegato A*).

Queste interpellanze, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Scalia ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00070.

MASSIMO SCALIA. L'interpellanza prende in esame la questione della tratta Roma-Napoli in relazione al progetto alta velocità, ma nei quesiti posti al Governo sono enucleati una serie di problemi che riguardano più in generale il progetto stesso.

Intendo indicare i punti su cui vogliamo richiamare l'attenzione dell'esecutivo. Non esitiamo a definire illegale lo svolgimento della conferenza dei servizi proprio per

quanto riguarda la tratta Roma-Napoli; come abbiamo sottoposto all'attenzione del Governo, secondo l'articolo 7 della legge n. 385 del 1990 sarebbe necessaria la ratifica dei consigli comunali pena la caducazione — espressione orrenda ma di uso corrente — entro un termine prefissato. Poiché non è intervenuta la ratifica da parte di molti consigli comunali, non credo si possa sanare *a posteriori* la situazione. Vi è, dunque, un primo rilievo di illegalità della conferenza dei servizi, che per il Lazio ha concluso la prima fase del progetto alta velocità.

Vi è poi un altro aspetto che non so se si possa definire di illegalità, ma che sicuramente è di enorme scorrettezza metodologica; esso riguarda non soltanto la tratta Roma-Napoli ma, molto più gravemente, tutto il progetto: la conferenza dei servizi si è conclusa separando la questione delle tratte (su cui si è pervenuti ad una decisione che anche in questa sede potremo sottoporre a critica) da quella dei nodi urbani. Credo che chiunque pensi seriamente alla valutazione di impatto ambientale non possa non ritenere che su un progetto così complesso ed importante, anche dal punto di vista della spesa pubblica (tornerò in seguito su tale aspetto), non si possa giocare con piccoli colpi di mano. A mio giudizio i proponenti dovrebbero presentare nelle sedi opportune ed anche in Parlamento un rapporto di impatto ambientale complessivo, sul quale attivare una valutazione ambientale di progetto, che riguardi — per capirci molto bene — sia le tratte che i nodi. Altrimenti non si sa come l'artificiosa separazione compiuta possa condurre alla comprensione del complessivo impatto ambientale del progetto sul territorio nazionale.

A proposito del riferimento che ho fatto *en passant* al rapporto con il Parlamento, veniamo al terzo punto sottoposto all'attenzione del Governo: era impegno dell'esecutivo, ribadito nelle leggi finanziarie 1994 e 1995, affrontare in Parlamento, per ottenere il parere di quest'ultimo, la discussione sul progetto complessivo; ciò sarebbe dovuto accadere nell'ambito della legge finanziaria per il 1995; stiamo per discutere la legge finanziaria per il 1996 e le procedure non sono state espletate. Il Parlamento, dunque,

non è stato non dico chiamato in causa, ma non ha svolto il ruolo previsto dalla legge. Non ci limitiamo soltanto ad un *cahier des doléances*, ma intendiamo richiamare l'attenzione dell'esecutivo, affinché adempia ad un compito preciso che deve svolgere in applicazione della legge che ho ricordato.

Solleviamo poi la questione finanziaria che da tempo abbiamo posto e non solo nella nostra interpellanza n. 2-00070. Credo che la stessa autorità anti-*trust* si interesserà del progetto TAV giacché è molto difficile definire *project financing* un'impresa — se così la si può chiamare — per la quale i rischi e l'anticipazione dei capitali e delle spese sussistono per la parte pubblica mentre i privati, senza conseguenza alcuna, arriveranno in un secondo momento. Vi è un problema relativo ai cosiddetti interessi intercalari, che è stato sollevato diverse volte e si sono verificati ritardi anche per quanto riguarda gli aumenti del capitale: sostanzialmente non ci troviamo di fronte ad un *project financing*. Prendo anche atto delle posizioni più recenti espresse dai dirigenti della TAV, i quali, a fronte delle osservazioni che ho richiamato, rispondono che non si è mai visto in tutto il mondo un *project financing* da decine di migliaia di miliardi. Allora, però, si dica come stanno le cose e non si cerchi di celare quella che è e resta la più grande opera pubblica in Italia nei prossimi decenni dietro un esile paravento che consiste nel fatto che saranno i privati ad attivare i capitali.

Tutto ciò — lo voglio ricordare al rappresentante del Governo — ha molto a che vedere con il problema dei nodi che resta una questione insoluta non solo dal punto di vista della valutazione di impatto ambientale del progetto, soprattutto con riferimento al piano di esercizio, ma anche delle modalità — che devono diventare molto più trasparenti — di finanziamento del progetto. Per dirla in modo franco e chiaro, più che il sospetto c'è la certezza che si intenda ricorrere allo smobilizzo delle amplissime aree a disposizione delle Ferrovie dello Stato, e quindi della TAV, per drenare quelle risorse necessarie a finanziare se non altro i nodi di tale progetto. Ciò è quanto viene configurato per la situazione dei nodi di Roma e di

Firenze. Anche su tale punto vorremmo delle risposte molto chiare dal Governo.

Da un punto di vista più strettamente ambientale vi è la questione della cosiddetta stecca Roma-Napoli. Sappiamo che i cantieri sono stati aperti solo formalmente; siamo a conoscenza della protesta di molti comitati di cittadini nonché di interi comuni che hanno revocato la convenzione stipulata con la TAV. I motivi di tale denuncia sono spesso legati al tracciato estremamente infelice che comprende (è forse l'unico tratto in una situazione ambientalmente e orograficamente delicata) una «stecca» di oltre 100 chilometri in elevata con quote dagli otto ai dodici metri. Il rappresentante del Governo ci fornirà in proposito dati più precisi, comunque ciò è quello che emerge dalle ipotesi di tracciato, giacché è scarsa la definizione del progetto. Non si comprende, fra l'altro, come siano state date le approvazioni dalla regione e dal Ministero dell'ambiente per la tratta Roma-Napoli per quanto riguarda proprio l'impatto ambientale.

L'ultima osservazione che intendo svolgere, che non fa riferimento alla interpellanza da noi presentata, giacché il documento che citerò è successivo ad essa, ma che rientra sicuramente nel dibattito concernente tale progetto, riguarda la relazione sulla situazione della Campania redatta dalla Commissione antimafia. Ebbene in tale documento una delle preoccupazioni fondamentali concerne gli interventi della camorra denunciati da autorità pubbliche, come il prefetto di Caserta il 17 febbraio 1994, in relazione al progetto alta velocità ed ai subappalti. Leggo testualmente dalla relazione: «Quanto al sistema attraverso il quale la camorra si è infiltrata nell'esecuzione dei lavori del TAV, esso ha riguardato anzitutto il ricorso alle forniture dei materiali».

È proprio la Commissione antimafia, quindi, in riferimento alla questione dei subappalti e delle forniture dei materiali, a denunciare all'opinione pubblica ed al Parlamento il pesante controllo camorristico su un'opera che, in ogni caso, richiede un consistente impegno economico ed organizzativo ed ha una notevole rilevanza ambientale e sociale.

Su questi temi l'interpellanza ha sollevato

interrogativi, proponendo nel contempo delle soluzioni che vogliamo ribadire. Chiediamo al Governo una sostanziale riapertura della conferenza dei servizi. Sappiamo che i progetti sono solo formalmente esecutivi e, per quanto riguarda la situazione del Lazio, ho già ricordato come l'osservatorio ambientale, che pure è stato costituito, sia il tentativo di porre in essere una sorta di camera di compensazione di osservazioni di merito, puntuali e stringenti, provenienti da più parti, fortemente critiche rispetto all'ipotesi, che in qualche modo si tenta di realizzare, di costruzione della nuova tratta ferroviaria Roma-Napoli. Ciò anche tenendo conto dell'esperienza già maturata dalle regioni Emilia e Toscana, le quali hanno deciso di aderire solo recentemente e dopo aver ottenuto certe garanzie, alle conclusioni della conferenza dei servizi (per l'esattezza nel luglio di quest'anno quindi poche settimane fa, mentre la regione Lazio, se non ricordo male, lo ha fatto nel dicembre 1993). Credo invece sia importante, tenendo conto delle osservazioni di merito che abbiamo avanzato, che per la regione Lazio si avvii un riesame di tutte le problematiche che comporterà la realizzazione dell'alta velocità nella tratta Roma-Napoli.

Chiediamo inoltre la contestualità, in questo caso per tutto il progetto TAV, della valutazione delle tratte e dei nodi, con tutti i relativi aspetti non solo ambientali, ma anche — voglio sottolinearlo — economici, finanziari ed organizzativi. Sostanzialmente, chiediamo innanzi tutto che la presentazione del progetto in Parlamento, come previsto dalle leggi, avvenga sollecitamente e sia l'occasione per la discussione e la revisione profonda da parte del Parlamento stesso — ma avendo come interlocutori i dirigenti della TAV e, più in generale, le forze economiche e sociali del paese — del progetto alta velocità.

Concludo tornando nuovamente sulla regione Lazio dove, a fronte dell'esistenza della quadruplicazione della linea Roma-Napoli, ci si dovrebbero porre problemi di modernizzazione, velocizzazione e connessione con la rete e non invece quelli di uno stravolgimento che, per la tratta Roma-Napoli, assume anche una pesante connotazio-

ne ambientale, in flagrante contraddizione con le recentissime affermazioni del Presidente del Consiglio a proposito della realizzazione di opere infrastrutturali per il cui inserimento nell'ambiente — ricordava lo stesso Presidente del Consiglio — sono necessarie le massime garanzie.

Mi sembra invece che il progetto TAV faccia sorgere nel suo complesso una serie di perplessità estremamente rilevanti e che la tratta Roma-Napoli, in particolare, sia stata, per così dire, la più orfana, la meno seguita anche per atteggiamenti che non esito a definire colpevoli da parte di alcune autorità (penso espressamente alla regione Lazio). Questa è la situazione, che non ci può lasciare indifferenti. Da qui le richieste che in modo non enfatico ma forte rivolgiamo al Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cecconi ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00233.

UGO CECCONI. Il progetto TAV (treno ad alta velocità), come sappiamo, è stato concepito — questo purtroppo è un dato di pura realtà, non una forzatura polemica — su dati progettuali errati a monte. Si tratta quindi di un progetto che dal punto di vista ambientale, economico ed umano è sbagliato. Ciò perché, rispondendo all'esigenza obiettiva, su cui siamo tutti d'accordo, di sottrarre il traffico merci e passeggeri alla strada per dirottarlo su rotaia, ha copiato il metodo francese TGV, dimenticando purtroppo che l'Italia non è la Francia. Da noi, infatti, la domanda di traffico passeggeri è assolutamente minoritaria rispetto alla domanda globale di servizio. Il collega che mi ha preceduto ha già detto in modo chiaro che la domanda prioritaria riguarda comunque il trasporto merci.

Posso dire di avere un'esperienza diretta tenuto conto del mio collegio di appartenenza. Personalmente ho definito la linea Roma-Napoli la tratta che unisce il nulla al nulla! Parte da La Rustica (cioè 17-18 chilometri dalla stazione Termini) ed arriva grosso modo a Caserta sud: ciò significa che mancano sette-otto chilometri per giungere alla stazione di Napoli.

La situazione reale della regione Lazio è già stata illustrata dal collega Scalia: il Lazio è attraversato, in direzione Napoli, da due linee ferroviarie, le quali — bisogna dirlo con brutale franchezza — a volte difettano anche di manutenzione ordinaria; le infrastrutture che accompagnano la ferrovia sono assolutamente inesistenti.

Pertanto è la mobilità di passeggeri e di merci che dovrebbe essere favorita ed incrementata e non la terza linea, che in un certo senso rappresenterebbe una sestuplicazione della tratta Roma-Napoli.

E ciò è tanto più vero perché, se si sposta il trasporto passeggeri e merci dalla strada alla rotaia utilizzando i treni ad alta velocità ciò significa che non si presta attenzione ai dati strutturali messi in evidenza dal professore Di Rita nel convegno sull'alta velocità tenuto a Roma il 27-28 giugno 1994. In sostanza, cosa dice il professor Di Rita? La gente scappa dalle città e si rifugia nelle province caratterizzate da centri abitati di piccola e media dimensione, a breve distanza l'uno dall'altro, nei quali però la vivibilità è decisamente migliore rispetto alle grandi città.

Da una indagine dell'AISCAT si rileva che il 50 per cento delle percorrenze su autostrada è inferiore ai 50 chilometri; il 25 per cento è compreso fra i 50 e i 100 chilometri; il 10 per cento tra i 100 e i 200 chilometri e tra i 200 e i 300 chilometri, mentre appena il 5 per cento delle percorrenze riguarda gli oltre 300 chilometri.

Ebbene, alcune cose vanno dette con estrema chiarezza e con assoluta sincerità. Illudersi — ma chi si comporta in un certo modo non si illude e sa bene ciò che fa — che con questi dati strutturali il traffico passeggeri e merci, immediatamente colpito, folgorato sulla via di Damasco, lasci la strada per riversarsi in massa sui treni ad alta velocità (i quali, tra l'altro, del trasporto merci fanno un fatto puramente residuale, dato che la loro caratura principale è quella del trasporto passeggeri) significa ingannarsi ed ingannare gli altri.

Del resto, che la soluzione al problema proposta dall'alta velocità non rispondesse all'esigenza di eliminare le disparità regionali gli squilibri territoriali è detto con estrema chiarezza da alcune direttive della Commis-

sione del Parlamento europeo per la politica regionale, formulate il 25 settembre e il 30 ottobre del 1991. Le riporto tali e quali perché sono di una chiarezza che non ha bisogno di alcun commento.

Per quanto riguarda la protezione dell'ambiente tra i diversi sistemi di trasporto, il treno ha dimostrato di essere uno dei meno inquinanti, con un impatto minore sull'ambiente. Tuttavia le esigenze tecniche delle linee speciali necessarie per i treni ad alta velocità obbligano, nel corso della costruzione, a grandi spostamenti di terreni e comportano che tali linee diventino autentiche barriere che isolano territorio e ambiente. Di conseguenza, dal punto di vista ambientale le linee tradizionali modificate per consentire la circolazione di tale tipo di treni sono più raccomandabili delle nuove linee destinate esclusivamente agli stessi.

Nell'uno e nell'altro caso, la Commissione deve garantire il pieno rispetto del diritto comunitario dell'ambiente, badando in particolare che gli studi di impatto ambientale siano adeguati e che le sue raccomandazioni siano osservate.

Basti pensare, signor Presidente, colleghi, che attualmente per la tratta Roma-Napoli si parla di 40 o 50 minuti mentre, stando a quanto risulta dagli orari delle Ferrovie dello Stato, 10-12 anni fa si poteva percorrere la stessa tratta in un'ora e dieci o un'ora e un quarto. Questi sono dati di estrema crudezza, molto più eloquenti di qualunque commento.

Sempre la Commissione del Parlamento europeo, in merito agli effetti sulle disparità regionali e sugli squilibri territoriali, rileva che l'alta velocità avvicina l'Italia all'Europa: «Gli effetti positivi dello sviluppo di una rete europea di treni ad alta velocità per quanto riguarda le regioni più svantaggiate» (per svantaggio, ovviamente, bisogna intendere anche la collocazione in periferia rispetto al centro della Comunità) «possono essere solo molto generali ed indefiniti; grazie alle comunicazioni più rapide, essi contribuiscono alla diminuzione di talune disparità regionali, ma facilitano nel contempo la centralizzazione e la concentrazione dell'attività economica, nonché il rafforzamento degli squilibri territoriali».

Penso, signor Presidente, colleghi, che non si possa usare un linguaggio più chiaro di questo; non vi è quindi bisogno di aggiungere altro. «Dato che con tale tipo di treno i tragitti che superano le quattro ore di viaggio non sono concorrenziali rispetto all'aereo, esso non risulta interessante per quanto riguarda il ravvicinamento delle regioni più periferiche al centro della Comunità». Altro elemento messo in evidenza dalla Commissione europea è il seguente: «Le regioni considerate nell'obiettivo 1 della politica regionale comunitaria» (la maggior parte di esse sono localizzate alla periferia della comunità) «hanno bisogno, per il loro sviluppo economico-sociale, di un miglioramento delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto ferroviari tradizionali. È a tal fine opportuno che gli investimenti, piuttosto che concentrarsi sui treni ad alta velocità, mirino all'aumento della velocità media di tutta la rete ferroviaria. Lo stesso vale per le regioni che soffrono di un declino industriale e per quelle che necessitano di sviluppo nel settore rurale, obiettivi 2 e 2b. Più chiari di così non si può essere. Il treno ad alta velocità, ovviamente, non avendo un'utenza da carpire alla strada, dovrà fare concorrenza a ciò che esiste ed il nostro timore — ed è forse più di un timore — è che, per il legittimo desiderio di profitto dei privati, l'incremento dei viaggiatori sulle linee ad alta velocità venga in qualche modo imposto, con agevolazioni, manovre tariffarie e quant'altro è possibile realizzare con atti amministrativi, come è avvenuto con gli *intercity*, che hanno quasi eliminato gli espressi ed i diretti, e con i pendolini, che in certe fasce hanno soppresso gli *intercity*. Questa è la situazione strutturale.

Vi è però un altro aspetto fondamentale dell'alta velocità, già posto in evidenza dal collega Scalia, ossia il progetto finanziario, quello che viene normalmente contrabbandato come *project financing*. Personalmente, quando sento l'inglese, che è un po' la lingua dei commerci, diffido, signor Presidente. Sono di origini provinciali, quindi nutro una sana diffidenza nei confronti delle cosiddette lingue correnti dell'erudito. Ciò per un motivo molto semplice: quando si è affermato che il 40 per cento dell'intervento

spettava alle Ferrovie dello Stato ed il 60 per cento al capitale privato, si è ommesso di dire che quel 40 per cento non è, in effetti, tale, perché già nell'atto costitutivo della TAV le Ferrovie dello Stato intervengono con il 45,5 per cento del capitale. Non solo, ma vi sono anche altri elementi che spostano dal 40 al 45,5 ed oltre — se non al 50 per cento — l'intervento del capitale di rischio conferito dalle Ferrovie dello Stato: mi riferisco all'accollo da parte dello Stato degli interessi intercalari e, soprattutto, all'accollo dei rischi di impresa.

In sostanza, non faccio altro che citare una dichiarazione rilasciata dal ministro Caravale nell'audizione svoltasi in Commissione trasporti il 21 marzo scorso. Con estrema chiarezza il ministro ha detto che per quanto riguarda il futuro, è stata avviata una riflessione sull'emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, perché il capitale di rischio è un capitale che viene reperito mediante il collocamento sul mercato mobiliare di obbligazioni garantite dallo Stato. Il privato, che dovrebbe intervenire per il 60 per cento, interviene in realtà (lo ha detto il ministro Caravale, ma ovviamente lo sapevamo tutti) con cento miliardi su oltre ventimila. Tra l'altro, ho qualche dubbio sulla cifra di ventimila miliardi, perché ancora non sono riuscito a capire il costo esatto del progetto TAV. E questo è uno degli elementi che mi angoscia: la notte non riesco a dormire perché non riesco a sapere qual è il costo esatto del progetto TAV! Si parla di 27, 28, 35 mila miliardi. Tenendo presente (come diceva il collega Scalia) che manca il collegamento dei nodi, per la collettività il costo globale sarà molto più alto. A quanto ammonterà, però, si saprà purtroppo solo a consuntivo. Questa è una delle ombre del progetto Treno ad alta velocità.

Per quanto riguarda il *project financing*, ho moltissimi dubbi. Qualunque geometra che abbia studiato estimo sa benissimo che quando si esegue un miglioramento fondiario si esegue un qualcosa che affrontando un costo consente o un incremento di valore o un incremento di reddito. In questo caso, il progetto alta velocità, che ha un certo costo, consente, mediante il sistema delle tariffe, di attivare delle entrate per una certa durata.

È questo il meccanismo. Qual è la variabile indipendente in questo meccanismo? È il saggio di fruttuosità del capitale; ma ciò quando il capitale è un vero capitale di rischio. Se infatti non c'è alcun rischio e si assicura un'elevata fruttuosità del capitale investito, garantito dallo Stato (si parla del 13-14 per cento), si capisce che non siamo di fronte ad un *project financing* ma a qualcos'altro.

Per il momento, signor Presidente, ho finito. Mi riservo di intervenire tuttavia in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole Pistone ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00480.

GABRIELLA PISTONE. Presidente, mi riservo di intervenire più ampiamente in sede di replica, ma vorrei qui fare una brevissima dichiarazione. I colleghi che mi hanno preceduto hanno già esposto in effetti le varie perplessità che sono contenute anche nell'interpellanza di cui sono prima firmataria. Non voglio quindi riadire concetti già espressi.

Volevo soltanto far presente una cosa poiché ciò è emerso solo nel prosieguo dei lavori. Mi risulta che domani, in Commissione trasporti, inizierà appunto una discussione che ha ad oggetto il parere che le Commissioni trasporti di Camera e Senato devono esprimere sul contratto di programma riguardante le Ferrovie dello Stato, che contiene anche una valutazione complessiva del progetto alta velocità. Volevo essere rassicurata dall'esponente del Governo circa questa scadenza. Probabilmente la discussione non si concluderà domani ma interesserà più sedute.

Rimangono naturalmente aperti tutti i nodi illustrati nelle interpellanze ed esposti dai colleghi che mi hanno preceduto. In ogni caso, mi riservo di fare le mie considerazioni in sede di replica, dopo la risposta del Governo.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI PUOTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, rispondo anche per delega del Presidente del Consiglio dei ministri e a nome del ministro dell'ambiente.

La tratta Milano-Napoli del progetto alta velocità, che rappresenta una scelta strategica prevista dal piano generale dei trasporti — che, come è noto, fu approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il 10 aprile 1986 —, scelta poi confermata nella successiva approvazione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri il 28 agosto 1991, pone una serie di principali obiettivi, tra i quali il trasferimento su ferrovia di una quota rilevante dell'attuale domanda di trasporto gravitante su strada, che oggi movimentava l'85 per cento delle persone e l'80 per cento delle merci; una maggiore incidenza della mobilità ferroviaria, che consenta un minore inquinamento atmosferico, sensibile risparmio energetico, crescita degli *standards* di sicurezza; il miglioramento del servizio ferroviario sulle linee tradizionali che, attualmente sature, non permettono una reale crescita, sia in termini quantitativi che qualitativi, dei livelli di efficienza.

Le Ferrovie dello Stato SpA hanno precisato che la realizzazione del quadruplicamento ad alta velocità, liberando considerevoli volumi di traffico dalla rete storica, consentirà un aumento dell'offerta di trasporto ferroviario sia per quanto riguarda le merci sia rispetto ai collegamenti su brevi e medie distanze. Peraltro il collegamento con la rete ferroviaria europea previsto dal Piano direttore dell'Unione europea è considerato strumento fondamentale per l'integrazione sia economica che socio-politica dell'Unione europea.

Le Ferrovie dello Stato pongono altresì l'accento sul fatto che la realizzazione del progetto prevede l'utilizzo di formule contrattuali innovative del tipo cosiddetto «chiavi in mano», basate su costi a *forfait* e definiti tempi di consegna. Infatti simile impostazione contrattuale non permette revisione in corso d'opera, né per quanto riguarda la tempistica di esecuzione dei lavori, né rispetto ai costi in precedenza previsti.

La società Ferrovie dello Stato sottolinea altresì che l'alta velocità è il primo progetto di infrastrutture ferroviarie di grande rilevanza da realizzarsi in Italia che vede coinvolto in qualche misura il mondo privato, sia pure con garanzie dello Stato. A tale specifico riguardo va evidenziato che in più sedi, anche in quella parlamentare — come è stato ricordato — il ministro dei trasporti ha espresso l'auspicio di una effettiva realizzazione del meccanismo del *project financing*, con un maggior coinvolgimento del capitale di rischio privato.

La realizzazione della linea suddetta ad alta velocità coinvolge aree con elevata domanda di trasporto, tali da garantire adeguati ritorni di investimento a condizione che le infrastrutture siano realizzate in tempi e con costi certi e siano ben gestite.

Per quanto concerne l'impatto della nuova struttura sull'ambiente e sul territorio, le Ferrovie dello Stato hanno tenuto conto delle relative problematiche e pertanto tutto il progetto è stato sottoposto alla complessa procedura di valutazione di impatto ambientale da parte del Ministero dell'ambiente.

Per quanto riguarda la tratta Roma-Napoli, della quale dirò successivamente, è stato siglato un accordo procedimentale tra Ministero dell'ambiente, Ministero dei trasporti, Ferrovie dello Stato SpA e TAV SpA al fine di garantire adeguate risorse finanziarie (oltre 160 miliardi) per interventi di mitigazione ambientale (inserimento delle opere di ingegneria sul territorio, contenimento dei livelli di inquinamento acustico, restauro vegetazionale ed altro). Con tale accordo procedimentale si è inteso altresì definire gli impegni reciproci tra le parti e le procedure operative atte a garantire il rispetto delle prescrizioni della commissione VIA del Ministero dell'ambiente sul progetto di massima e la più adeguata realizzazione dell'opera sia nella fase costruttiva che in quella di esercizio. Inoltre nell'accordo è stata prevista anche l'istituzione di un osservatorio ambientale sulla tratta Roma-Napoli, al fine di poter disporre di un organo appositamente dedicato alla valutazione dello stato di attuazione degli adempimenti di cui all'accordo stesso e quindi della migliore rispondenza delle soluzioni prescelte ai principi di

tutela ambientale cui sono finalizzate le prescrizioni che sono state stabilite in sede di approvazione del progetto.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE

IRENE PIVETTI (ore 17,50).

GIOVANNI PUOTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. La costituzione della predetta struttura rappresenta, quindi, un'ulteriore garanzia di controllo da parte del Ministero dell'ambiente e delle regioni Lazio e Campania sulla nuova infrastruttura.

Le principali funzioni dell'Osservatorio possono essere così riassunte: informare il Ministero dell'ambiente sul rispetto delle prescrizioni fissate per il migliore inserimento ambientale del tracciato; indirizzare la definizione di dettaglio degli interventi di inserimento ambientale; esaminare e valutare gli elaborati tecnici predisposti per la realizzazione dei citati interventi; esaminare e valutare il progetto di monitoraggio ambientale; esaminare e valutare l'esito delle misure e degli accertamenti effettuati per definire lo stato dell'ambiente *ante operam*, con riferimento ai parametri ambientali dei quali è previsto il successivo controllo in fase di monitoraggio; esprimere il proprio benessere in ordine allo svincolo delle fidejussioni; esaminare e valutare gli esiti del monitoraggio formulando proposte per il contenimento dell'inquinamento acustico.

Nei primi mesi di lavoro l'Osservatorio ha svolto numerose riunioni (ufficiali e tecniche), nonché sopralluoghi lungo il previsto tracciato ferroviario in ordine alle citate prescrizioni.

A garanzia del migliore inserimento ambientale delle infrastrutture ferroviarie dal punto di vista dell'inquinamento acustico, l'accordo procedimentale ha previsto che, prima dell'inizio del preesercizio, la TAV SpA si obbliga a prestare in favore del Ministero dell'ambiente idonea garanzia fidejussoria per l'ammontare di 90 miliardi di lire a copertura degli eventuali oneri per l'adeguamento degli interventi di protezione dall'inquinamento acustico, ivi compresi gli oneri per l'eventuale modifica delle tipologie

di mitigazione dell'inquinamento acustico previste dal progetto esecutivo ove queste risultino in contrasto con la necessità di un corretto inserimento paesaggistico dell'infrastruttura ferroviaria.

Allo svincolo della predetta fideiussione si provvederà a seguito delle risultanze del monitoraggio effettuato nel periodo di dodici mesi decorrenti dall'inizio del periodo di preesercizio, su verifica dell'Osservatorio ambientale e previo nulla osta del Ministero dell'ambiente.

Per quanto attiene alle conferenze di servizio (articolo 7 della legge n. 385 del 1990), come è noto, è attraverso tale strumento che gli organi centrali, gli organi intermedi e tutti i comuni interessati dal passaggio della nuova linea sono stati coinvolti ad esprimere il proprio parere sull'intervento e in tali sedi i diversi organismi hanno presentato le osservazioni necessarie per rendere corretto il rapporto tra l'infrastruttura ed il territorio.

Per quanto riguarda, in particolare, la tratta Roma-Napoli, il 28 dicembre 1993 si è conclusa la conferenza dei servizi con l'approvazione da parte di tutte le amministrazioni centrali e periferiche coinvolte nel progetto.

Le Ferrovie dello Stato fanno in proposito notare che il progetto ha seguito la strada del confronto diretto con le amministrazioni centrali, quelle locali ed i cittadini al fine di adeguare l'intervento alle esigenze espresse dalle diverse realtà locali.

Circa i nodi urbani di Roma e Napoli, i relativi progetti sono stati recentemente ripubblicati per la valutazione di impatto ambientale.

In tema di normativa CEE si ricorda che il Consiglio di Stato, riunito in seduta assembleare, nell'ottobre 1993 ha indicato le modalità da seguire per il rispetto delle direttive CEE in materia di appalti, stabilendo, tra l'altro, quanto segue: i rapporti fra la TAV ed i *general contractors* attraverso gli atti integrativi sono compatibili con la disciplina comunitaria, essendo un mero sviluppo di discipline già in vigore prima dell'entrata in vigore della direttiva n. 90/531; l'affidamento a terzi da parte dei *general contractors* di una quota non inferiore al 40 per cento degli appalti per la realizzazione delle tratte è

disciplinato dalla normativa vigente in ambito europeo.

Le Ferrovie dello Stato SpA fanno presente che l'atto integrativo tra TAV SpA e Consorzio IRICAV UNO per la realizzazione della tratta Roma-Napoli è stato firmato l'8 febbraio 1994 e che il 14 aprile 1994 è stato inaugurato il primo cantiere della medesima tratta.

La società FS sottolinea, infine, che il Progetto alta velocità costituisce un intervento effettivamente capace di realizzare il potenziamento della rete ferroviaria nazionale attraverso il quadruplicamento delle linee necessarie allo sviluppo del trasporto passeggeri e merci ed alla velocizzazione della rete, garantendo un'azione di riequilibrio modale del trasporto passeggeri e merci che riporti il nostro paese sui valori *standard* degli altri paesi europei, i quali, peraltro, sono già dotati di reti ad alta velocità mentre l'Italia ne è ancora priva; un potenziamento del trasporto ferroviario metropolitano attraverso il riassetto dei nodi delle grandi aggregazioni urbane che preveda la creazione di linee dedicate per tipologia di traffico.

In merito alla interpellanza Pistone ed altri n. 2-00480, vorrei riprendere taluni spunti sui quali mi sono soffermato in precedenza con riferimento specifico alla tratta Roma-Napoli.

L'approvazione del progetto della linea alta velocità per la tratta Roma-Napoli da parte delle amministrazioni dello Stato, degli enti territoriali e non e degli altri soggetti pubblici — comunque tenuti ad adottare atti di concerto e d'intesa, nonché a rilasciare pareri, autorizzazioni, nulla osta, approvazioni e concessioni previsti da leggi statali e regionali — è stata conseguita con la procedura della conferenza dei servizi, convocata ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 385 del 1990. La Conferenza dei servizi per la tratta Roma-Napoli non si è conclusa in data 23 dicembre 1992 perché è stata prorogata al 31 dicembre 1993, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 30 dicembre 1992, n. 512. La conferenza dei servizi, in data 28 dicembre 1993, si è chiusa ufficialmente con l'unanimità dei consensi e cioè con i pareri favorevoli di tutte le amministrazioni interessate ed invitate alla conferenza stessa. A tale

proposito si può fare riferimento sia alla comunicazione del ministro dei trasporti a FS SpA e TAV SpA in data 28 dicembre 1993 (protocollo n. 17823) in cui si fa riferimento alla chiusura della conferenza dei servizi nello stesso giorno, sia al verbale della soprannominata conferenza in cui è stato approvato il progetto esecutivo della tratta ferroviaria Roma-Napoli, secondo il sistema dell'alta velocità, dalla progressiva chilometro 25,126 alla progressiva chilometro 202,300.

Con delibera n. 1 del 7 febbraio 1994, le Ferrovie dello Stato SpA hanno approvato il progetto della linea alta velocità tratta Roma-Napoli dal chilometro 25,126 al chilometro 202,300.

Ai sensi dell'articolo 25 della legge 17 maggio 1985, n. 210, nonché dell'articolo 14, comma 4-bis, della legge 8 agosto 1992, n. 359 — che ha convertito in legge il decreto-legge n. 333 del 1992 — l'approvazione del progetto ha valore di dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dell'opera e produce quindi gli effetti di cui all'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1.

Le cosiddette opere compensative sono opere di pubblica utilità (ristrutturazione di edifici scolastici, rifacimento di strade comunali e via dicendo) che il consorzio IRICAV UNO ha deciso di sottoporre al vaglio delle competenti autorità locali a fini di compensazione per l'uso delle infrastrutture esistenti (strade ed acquedotti) e per i disagi che il suddetto uso potrà provocare ai comuni laziali e campani coinvolti nella costruzione della linea. Le «opere compensative» approvate dai comuni verranno realizzate utilizzando esclusivamente utili d'impresa del consorzio IRICAV UNO.

Nel comune di Castro dei Volsci IRICAV UNO non ha aperto alcun cantiere; in quello di Patrica è prevista l'apertura di tre cantieri (distaccati a servizio) situati agli imbocchi nord e sud della galleria «Macchia Piana» ed all'imbocco nord della galleria «La Botte». Tutti e tre risultano compresi nel piano di cantierizzazione allegato al progetto esecutivo approvato in sede di conferenza dei servizi.

La Vianini SpA, società consorziata di

IRICAV UNO, ha stipulato — e non subappaltato — un contratto per la fornitura di calcestruzzo con un'associazione temporanea d'impresa costituita dalle società Calcestruzzi Massicana SpA (con un capitale sociale di 990 milioni di lire) e Fincoin r.l. (con capitale sociale di 20 milioni). Per entrambe, così come previsto dalla vigente normativa, è stata richiesta ed ottenuta, tramite l'alta sorveglianza di Italferr Sis TAV, la certificazione prefettizia antimafia di cui alla legge n. 55 del 1990.

Con convenzione stipulata in data 15 ottobre 1991 e successivo atto integrativo dell'8 febbraio 1994, la TAV SpA ha affidato al consorzio IRICAV UNO, nella qualità di *general contractor* la progettazione esecutiva e la realizzazione della tratta Roma-Napoli, della linea Milano-Napoli e relative infrastrutture ed interconnessioni. Ai sensi dell'articolo 316 della convenzione TAV-IRICAV UNO, il consorzio IRICAV UNO è tenuto a curare tutte le attività necessarie per l'occupazione e l'acquisizione, anche mediante espropri, delle aree e degli immobili necessari alla realizzazione dell'opera di cui sopra, tramite procura speciale rilasciata in data 22 febbraio 1994.

L'attuale legislazione in materia di esproprio dei terreni di natura agricola, regolata dalla legge n. 865 del 1971 e successive modificazioni, garantisce strumenti di tutela per i soggetti in via di espropriazione. In particolare, l'articolo 14 della legge n. 10 del 1977 prevede che, nel caso in cui non sia ritenuta equa l'indennità offerta, il soggetto espropriante sia tenuto ad attivare la commissione provinciale che ha il compito di determinare la congruità dell'esproprio.

Per quanto riguarda i criteri posti a base del calcolo dell'indennità per aree agricole che avrebbero tenuto conto del solo terreno occupato anziché dell'effettivo danno globale, va ricordato che la legge n. 865 ha profondamente modificato la legislazione in materia di espropriazioni superando, per le aree agricole, la filosofia del valore venale, introducendo, attraverso il congegno dei «valori agricoli medi» nell'ambito delle regioni agrarie, un automatismo nella determinazione degli indennizzi.

Non risponde a verità quanto sostenuto

circa l'ammissione da parte della TAV «di una fascia di disturbo di almeno 150 metri dall'asse ferroviario» per i fabbricati di abitazione e di servizio posti nelle vicinanze dell'asse ferroviario. La TAV sta peraltro valutando la possibilità di venire incontro ai proprietari di immobili ricadenti nella fascia adiacente al binario della nuova linea con un limite massimo di 30 metri, prevedendo anche per loro un indennizzo monetario che vada a sanare una situazione di vuoto legislativo.

Desidero infine confermare all'onorevole Pistone la disponibilità del Governo per il dibattito sul contratto di programma, che era stato trasmesso alla fine di luglio al Parlamento e che verrà discusso questa settimana presso la Commissione trasporti della Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Il deputato Galletti ha facoltà di replicare per l'interpellanza Scalia n. 2-00070, di cui è cofirmatario.

PAOLO GALLETTI. Dichiaro, anche a nome del collega Scalia, insoddisfazione per la risposta fornita dal sottosegretario. Innanzitutto — mi si consenta una battuta — il sottosegretario Puoti ha citato, più del dovuto, le FS SpA come fonte delle informazioni, non assumendo in prima persona, in qualità di rappresentante del Governo, la responsabilità delle affermazioni rese in questa sede. Conosciamo le opinioni delle FS SpA, riteniamo anzi che l'avvocato Necci abbia già sufficienti portavoce e che il Governo debba invece rispondere per sé ed essere in grado di controllare le Ferrovie dello Stato e di valutare la veridicità e l'attendibilità delle affermazioni rese, senza affidarsi acriticamente nelle risposte, come è stato fatto ancora una volta, alle informazioni provenienti dalle stesse Ferrovie dello Stato.

Inoltre, all'inizio della sua risposta, il sottosegretario ha detto che si parlava della tratta — sottolineo il termine «tratta» — Milano-Napoli: questo errore linguistico è un errore anche politico e sostanziale perché non esiste una tratta, ma esistono tratte e nodi dal momento che l'alta velocità passa

attraverso le grandi aree urbane e metropolitane del paese. In particolare, i nodi di Bologna, Firenze, Roma e Napoli risultano centrali per la politica dei trasporti del nostro paese; si tratta di bacini di utenza molto rilevanti e l'ammodernamento e la soluzione del passaggio, non solo della nuova linea veloce ma anche delle linee esistenti con l'istituzione di servizi ferroviari metropolitani in queste grandi aree, rappresenta la priorità dei trasporti collettivi nel nostro paese. Concordiamo pienamente nel porre il problema dell'ammodernamento delle ferrovie come prioritario nella politica dei trasporti — da sempre ci battiamo per sviluppare la rete ferroviaria rispetto alle autostrade — ma riteniamo non abbia alcun senso averlo affrontato separando alcune tratte, che cominciano, come diceva il collega Cecconi, dal nulla e finiscono nel nulla, dai nodi urbani. Ciò vale dal punto di vista della politica dei trasporti e della possibilità di una valutazione effettiva dell'utilità di questo progetto, sbagliato, nato male, finalizzato più a rispondere alle esigenze delle imprese di costruzione che a risolvere i problemi del trasporto nel paese, e che è stato profondamente modificato soprattutto in alcune regioni (penso a ciò che è avvenuto in Emilia Romagna dopo due, tre anni di dibattito nel merito dei progetti); tuttavia le profonde modifiche non sono ancora sufficienti per renderlo accettabile, per trasformare un progetto sbagliato di alta velocità in un utile potenziamento ferroviario complessivo.

In particolare nella risposta non si motiva la separazione della tratta dai nodi urbani di Roma e Napoli avvenuta alla chiusura della Conferenza dei servizi per quanto riguarda la Roma-Napoli. Il cattivo esempio è stato poi seguito — ahimè — alla fine del luglio di quest'anno, anche per la tratta Bologna-Firenze: si è separata la valutazione della tratta dalla risoluzione dei problemi dei nodi urbani di Bologna (per il quale vi è soltanto un progetto di massima) e Firenze (per tale città non esiste nemmeno un progetto di massima). Non è possibile fare una valutazione del rapporto costi-benefici e dell'impatto ambientale frazionando il progetto in questo modo; tra l'altro non si risponde alle

domande relative ai collegamenti europei (i famosi valichi).

Per di più nelle dichiarazioni rese in varie sedi dai dirigenti delle Ferrovie dello Stato e in particolare della TAV emerge l'assenso (penso, ad esempio, alla tratta Bologna-Firenze) alla realizzazione non solo dell'alta velocità ma anche della variante di valico, cioè al raddoppio autostradale per il trasporto merci (la cosiddetta camionale). Questa proposta è totalmente insensata dal punto di vista della politica dei trasporti; sulla stessa direttrice è impossibile pensare ad un vantaggio economico per due sistemi in netta concorrenza: o sviluppiamo il sistema ferroviario e trasportiamo le merci tramite ferrovia o sviluppiamo quello autostradale e ci serviamo di esso per il trasporto delle merci.

Purtroppo questo grave errore è presente anche nel cosiddetto *Libro bianco* Dini presentato questa estate, che noi contestiamo in quanto viene riproposto un lungo elenco di grandi opere tirate fuori dal cassetto senza alcun ordine logico; nonostante la parziale correzione successiva dello stesso Presidente del Consiglio, l'assicurazione che non saranno realizzate opere devastanti per l'ambiente non ci tranquillizza se il progetto alta velocità procederà come se niente fosse, senza essere sottoposto alla valutazione del Parlamento nelle sedi competenti. È vero che domani comincia la discussione sul contratto di programma, ma nel frattempo si è chiusa la Conferenza dei servizi relativa alla Bologna-Firenze senza che si sia contestualmente affrontato il problema della tratta e quello dei nodi. Inoltre, in merito alla Roma-Napoli, come abbiamo visto, rimangono aperti problemi ancora più gravi; ad esempio, mi dice il collega Scalia che non è vero che esiste un accordo procedimentale, realizzato con le regioni Emilia Romagna e Toscana per la tratta Bologna-Firenze, ma esistono solo l'Osservatorio ambientale e questioni molto pesanti determinate dal fatto che l'affrettata chiusura della Conferenza dei servizi non ha portato il progetto ad un livello accettabile di confronto con le amministrazioni e le popolazioni locali e di conoscenza dettagliata del territorio.

Noi verdi rivendichiamo, insieme a molte amministrazioni locali e ai comitati dei cit-

tadini, di aver compiuto in questi anni un grosso lavoro per modificare positivamente il progetto sbagliato dell'alta velocità ferroviaria, con un utile quadruplicamento là dove serve; abbiamo molti dubbi che serva nella tratta Roma-Napoli. Questa trasformazione è ben lungi dall'essere accettabile. Porto l'esempio degli espropri: il rappresentante del Governo ha detto che la TAV — ma vorrei capire cosa pensi il Governo — intende riconoscere il danno dell'opera, quindi l'esproprio, a trenta metri. Nella città di Bologna è stato siglato un accordo secondo il quale si riconosce la distanza di cinquanta metri (da una parte e dall'altra) nel quartiere di Borgo Panigale: in merito agli espropri occorre tenere un atteggiamento univoco su tutto il territorio nazionale e non procedere a contrattazioni separate, comune per comune.

Anche riguardo ai finanziamenti vi sono grandi incertezze. Infatti il contratto di programma che ci avviamo ad esaminare in Commissione trasporti contiene un lungo elenco di opere con finanziamenti parziali ed insufficienti per quanto riguarda la parte più urgente ed importante, vale a dire i grandi nodi urbani, il finanziamento dei quali viene rinviato oltre il 2000. Questo non è un modo accettabile di fare opere di pubblica utilità!

Non si è inoltre risposto in modo soddisfacente alla questione concernente l'impegno finanziario dei privati, che è garantito totalmente dallo Stato, senza che esista, quindi, alcun rischio di impresa. Non si è poi fatto cenno al problema posto dalla Commissione antimafia qualche settimana fa — come ha ricordato precedentemente il collega Scalia — relativo all'infiltrazione della camorra nei lavori previsti per la tratta Roma-Napoli, così come risulta dagli atti ufficiali della Commissione.

Ritengo che tutte le questioni richiamate vadano approfondite con grande rigore e che il Governo debba assumersi la responsabilità di parlare a nome proprio e non per le ferrovie o per la TAV; altrimenti esso viene meno alla sua funzione riducendosi a mero portavoce di società di natura privata o a maggioranza pubblica che anzi, in quanto tali, dovrebbero rispondere del loro operato al Governo e al Parlamento.

PRESIDENTE. Il deputato Cecconi ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00233.

UGO CECCONI. Signor Presidente, non sono soddisfatto nel modo più assoluto della risposta del Governo e le ragioni fondamentali della mia insoddisfazione sono già state illustrate dall'onorevole Galletti.

Le considerazioni proposte dall'attuale sottosegretario mi sono state riferite (ho un certo rapporto, un dialogo con le Ferrovie dello Stato) più volte dai responsabili della TAV; ringrazio quindi il rappresentante del Governo, ma ho già avuto modo di ascoltare altre volte simili affermazioni. Tuttavia, così come ho dissentito in passato, allo stesso modo dissento oggi e non me la prendo certo con il sottosegretario, perchè comprendo che il Governo Dini si trova a dover affrontare un grosso problema che sta esplodendo, se non è già esploso.

Intendo ora esporre brevemente i motivi della mia insoddisfazione. Il Governo ha fatto presente che l'alta velocità è una scelta strategica. Ebbene, se le parole hanno un senso quando si vuole assicurare la mobilità su ferrovia nel territorio la prima cosa di cui preoccuparsi è proprio quella di assicurare una corretta gestione dell'esistente. Non si va a cercare la mobilità nell'alta velocità, che — come è stato già detto da me e dai colleghi che mi hanno preceduto — è un genere di trasporto tipicamente elitario, senza rispondere ai problemi della mobilità sul territorio soprattutto per quanto riguarda il trasporto passeggeri (il trasporto merci, come ho già avuto modo di dire, è un fatto residuale). I problemi del trasporto in Italia sono ben altri e non potranno essere risolti con la TAV. Occorre dirlo con molta franchezza, non ci vuole una grande intelligenza per capire che si tratta di un problema di finanziamenti: la TAV drena risorse finanziarie aggravando ancor più il distacco funzionale e di manutenzione tra la rete TAV e la rete ferroviaria esistente; ciò deve essere detto con assoluta franchezza. Non sono io ad affermarlo, lo riferiscono fonti ben più autorevoli di me come la Commissione dell'Unione europea dei trasporti e della politica del territorio.

Si è affermato che il costo del progetto è stato calcolato «chiavi in mano». Certo, il costo è stato determinato — come si dice sinteticamente — tot a chilometro. Però, dobbiamo dirlo con sincerità, quel costo chiavi in mano è stato parametrato al costo medio europeo che, guarda caso, è circa la metà dei costi di costruzione che le ferrovie dello Stato applicavano prima della TAV (*intelligenti pauca...*!).

Si è detto che bisogna operare un maggiore coinvolgimento dei capitali privati. Nessuno più di noi, che siamo dei liberisti, può essere d'accordo; conosciamo benissimo i vantaggi della libera economia, ma non vogliamo che, in nome di fantasiose sigle di comodo, si scambi il coinvolgimento dei privati con un qualcosa che ciò non è, come è stato detto con molta chiarezza. Quando si afferma che l'apporto dei privati è del 60 per cento e quello dello Stato, tramite le Ferrovie dello Stato (che sono una società pubblica), è del 40 per cento non si fa riferimento, almeno inizialmente, ad un dato esatto. Ciò per il semplice motivo che già nella costituzione del capitale TAV le Ferrovie dello Stato conferiscono attualmente — se di recente non è intervenuta una modifica — il 45,5 per cento. È stato quindi già superato quel 40 per cento di conferimento da parte del capitale pubblico.

Vi è poi da dire che nel costo, oltre il conferimento in sottoscrizione del capitale societario, vi è anche l'onere degli interessi intercalari, cioè di quei capitali di anticipazione che sono interessi di preammortamento, i quali permettono la costituzione del capitale fondiario, cioè dell'infrastruttura ferroviaria. Ebbene, penso che nel progetto (altrimenti, quando insegnavo estimo ed economia avrei impartito ai miei allievi nozioni non corrette) questi interessi facciano parte del costo, vadano cioè configurati, nel rapporto costo-benefici, nella quantificazione del 40 e del 60 per cento, con delle ovvie conseguenze. Infatti, se il rapporto dovesse essere squilibrato (non più il 40 per cento dello Stato e 60 per cento dei privati ma, in ipotesi, la percentuale dello Stato dovesse essere del 51 per cento, mentre quella dei privati del 49 per cento), non si tratterebbe più di un'opera pubblica finanziata in con-

dizioni di partecipazione societaria maggioritaria da un privato ma, né più né meno, con estrema brutalità, di un lavoro pubblico. Quindi, tutto il sistema di aggiudicazione dei lavori in appalto, così come è stato realizzato, anche se con il costo «chiavi in mano», non potrebbe avere alcuna giustificazione.

Vengo ad un altro motivo di insoddisfazione. Avevo già presentato un'interrogazione cui i responsabili della TAV hanno cortesemente risposto; ero quindi già in possesso dei dati sulla mitigazione dell'impatto ambientale e sulla fideiussione data al Ministero dell'ambiente. Si tratta di dati ampiamente noti, ma non è questo il problema. La questione sorge quando una linea ferroviaria attraversa zone antropizzate e fortemente urbanizzate, come quella dell'area Roma-Napoli; conosco la situazione e so che è semplicemente agghiacciante.

Inoltre, dal punto di vista giuridico, essendo il progetto TAV intervenuto dopo la costituzione legittima di certi interessi nel territorio, oggi sorgono gravi problemi per quanto riguarda l'espropriazione. In materia, si sta cercando di parlare di carenza, di vuoto legislativo: ciò non è corretto. Ho svolto attività professionale in materia di espropriazioni per pubblica utilità e so che, nel momento in cui si interviene dopo che l'interesse legittimo è stato costituito nel territorio (e quindi rappresenta un diritto) se, per esempio, l'inquinamento acustico determina un danno, quel danno deve essere risarcito. E non si tratta — per l'amor di Dio! — di solo indennizzo.

Del resto, so che per procedere in fretta con il progetto TAV, adesso si sta espropriando in maniera illegittima. Vengono cioè fatte le notificazioni, gli accessi, con la redazione dei verbali di consistenza che dovrebbero essere seguite — mi pare entro 15 o 30 giorni — dall'inizio dei lavori, il che non avviene (i lavori intervengono dopo sei mesi). Quindi, tutto ciò che verrà realizzato successivamente sarà illegittimo, ma l'illegittimità deve essere eccepita davanti al tribunale. Immaginiamo dunque tutto il meccanismo di contenzioso che viene a gravare sulle spalle di questi poveri diavoli! Penso che ciò non sia giusto, anche perché, tra l'altro, una corretta informazione tra ente

espropriante e cittadini costituisce una norma comunitaria molto, molto precisa che nella fattispecie — è stato ben evidenziato dai colleghi che mi hanno preceduto — non è stata assolutamente rispettata.

Per quel che ne so io, potrei citare mille casi che riguardano la tratta Roma-Napoli: per esempio, l'attraversamento di Collespina, dove è accaduto un episodio allucinante, da fantascienza. È stato redatto — se non erro nel 1980 — un primo progetto di attraversamento in galleria; nel 1984 è stato previsto un secondo attraversamento non in galleria ma in rilevato, che divide brutalmente in due l'abitato. Questo era stato perimetrato agli effetti del recupero urbanistico sulla base di una legge della regione Lazio del 1980; oltre tutto, per tale piano di recupero urbanistico quella popolazione aveva già sborsato del denaro per affidare il lavoro agli architetti. Ebbene, ci si era accorti che il costo dell'attraversamento in rilevato era inferiore rispetto a quello dell'attraversamento in galleria.

Pertanto, mi dichiaro profondamente insoddisfatto della risposta del sottosegretario. Nessuno di noi, quando dice di voler migliorare il servizio pubblico di trasporto su rotaia per alleggerire quello su strada, crede che questa sia la soluzione del problema.

PRESIDENTE. Il deputato Pistone ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00480.

GABRIELLA PISTONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, anch'io mi dichiaro insoddisfatta della risposta del sottosegretario, in parte per le motivazioni già espresse dai colleghi che mi hanno preceduto, perché ci sembra di aver sentito non una voce governativa, bensì una voce prettamente aziendale. È un fenomeno che si verifica spesso, non solo per il problema relativo all'alta velocità, ma anche per altre questioni. È chiaro che non ho nulla di personale nei confronti del sottosegretario Puoti, il quale interpreta i messaggi che gli vengono forniti; tuttavia proprio in questa fase vorrei sottolineare la necessità di una politica in senso lato, che probabilmente, e non solo nel settore dei

trasporti, un Governo tecnico, proprio per la sua natura, non è in grado di assicurare.

La scelta strategica, così come è stata definita, non è certo l'alta velocità; per un paese moderno deve essere l'intermodalità, cioè quel modello che considera l'apporto proveniente dai vari sistemi di trasporto. Il trasporto su ferro sicuramente presenta delle carenze sul territorio nazionale: sappiamo infatti che vi è stato uno sviluppo distorto nel nostro paese — e ne conosciamo le motivazioni — che ha favorito quello su gomma, che impegna circa l'85 per cento del trasporto dei passeggeri e l'80 per cento del trasporto delle merci. Ovviamente, negli altri paesi europei queste percentuali sono assolutamente ribaltate!

Pertanto, è necessario che il nostro paese si avvicini a criteri, a *standards* di ammodernamento che significano migliore vivibilità del territorio stesso; ciò è possibile con un giusto sviluppo della ferrovia a discapito della strada. Del resto quest'ultima comporta numerosi inconvenienti dal punto di vista sia dell'impatto sull'ambiente sia della salute stessa dei cittadini.

Personalmente credo nello sviluppo del trasporto su rotaia; come comunisti, sono più di vent'anni che svolgiamo relazioni, seminari e conferenze sull'argomento. Non abbiamo bisogno di sottolinearlo una volta di più, perché ciò che abbiamo sempre chiesto, anche in precedenza, è soprattutto la trasparenza, cioè lo sviluppo corretto di tali progetti.

Intanto, bisogna fare una distinzione tra alta velocità e quadruplicamento, due cose che si confondono spesso ma sono in realtà completamente diverse. Di che cosa, infatti, ha bisogno il paese? Di avere più strade ferrate, per poter trasportare di più e quindi differenziare il trasporto, ed avere più binari significa poter dare maggiore spazio alle merci ed anche all'intermodalità. Ricordo progetti — di cui, per la verità, si è fatto poco — nei quali addirittura già si parlava, considerata la peculiare situazione italiana, di due canali navigabili da una parte e dall'altra della penisola, ossia l'Adriatico ed il Tirreno, che potevano essere usati anche per il trasporto delle persone e delle merci, ovviamente potenziando soprattutto que-

st'ultimo. Si è parlato, poi, anche dei fiumi. Vi erano, insomma, numerose progettualità, che però sono rimaste nel cassetto, mentre è andato avanti il progetto che, indubbiamente, dal punto di vista finanziario creava maggiori appetiti.

Io dispongo di alcuni documenti, mentre il Governo, le Ferrovie dello Stato e la società TAV ne hanno altri; però esistono principi riportati anche dalla legge n. 385 del 1990, che stabilisce che la conferenza dei servizi doveva valutare i progetti esecutivi ed esprimersi su di essi. I progetti, però, ancora oggi non sono esecutivi, tutto è ancora da definire, addirittura non si sa neppure come e dove verranno realizzati i nodi. Mi è piaciuta la definizione del «nulla che si congiunge al nulla», perché in effetti la situazione attuale è proprio questa. Che valutazione di impatto ambientale si può fare, allora, su di una cosa che non c'è?

Vorrei che venissero fatti discorsi molto semplici, terra-terra, in modo che anche un ragazzo, uno studente sia in grado di capirli, perché credo che in tal modo si possa essere più corretti e raggiungere una maggiore trasparenza. Mi si dica, allora, in base a che cosa viene fatta la valutazione di impatto ambientale. Parlo dei nodi, ma anche delle tratte, che ancora non sono state definite, perché sono state ridotte a progetti-stralcio.

Vi sono insomma una serie di problemi che sorgono — mi riferisco, ovviamente, alla tratta Roma-Napoli — rispetto a situazioni reali, concrete. Quella di Collespina è una, ma ce ne sono tante altre, molte delle quali sono sorte non vent'anni fa, ma ieri. Ho conosciuto personalmente gente che ha finito di ristrutturare la propria casa, non più di sei mesi fa, secondo i piani urbanistici, spendendo magari 100 milioni per la modifica dell'immobile. Una di queste persone, in particolare, mi ha detto che poi il problema non era tanto quello dei soldi, anche se aveva dovuto dar fondo a tutte le sue sostanze. Il problema non era il risarcimento da parte delle Ferrovie dello Stato o chi per loro delle spese sostenute. Il problema era un altro. La casa in questione, infatti, era quella in cui quell'uomo era nato, dove aveva vissuto con il padre e così via: per lui quella casa aveva un valore affettivo chiaramente

non monetizzabile. Mi rendo conto comunque...

PRESIDENTE. Deputato Pistone...

GABRIELLA PISTONE. Mi scusi, Presidente. Mi ero infervorata nel discorso e non mi sono resa conto che devo concludere.

PRESIDENTE. Ha a disposizione ancora quaranta secondi.

GABRIELLA PISTONE. In quaranta secondi sarà un po' duro concludere, comunque cercherò di farcela.

In poche parole, vorrei che vi fosse più trasparenza, più organicità e più programmazione. È necessario che tutto sia fatto alla luce del sole. Nel mio intervento ho tralasciato tutto il problema del finanziamento, che è il problema nodale dell'alta velocità e della TAV, comprese le dismissioni del patrimonio delle Ferrovie dello Stato. Come tutti sappiamo si tratta di patrimoni molto consistenti e anche molto appetibili. E intendo sottolineare questo aspetto.

Mi dispiace di aver concluso il tempo a mia disposizione. Pazienza! Mi riservo di intervenire al riguardo in futuro, forse domani in Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Bolognesi n. 3-00378 (*vedi l'allegato A*).

Il sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI PUOTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. La società Casillo è titolare della concessione demaniale marittima n. 1015 rilasciata dalla capitaneria di porto di Livorno in data 10 dicembre 1992, relativa ad un tratto di banchina antistante il proprio stabilimento industriale posto su proprietà privata.

A seguito di una segnalazione pervenuta alla capitaneria circa lo stato di abbandono e fatiscenza di due gru posizionate sulla banchina antistante i silos Casillo, è stato interessato l'ufficio del genio civile per le opere marittime di Roma, che ha segnalato gli interventi da eseguire a tutela della pub-

blica incolumità, tempestivamente comunicati alla società sopra indicata.

A seguito del fallimento della società stessa il curatore fallimentare ha chiesto che un'apposita commissione, composta dai rappresentanti della capitaneria di porto di Livorno, del genio civile e dal tecnico della curatela fallimentare designato dal giudice delegato segnalasse gli interventi improcrastinabili e quindi una proroga per le opere di manutenzione ritenute non urgenti.

La commissione, in data 10 marzo 1995, ha ispezionato gli impianti ed ha suggerito una serie di interventi per la messa in sicurezza degli stessi, interventi che risultano essere stati effettuati a cura del curatore fallimentare. È da sottolineare, comunque, che i pericoli maggiori per la salute e l'incolumità pubblica dei cittadini potevano derivare non tanto dalle condizioni delle gru, quanto dalle merci stoccate nei silos posti al di fuori dell'area demaniale marittima. Al riguardo, risulta che con ordinanza della prefettura di Livorno era stata disposta l'immediata rimozione dagli impianti dei cereali contenuti nei silos, che per mancanza di ossigenazione rappresentavano un pericolo di incendio e di esplosione. A seguito dell'acquisizione all'attivo del fallimento di tutte le merci esistenti nei depositi di Livorno, il curatore fallimentare è stato autorizzato a disporre delle merci stesse, che risultano essere state già vendute all'asta.

PRESIDENTE. Il deputato Guerra ha facoltà di replicare per l'interrogazione Bolognesi n. 3-00378, di cui è cofirmatario.

MAURO GUERRA. Posso dichiararmi parzialmente soddisfatto, nel senso che prendo atto del fatto che per quello che riguarda le gru vi è stato un intervento sufficientemente pronto e attento alle questioni attinenti alla pubblica incolumità. Ma il problema vero, come ha rilevato il sottosegretario, era riferito al materiale stoccato nei silos. E su questo il sottosegretario non ci ha detto quando effettivamente si è provveduto alla messa in sicurezza dell'impianto attraverso la rimozione dei cereali. Faccio osservare che la nostra interrogazione risale al 6 dicembre 1994. Devo arguire, nonostante il

sottosegretario non abbia fatto riferimento a date, se non a quella del 10 marzo per le disposizioni relative alle gru, che il provvedimento di svuotamento dei silos è posteriore al marzo e risale forse a poco tempo fa.

Rimane quindi il problema che per un tempo lungo — troppo lungo — gli impianti (e in particolare i silos) sono rimasti in una situazione di abbandono, con pericoli per la pubblica incolumità. L'insoddisfazione deriva dunque dal fatto che non si è intervenuti tempestivamente: peraltro nella risposta del sottosegretario non sono state indicate le autorità che avrebbero potuto e dovuto intervenire, né si sono dette le ragioni per le quali non lo hanno fatto, rimuovendo il pericolo che, come ha riconosciuto lo stesso sottosegretario, si correva realmente in quella situazione.

Non resta che augurarsi che in futuro vi sia maggiore attenzione e che vengano individuate con precisione le autorità e gli organismi che devono intervenire, in modo che vi sia meno incuria nel far fronte a situazioni che possono essere gravide di pericoli seri per l'incolumità pubblica.

PRESIDENTE. Avverto che lo svolgimento dell'interrogazione Arrighini n. 3-00404 (*vedi l'allegato A*), d'intesa con il Governo, è rinviato ad altra seduta, avendo il presentatore comunicato la propria impossibilità ad essere presente a motivo dell'agitazione nel trasporto aereo.

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

Per la risposta ad uno strumento del sindacato ispettivo (ore 18,37).

GUSTAVO SELVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUSTAVO SELVA. Signor Presidente, ho chiesto la parola per sollecitare la risposta alla mia interpellanza n. 2-00582 del 5 luglio 1995, sugli esiti del viaggio del signor Presidente della Repubblica in alcuni paesi dell'America latina.

Dato che lei, signor Presidente, mi ha amabilmente dato la parola, colgo l'occasione per dire che è la terza volta che sollecito la risposta del ministro degli affari esteri a questa interpellanza. Desidero anche sottolineare con una punta di rammarico che la media di risposte alle mie interrogazioni ed interpellanze rivolte al Governo è di una su dieci, e non credo neppure di eccedere nella presentazione dei documenti di sindacato ispettivo.

Del resto, il ritualismo con cui si svolgono le discussioni in Parlamento delle interpellanze e delle interrogazioni mi lascia molto scettico sull'efficacia delle stesse, anche per quanto riguarda i tempi. Lei sa che il valore ispettivo di una interrogazione o di una interpellanza è molto legato anche ai tempi della risposta. Ma questa è un'amara constatazione che io faccio, anche in rapporto alla mia esperienza presso il Parlamento europeo. Là pure vi è, naturalmente, un regolamento, ma almeno si svolge una discussione, un dibattito sullo stile della Camera dei comuni britannica, in cui gli altri colleghi possono intervenire con domande supplementari. Ma forse questa è — lo ripeto — una piccola, amara constatazione fatta al di fuori del ritualismo del nostro sistema. Mi premeva tuttavia sollecitare la risposta all'interpellanza alla quale ho fatto cenno.

PRESIDENTE. Deputato Selva, la Presidenza si attiverà presso il Governo perché risponda alla sua interpellanza.

Calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo 12-22 settembre 1995.

PRESIDENTE. Chiedo al deputato segretario di dare lettura del calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo 12-22 settembre 1995.

ELISABETTA BERTOTTI, Segretario, legge:

In seguito alla riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo di questo pomeriggio, è stato predisposto dal Presidente della Camera, ai sensi del comma 3 dell'articolo 24 del regolamento, il seguente calendario per il periodo 12-22 settembre 1995:

XII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 SETTEMBRE 1995

Martedì 12 e mercoledì 13 settembre (antimeridiana):

Interrogazioni;

Esame del disegno di legge n. 2294 recante: «Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EU-ROCONTROL), firmato a Bruxelles il 13 dicembre 1960, e Atti internazionali successivi»;

Deliberazione ai sensi del comma 3 dell'articolo 96-bis del regolamento sul disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 320 del 1995 (Servizio sanitario nazionale);

Deliberazioni in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione (doc. IV-ter, nn. 12, 14, 15 e 16).

Giovedì 14 settembre (antimeridiana ed eventualmente pomeridiana):

Esame del disegno di legge n. 1157 recante: «Attribuzioni del ministro della difesa, ristrutturazioni dei vertici delle Forze armate e dell'amministrazione della difesa» e della abbinata proposta di legge Crucianelli ed altri n. 1309 recante: «Ordinamento della difesa nazionale»;

Seguito dell'esame dei progetti di legge nn. 2206 ed abbinati (Consiglio di amministrazione RAI);

Discussione delle mozioni Bolognesi ed altri n. 1-00072 (adozione internazionale), Aloï ed altri n. 1-00112 (situazione occupazionale a Reggio Calabria), Canesi ed altri n. 1-00079 (montagna sacra degli Apache) Mattioli ed altri ed abbinata n. 1-00136 (esperimenti nucleari).

Venerdì 15 settembre (antimeridiana):

Eventuale seguito esame dei progetti di legge nn. 2206 ed abbinati (consiglio di amministrazione RAI);

Interpellanze ed interrogazioni;

Eventuale seguito della discussione di mozioni.

Lunedì 18 settembre (pomeridiana):

Interpellanze ed interrogazioni;

Eventuale seguito della discussione di mozioni.

Martedì 19 e mercoledì 20 settembre (antimeridiana):

Esame dei disegni di legge n. 2989 concernente «Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Aziende autonome per l'anno finanziario 1995» (approvato dal Senato) e n. 2990 concernente «Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1994» (approvato dal Senato — tempo contingentato);

Esame del disegno di legge n. 1788 (Differimento termini in materia di pubblica istruzione);

Esame del disegno di legge n. 1790 (Differimento termini in materia di attività produttive);

Seguito della discussione delle mozioni iscritte all'ordine del giorno della precedente settimana.

Giovedì 21 settembre (antimeridiana):

Seguito esame delle proposte di legge costituzionale Bassanini ed altri nn. 2115 ed abbinata (Modifiche articoli 64, 83, 135 e 138 della Costituzione);

Deliberazioni in materia di elezioni contestate concernenti i deputati Vendola (doc. III, n. 3) e Reale (doc. III, n. 4);

Eventuale seguito degli argomenti iscritti nel presente calendario di cui non si sia concluso l'esame.

Venerdì 22 settembre (antimeridiana):

Interpellanze ed interrogazioni.

Il Presidente si riserva di inserire in calendario l'esame di disegni di legge di conversione o di ratifica conclusi in Commissione.

Il Presidente si riserva altresì di convocare nel pomeriggio di mercoledì 20 settembre il Parlamento in seduta comune per l'elezione

di due giudici della Corte costituzionale nonché, eventualmente, per la formazione dell'elenco dei giudici aggregati.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, il calendario sarà stampato e distribuito.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Chiedo al deputato segretario di dare lettura dell'ordine del giorno della seduta di domani.

ELISABETTA BERTOTTI, Segretario, legge:

Martedì 12 settembre 1995, alle 11:

1. — *Interrogazioni.*

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL), firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, e Atti internazionali successivi (2294).

— *Relatore:* Trione.

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

3. — *Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento sul disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 3 agosto 1995, n. 320, recante norme in materia di istituti e personale appartenenti al Servizio sanitario nazionale (3039).

— *Relatore:* Garra.

4. — *Discussione delle richieste di deliberazione in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Nell'ambito di un procedimento civile per il risarcimento del danno iniziato nei confronti del deputato Vittorio SGARBI. (Doc. IV-ter, n. 12).

— *Relatore:* Cola.

Nell'ambito di un procedimento civile per il risarcimento del danno iniziato nei confronti del deputato Vittorio SGARBI. (Doc. IV-ter, n. 14).

— *Relatore:* Cola.

Nell'ambito di un procedimento civile per il risarcimento del danno iniziato nei confronti dell'onorevole Ada BECCHI. (Doc. IV-ter, n. 15).

— *Relatore:* Grimaldi.

Nell'ambito di un procedimento civile per il risarcimento del danno iniziato nei confronti del deputato Vittorio SGARBI. (Doc. IV-ter, n. 16).

— *Relatore:* Scozzari.

La seduta termina alle 18,45.

**IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA
DOTT. VINCENZO ARISTA**

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DOTT. PIERO CARONI**

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 21,15.*