

80.

Allegato A

## DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

### INDICE

|  | PAG. |   | PAG. |
|--|------|---|------|
| Atti di controllo e di indirizzo .....   | 1732 | Consiglio regionale (Trasmissione di documento) .....       | 1732 |
| Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali (Trasmissione di documenti)..... | 1732 | Interpellanze ed interrogazione all'ordine del giorno ..... | 1719 |
|  |      | ERRATA CORRIGE .....  | 1732 |

PAGINA BIANCA

***INTERPELLANZE ED INTERROGAZIONE***

---

PAGINA BIANCA

**A) Interpellanza:**

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

la rete ferroviaria, oggi gestita dalle Ferrovie dello Stato spa, adempie ad un'importante funzione politica e sociale, perché la sua capillarità concorre al mantenimento anche dell'unità politica, oltreché allo sviluppo armonico ed equilibrato del Paese;

l'Italia « a due velocità » è diventata quasi, ad avviso dell'interpellante, anche una scelta irreversibile dei governi della Repubblica, come anche di quello presieduto dall'onorevole Prodi, che appare in linea con gli altri, come è dato arguire dal fatto che negli anni 1981-1987 furono spesi 42.750 miliardi di lire per il potenziamento della rete ferroviaria del centro-nord, aree del Paese che hanno altresì beneficiato del progetto « alta velocità » degli anni novanta;

nell'Italia a velocità ridotta continuano a verificarsi fatti come quelli denunciati nell'interrogazione del sottoscritto n. 4-08584 del 15 marzo 1995, rimasta senza risposta da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione del Governo Dini;

emblematico del degrado della linea Catania-Caltagirone-Gela è lo stato disastroso dei locali della stazione ferroviaria di Grammichele —

se intenda conseguire il risultato di un meridionalismo alla rovescia, che farà sì che le regioni povere aiuteranno quelle ricche a diventare sempre più ricche,

mentre queste ultime, ricambiando la cortesia, aiuteranno le regioni più povere a diventare sempre più povere;

se, con particolare riferimento alla tratta ferroviaria Catania-Caltagirone-Gela, si intendano potenziare le strutture ovvero lasciarle in stato di abbandono, come nel caso della stazione di Grammichele, diventata ricettacolo di drogati e di malavitosi.

(2-00122)

« Garra ».

(17 luglio 1996).

**B) Interpellanza:**

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

con sentenza del 25 luglio 1996, la Corte costituzionale ha ritenuto illegittime alcune disposizioni in merito alla rappresentanza sindacale per la stipula dei patti in deroga all'equo canone, così come stabilito dall'articolo 11 della legge n. 359 del 1992;

la decisione della Corte costituzionale rende urgente la revisione complessiva della legislazione in materia di canoni degli immobili urbani, anche per evitare che l'incertezza normativa aggiunga ulteriore confusione in un tema di enorme rilevanza sociale, che riguarda oltre cinque milioni di famiglie;

la normativa sui patti in deroga all'equo canone, varata in via transitoria nel 1992, a tutt'oggi ha acuito le tensioni abitative, specialmente nelle grandi aree

urbane, a causa degli aumenti degli affitti e dell'incremento degli sfratti, fenomeni che sarebbero ulteriormente aggravati da una ulteriore liberalizzazione del mercato —:

se non ritengano necessario intervenire urgentemente affinché siano sospesi i termini di scadenza e di rinnovo dei contratti di locazione, in attesa di una nuova e organica disposizione legislativa sulla locazione degli immobili urbani.

(2-00144) « Pistone, De Cesaris ».

(29 luglio 1996).

### C) Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri delle finanze, dei lavori pubblici, della difesa, del tesoro e dell'ambiente, per sapere — premesso che:

il 10 novembre 1975, ad Osimo, la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa jugoslava stipularono un trattato che, nella premessa, recita testualmente: « Convinti che la cooperazione pacifica e le relazioni di buon vicinato tra i due Paesi ed i loro popoli corrispondono agli interessi essenziali dei due Stati (...) »;

in allegato al trattato veniva altresì stipulato un accordo sulla cooperazione economica tra i due Paesi che, sempre nella premessa, recita testualmente: « Nell'intento di sviluppare la cooperazione economica e tecnica ed in particolare di migliorare le condizioni di vita delle popolazioni di frontiera dei due Paesi, le parti contraenti hanno convenuto quanto segue: (...). ». Seguono undici articoli che trattano di tutti i settori nei quali si doveva sviluppare la cooperazione economica tra i due Paesi; alcune parti sono state poi realmente attuate, molte altre sono tuttora in fase di definizione, altre ancora non hanno mai avuto alcun esito. Oggi, alla Repubblica jugoslava è subentrata, nel trattato, la nuova Repubblica di Slovenia, con la quale è tutta aperta la

prospettiva di nuove e più ampie collaborazioni dopo il recente atto di adesione all'Unione europea. In nessun articolo si fa tuttavia menzione delle strutture militari per la difesa nazionale, in quanto evidentemente tale argomento esulava dallo spirito e dai contenuti dell'accordo, tanto di più tali strutture sono estranee e contrastanti con esso qualora fossero situate sulla fascia confinaria;

il trattato di Osimo e l'accordo di cooperazione divennero legge dello Stato italiano (l. 14 marzo 1977, n. 73). Con tale legge, il Governo veniva delegato ad emanare decreti aventi valore di legge ordinaria, riguardanti « (...) le norme necessarie per realizzare infrastrutture ed impianti diretti al potenziamento dell'attività economica dei territori di confine nell'ambito della regione Friuli-Venezia Giulia. Le norme individueranno le opere da realizzare particolarmente nei settori ferroviario, portuale, stradale ed autostradale, in modo da inserire i territori considerati nel nuovo contesto socio-economico derivante dalla istituzione della zona franca e con riferimento agli accordi di cui all'articolo 1 della presente legge. » (articolo 4);

i primi atti in tal senso sono stati il decreto del Presidente della Repubblica n. 100 e il decreto del Presidente della Repubblica n. 101, entrambi del 6 marzo 1978; il primo prevedeva all'articolo 3 e all'articolo 4, rispettivamente, la realizzazione da parte dell'Anas di collegamenti autostradali riguardanti anche il complesso confinario goriziano e finanziamenti alla regione Friuli-Venezia Giulia per il completamento dell'autoporto e della stazione confinaria di S. Andrea;

il successivo atto in materia che qui interessa richiamare è stata la legge 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria 1987), che, all'articolo 7, punto 14, prevedeva ulteriori risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi previsti con i succitati decreti, inserendo però, per la prima volta, una nuova opera. Venivano infatti stanziati duecentotrenta miliardi

nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per «...l'esecuzione da parte dell'Anas delle opere indicate dall'articolo 3 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 100 del 1978 o comunque direttamente connesse ai traffici tra l'Italia e la Jugoslavia, nonché all'esecuzione delle opere di edilizia complementare ai servizi confinari, compresi i locali da realizzare presso l'autoporto di S. Andrea di Gorizia da adibire a scuola della Guardia di finanza». Con questo provvedimento veniva pertanto introdotta la realizzazione di una struttura da finanziare con le risorse e nello spirito del trattato e degli accordi di Osimo. Tale scuola doveva quindi rispettare gli intendimenti complessivi contenuti esplicitamente nei documenti sottoscritti dai due Paesi ed assunti pienamente poi dalla Repubblica di Slovenia dopo la fine della Repubblica socialista federativa jugoslava;

l'intervento sopra richiamato, finanziato per gli esercizi 1988-1989-1990 e 1991 per lire 113.500 milioni (capitolo n. 7206 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici) è stato localizzato su porzione del sedime demaniale dell'aeroporto civile di Gorizia, per una estensione di circa trenta ettari, in zona espressamente destinata alla sola ed esclusiva attività aeroportuale sia dal piano regolatore generale dei comuni di Gorizia e Savogna d'Isonzo, sia dal piano urbanistico regionale. L'opera dunque, oltre a contrastare del tutto con la normativa urbanistica, verrebbe collocata a soli duecento metri dal confine di Stato con la Slovenia, in adiacenza al raccordo autostradale Villesse-Gorizia, che porta al valico confinario ed alla costruenda autostrada Gorizia-Prevallo-Lubiana;

come è noto, sia leggi nazionali che della regione Friuli-Venezia Giulia comportano, per la realizzazione di opere dello Stato, la certificazione della «conformità urbanistica», cioè del rispetto dell'opera stessa alle previsioni e alle norme urbanistiche comunali e regionali vigenti. Da una tale procedura sono esentate solo le opere dello Stato destinate alla

difesa militare. Il ministero della difesa, con nota del 17 marzo 1988 n. 13007/10-3-7-1/88, ha dichiarato gli immobili da realizzare «opera destinata alla difesa militare» ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616/1977, ed il ministero delle finanze ha dichiarato i lavori «segreti» ai sensi dell'articolo 5, lettera e), della legge n. 584 del 1977, ora sostituita dal decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, con decreto ministeriale 28 ottobre 1977. I lavori sono stati affidati in concessione dal provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Friuli-Venezia Giulia alle Servizi tecnici spa, del gruppo Iri-Fintecna, già Edilpro, gruppo Italstat;

il progetto esecutivo dell'opera, elaborato dalla società concessionaria, ha avuto il parere di conformità del comando generale ed è stato approvato dal comitato tecnico amministrativo: esso prevede la costruzione di un complesso comprendente strutture scolastiche, quelle militari di servizio, gli alloggi per il personale, la residenza per gli allievi, impianti sportivi, ricreativi, culturali e di servizio. Il tutto per settecentoventi allievi e duecentotrentadue militari del quadro permanente. Il progetto stesso ed il relativo plastico sono stati ampiamente illustrati ed a lungo esposti al pubblico della città di Gorizia. Per i suoi contenuti, il comitato misto paritetico, convocato dal provveditorato per i lavori pubblici per il Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 898 del 1976, aveva riscontrato il parere contrario da parte di quattro dei sette rappresentanti della regione Friuli-Venezia Giulia; di conseguenza, come previsto da detta legge, era stato interessato il ministero della difesa che aveva espresso parere favorevole sulla realizzazione dell'opera;

con nota pervenuta alla Presidenza del Consiglio in data 4 maggio 1994, il presidente della regione Friuli-Venezia Giulia aveva chiesto il riesame del parere del Ministro della difesa da parte del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 898 del 1976. Tale nota di

opposizione si fondava soprattutto sulla incongruenza tra le finalità dichiarate del progetto, il suo reale contenuto e la decretazione di segretezza quale opera destinata alla difesa militare. L'opposizione da parte del Presidente della regione Friuli-Venezia Giulia è stata respinta dal Presidente del Consiglio *pro tempore*, onorevole Berlusconi, in data 15 dicembre 1994, ritenendo tra l'altro che «... la costruzione dell'infrastruttura è destinata ad unità logistico-operativa per la difesa militare del Paese». Se restassero così le cose, ne deriverebbe che il Governo avrebbe concluso tutta una serie di atti palesemente contrastanti con il trattato di Osimo, e cioè con legge approvata dal Parlamento;

i lavori per quest'opera sono stati recentemente appaltati con trattativa privata, svoltasi oltretutto con tempi ridottissimi, cosa che ha provocato pubbliche e forti rimostanze da parte delle associazioni di categoria. Si rammenta altresì che l'opera è stata oggetto di cronaca su diversi quotidiani in relazione alle vicende di «tangentopoli», in quanto alcuni suoi protagonisti sono stati rinviati a giudizio e le loro testimonianze sono state pubblicamente riportate dalla stampa sotto titoli del tipo «Il *business* della caserma». I lavori appaltati riguardano comunque solo il primo lotto, che viene dichiarato funzionale, ma che comprende le sole strutture logistiche e scolastiche, per un importo complessivo di quasi cento miliardi, stornati già nel 1989 dal finanziamento all'Enas per la grande viabilità di collegamento tra il Nord-Est del nostro Paese e nell'area danubiano-balcanica lungo l'asse Est-Ovest. Le previsioni di costo complessivo dell'opera ammontano a circa duecentocinquanta miliardi, centocinquanta dei quali pertanto ancora da reperire, mentre si sta tuttavia procedendo all'occupazione dell'intera superficie, pregiudicando in modo irreparabile l'unitarietà funzionale, ambientale e paesaggistica dell'area verde e dello storico aeroporto «Duca d'Aosta» di Gorizia;

diversa legislazione e consolidata interpretazione giurisprudenziale (si veda in particolare la sentenza n. 150 del 1992 della Corte costituzionale) sanciscono la necessità di motivazione profondamente circostanziata per attestare che un'opera è destinata alla difesa nazionale quando la stessa è in contrasto con le previsioni e le leggi urbanistiche ivi vigenti. Afferma infatti tale sentenza che «... la compressione nei confronti di altri interessi costituzionalmente protetti, quali quelli edilizi, urbanistici e paesaggistici, impone che siano precisati con il dovuto rigore i criteri suscettibili di qualificare l'opera come destinata alla difesa militare», stabilendo inoltre che «non è sufficiente il riferimento al solo profilo soggettivo, cioè alla natura militare dell'amministrazione che effettua i lavori, ma occorrono caratteristiche oggettive che definiscano le finalità dell'opera». Nel caso che qui si tratta non solo tali criteri non sono stati mai chiariti, ma risulta quantomai evidente, dai contenuti del progetto, che l'opera non può in alcun modo qualificarsi come «destinata alla difesa militare del Paese», né tanto meno è risultata «segreta», data l'ampia e pubblica diffusione, anche a mezzo stampa, data a Gorizia per il progetto e per il plastico;

la città di Gorizia è tuttora profondamente divisa sull'opportunità della realizzazione dell'opera, che da oltre cinque anni continua a costituire l'elemento di maggiore conflittualità sociale e politica in una realtà confinaria molto complessa e delicata. Si sono divise anche le forze politiche, causando nel 1991 e nel 1993 le dimissioni di ben due sindaci, con elezioni anticipate per la prima volta nella vita «repubblicana» della città. Peraltro, la comunità locale si è organizzata in buona parte contro l'occupazione del sedime dell'aeroporto di Gorizia, per le sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche e per le sue potenzialità aeronautiche, sportive, economiche, turistiche e ricreative, fondando già nel 1993 un apposito comitato per la salvaguardia e la valorizzazione dell'aeroporto, costituito da associazioni culturali, sportive, ricreative e da



singole persone. Detto comitato ha raccolto, nel 1991, ben diecimila firme di cittadini per la realizzazione della scuola in una caserma dismessa o in via di dismissione, senza alcun riscontro. Successivamente, nel 1992, ha raccolto quasi quattromila firme per un *referendum* consultivo, previsto dallo statuto comunale, vedendo per altro respinta la richiesta; contro tale decisione ha presentato ricorso nel 1992, che sarà esaminato dal Tar del Friuli-Venezia Giulia fra pochi giorni. Nel 1995 ha nuovamente raccolto oltre tremila firme, presentando altre tre proposte di *referendum*, sempre sullo stesso argomento, ricevendo nuovamente risposta negativa motivata, come prima, dalla « segretazione dell'opera e dalla sua natura militare in quanto destinata alla difesa nazionale »! Infine, nel mese di giugno 1996, ha iniziato una ulteriore raccolta di firme, arrivata nel giro di soli venti giorni a quasi quattromila sottoscrizioni: i cittadini goriziani hanno sottoscritto un appello ai ministri Di Pietro e Ronchi per fermare urgentemente la costruzione dell'opera sull'aeroporto, al fine di confermarne la sola parte oggetto del primo lotto funzionale ed ubicandola, così ridotta di superficie (circa dieci ettari), in una delle caserme dismesse o in via di dismissione situate nel territorio. Si segnala allo scopo che nella città di Gorizia è dismessa una caserma di tale superficie e che sono totalmente sottoutilizzate altre due caserme dalla superficie complessiva di diciotto ettari; inoltre, nel raggio di dieci chilometri si trovano altre quattro caserme, da tempo dismesse e del tutto inutilizzate;

si evidenzia allo scopo che, nella sola regione Friuli-Venezia Giulia, sono oltre cento le strutture militari dismesse ed altre sono in via di dismissione, determinando un rilevante problema politico ed amministrativo sia sul loro riutilizzo sia sui rapporti tra lo Stato e le autonomie locali. Le recenti espressioni del Ministro della difesa, onorevole Andreatta, in proposito rappresentano un punto di riferi-

mento che non può non interessare direttamente e subito anche l'argomento che qui si sta illustrando;

il comitato cittadino sopra richiamato ha presentato, oltre al ricorso al Tar del Friuli-Venezia Giulia contro la ricusazione del primo *referendum* e quindi contro la segretazione dell'opera, anche un ulteriore ricorso al Tar del Lazio, che verrà discusso nel mese di settembre 1996, avente per oggetto appunto la natura militare dell'opera. Infine, è scesa direttamente in campo anche l'amministrazione provinciale di Gorizia, che ha prodotto un proprio ricorso al Tar del Friuli-Venezia Giulia contro tale segretazione, ma anche contro le procedure, definite illegittime, seguite per il finanziamento dalla grande viabilità, avvenuto senza il previo coinvolgimento delle istituzioni locali, come invece specificamente previsto dagli articoli 3, commi 5 e 15, della legge n. 142 del 1990. Tale ricorso, diretto a contestare l'eccesso di potere per carenza d'istruttoria e per difetti di motivazione, è stato discusso il 15 giugno 1996, con sentenza che verrà emessa a giorni. Risulta quantomai evidente che un eventuale esito favorevole di uno solo di questi ricorsi, peraltro probabile, come già avvenuto in tanti analoghi casi o con sentenze specifiche del Consiglio di Stato, creerebbe, accanto a un atto di giustizia, un ulteriore caso di malcostume burocratico-amministrativo ed anche istituzionale, con effetti assolutamente negativi nei rapporti tra Stato e cittadini. Rapporto peraltro in tale comunità già di fatto compromesso anche per l'evidente ed insostenibile spreco di risorse finanziarie e di territorio che tale progetto, come attualmente approvato, produrrebbe;

risulta infine ampiamente e chiaramente repressa l'autonomia locale, che è invece costituzionalmente prevista e garantita. Unica nota fondamentalmente diversa è rappresentata dai tre sindaci, i due precedenti anticipatamente dimessisi proprio su questo problema, e l'attuale, che a più riprese continua a manifestare, come i due predecessori, l'adesione alla

relazione dell'opera così come progettata ed ubicata. Tutti e tre, facendo riferimento alla volontà della città senza alcun fondamento se non su pubbliche dichiarazioni di parti politiche della rispettiva maggioranza. Si può allo scopo anzi ricordare che un apposito sondaggio, compiuto da istituto di rinomanza internazionale, ha indicato che i due terzi dei cittadini goriziani sono contrari alla costruzione della Scuola della Guardia di finanza sull'aeroporto, ciò che è analogamente risultato da simile sondaggio realizzato da un quotidiano locale a tiratura nazionale;

L'auspicato contenimento del progetto al solo primo lotto già appaltato consentirebbe il suo trasferimento in una delle sopracitate caserme dismesse o in via di dismissione con una perdita di tempo relativa (i lavori comunque non possono iniziare prima di tre-quattro mesi), ma con enormi vantaggi economici, valutabili sicuramente in decine di miliardi. Inoltre, si eviterebbero pesanti e problematiche difficoltà ad una città che, proprio per la sua delicata posizione geo-politica, ha bisogno di un atteggiamento molto costruttivo e collaborante da parte del Governo e delle diverse forze dello Stato, proprio nella prospettiva dei nuovi rapporti internazionali per tutta la fascia confinaria nord orientale del nostro Paese. Si avvierebbe, inoltre, un indispensabile processo di riuso del patrimonio militare dismesso o in via di dismissione, ripristinando anche un proficuo rapporto tra il Governo centrale e le istituzioni locali, secondo consolidati ed ormai irrinunciabili processi di decentramento e di federalismo —

se il Governo intenda:

a) adottare sollecitamente tutti i provvedimenti di competenza necessari a fermare l'*iter* di realizzazione della cosiddetta scuola-caserma per gli allievi della Guardia di finanza a Gorizia sul sedime dell'aeroporto civile di Gorizia;

b) definire in maniera razionale e prevalentemente restrittiva le caratteristi-

che che comprovano la destinazione dell'opera alla difesa militare del Paese;

c) adottare i conseguenti provvedimenti necessari per togliere il vincolo di segretezza e l'esonero di segretezza e di esonero del rispetto dei vincoli urbanistici, qualora tali verifiche dovessero comprovare la non destinazione dell'opera alla difesa militare del Paese, consentendo di conseguenza al comune di Gorizia ed alla regione Friuli-Venezia Giulia di esprimersi sulla realizzazione o meno dell'opera sul sito previsto;

d) revocare, se invece fosse verificata la sua destinazione a difesa militare del Paese, il finanziamento in essere per la realizzazione della stessa con le risorse derivanti dal trattato e dell'accordo di Osimo, dato il palese contrasto che si registrerebbe tra lo spirito ed il contenuto di tali atti dello Stato con il contenuto e la finalità dell'opera;

e) rivedere in ogni caso l'ubicazione e il progetto dell'opera coinvolgendo direttamente, in tale revisione, il comune di Gorizia, nell'obiettivo di riutilizzare caserme dismesse o in via di dismissione nella città di Gorizia o nel territorio limitrofo, riducendo consistentemente i costi dell'opera;

f) assumere fin d'ora l'impegno, qualora si verificasse l'ipotesi di cui al punto d) e conformemente a quello assunto da ben nove ministri del Governo Ciampi con la sottoscrizione della « Carta per Gorizia », di mantenere le disponibilità delle risorse ora destinate alla scuola-caserma per allievi della Guardia di finanza alla realizzazione di altre e diverse opere ed infrastrutture utili alla cooperazione internazionale, nel pieno rispetto dello spirito e del contenuto del trattato e dagli accordi di Osimo, nonché dall'autonomia decisionale degli enti locali, segnatamente del comune di Gorizia e della regione Friuli-Venezia Giulia.

(2-00082)

« Boato ».

(3 luglio 1996).

**D) Interrogazione:**

**RALLO.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

dal lontano 1985 si dipana la pietosa storia del depuratore consortile di Trapani-Erice-Paceco, a tutt'oggi incompiuto, nonostante la disponibilità di cifre enormi (quindici miliardi spesi, ventiquattro miliardi finanziati e non spesi, venti miliardi in istruttoria), mentre non è stato posto rimedio alcuno all'insostenibile inquinamento delle acque, che configura un gravissimo pericolo per la salute pubblica nella città di Trapani;

nel 1985 l'assessorato territorio e ambiente della regione siciliana pubblicava il piano regionale di risanamento delle acque (Pirra) con cui localizzava i bacini delle acque reflue e disponeva, tra l'altro, la costruzione del depuratore consortile di Trapani-Erice-Paceco;

tale localizzazione era confermata dal piano di attuazione della rete fognante (Parf) del comune di Trapani e la relativa variante allo strumento urbanistico veniva ratificata dal comitato regionale urbanistico (Cru) dell'assessorato regionale territorio e ambiente nel 1989;

frattanto, nel 1987, il medesimo assessorato territorio e ambiente della Regione siciliana proponeva la riserva naturale orientata delle saline di Trapani e Paceco, ed il comune di Trapani avanzava opposizione limitatamente alle aree (ricadenti nella riserva) dell'autoparco comunale e del depuratore consortile;

nel 1989 l'assessorato territorio e ambiente della Regione siciliana apponeva un vincolo biennale sulla cosiddetta zona « A » della istituenda riserva, nulla disponendo per la zona « B » (preriserva), ove doveva sorgere il depuratore;

nel 1991 l'assessorato territorio e ambiente emanava un decreto di istituzione del piano regionale dei parchi e delle riserve naturali, comprendendovi ovviamente la riserva delle saline di Trapani

e Paceco ed accogliendo l'opposizione avanzata dal comune di Trapani per l'area dell'autoparco comunale, ma contemporaneamente del tutto ignorando l'opposizione avanzata per l'area del depuratore consortile, opposizione quest'ultima che non appare peraltro citata nei verbali dell'apposita commissione che aveva vagliato le opposizioni nei mesi precedenti;

nel febbraio 1992, perdurando i lavori per la costruzione del depuratore consortile nella zona « B » (pre-riserva) zona per la quale la legge regionale n. 14 del 1988 non prescriveva preventive autorizzazioni, la Lega ambiente indirizzava all'assessorato regionale territorio e ambiente una nota con la quale richiedeva la sospensione dei lavori, asserendo erroneamente che questi si svolgevano nella zona « A » senza le prescritte autorizzazioni, ed allegando una planimetria che evidenziava il percorso di una condotta che attraversava la zona « A »; in effetti, benché il tracciato della condotta del depuratore (e solamente quello) attraversasse la zona « A », il tracciato evidenziato dalla Lega ambiente era quello a servizio del costruendo dissalatore, e la ditta costruttrice si affrettava a chiedere all'assessorato territorio e ambiente il prescritto nulla-osta, che veniva concesso in data 11 dicembre 1992;

nel marzo 1992 l'assessorato territorio e ambiente invitava il comune di Trapani a rispettare le norme di salvaguardia, e ciò malgrado il fatto che i lavori si svolgessero nella zona « B », per la quale tali norme non erano previste, e nonostante si fosse in possesso di tutte le autorizzazioni di legge, compreso il nulla-osta della sovrintendenza ai beni culturali e ambientali;

il comune di Trapani sospendeva i lavori e nel giugno 1992 chiedeva direttive ai sensi della legge regionale 9 agosto 1988, n. 14, articolo 23, comma 7, per i lavori da effettuare in zona « B » (facendo presente che eventuali ritardi avrebbero determinato la lievitazione dei prezzi) e, in alternativa, chiedeva una ripermetra-

zione sulla base della opposizione a suo tempo avanzata e mai presa in considerazione dall'assessorato regionale territorio e ambiente; chiedeva altresì il previsto nulla-osta per la condotta, trattandosi di opera da eseguire in zona « A »;

alla citata richiesta di direttive, avanzata in data 9 giugno 1992, ai sensi del decreto dell'assessorato regionale territorio e ambiente del 14 luglio 1992, la regione Sicilia avrebbe dovuto dare risposta entro centoventi giorni, oltre novanta giorni per ottenere il parere del Comitato regionale per la protezione del patrimonio naturale (Crppn) ed oltre una eventuale proroga di ulteriori novanta giorni prevista per questioni di particolare complessità; in totale dunque, un massimo di trecento giorni, mentre come si vedrà, tale esito verrà fornito dopo circa tre anni; da notare che, mentre il comune di Trapani attendeva tutto questo tempo per ottenere le autorizzazioni ad operare in zona « B » (che, come successivamente si vedrà, non erano necessarie), l'impresa incaricata incaricata della costruzione del dissalatore, cui si è fatto cenno precedentemente, otteneva tutte le autorizzazioni (comprese quelle per l'attraversamento della zona « A ») in sei mesi;

dopo numerosissimi solleciti del comune di Trapani, peraltro confortati da pareri legali che sostenevano la liceità della continuazione dei lavori in zona « B », non essendo questi soggetti alle preventive autorizzazioni previste invece dalla legge per i lavori da effettuarsi in zona « A », finalmente nel febbraio 1994, confortato anche da pareri dell'Avvocatura dello Stato e del Crppn, l'assessorato regionale territorio e ambiente impartiva le prime direttive, secondo le quali i lavori per la costruzione del depuratore non avrebbero potuto riprendere prima di una ripermetrazione della riserva che escludesse l'area interessata dalla zona « B », ripermetrazione che avrebbe dovuto essere contestuale all'emanazione del decreto di istituzione della riserva (decreto che verrà poi emanato quasi un anno dopo); per i lavori che dovevano essere

eseguiti in zona « A » (lavori che si limitavano alla sola condotta di scarico, non essendo esatto quanto sostenuto dall'assessorato in merito ad una laguna di accumulo che si pretendeva ricadente in zona « A »), le medesime direttive imponevano di cambiare il tracciato e di prevedere una condotta più lunga che aggirasse la zona della riserva (peraltro con notevole aggravio di spesa);

nell'ottobre 1995 la Regione siciliana approvava la legge regionale n. 71, che forniva un'interpretazione autentica della ricordata legge regionale n. 14 del 1988, prevedendo che tutte le opere pubbliche in corso di esecuzione nelle aree di prereserva (zona « B ») non fossero soggette a preventiva sospensione per il riesame ed il relativo nulla-osta da parte del Crppn; nella sostanza, si erano persi quasi tre anni e mezzo di tempo per riconoscere la fondatezza della tesi (in verità, certo non ardita) sostenuta dal comune di Trapani, e cioè che, in assenza di un preciso vincolo, i lavori in zona « B » non fossero soggetti alle particolari normative previste per la zona « A »;

il 31 ottobre 1995, infine, veniva emanato il decreto di istituzione della riserva naturale orientata delle saline di Trapani e Paceco, con relativa ripermetrazione, e nel novembre successivo venivano ripresi i lavori;

in conclusione, qualora l'assessorato regionale territorio e ambiente non avesse fatto perdere tre anni e mezzo di tempo per i lavori in zona « B » (sospesi in data 16 maggio 1992 e ripresi in data 7 novembre 1995) e non avesse imposto la modifica del tracciato della condotta, i lavori per la costruzione del depuratore sarebbero oggi ultimati e si sarebbe già nella fase almeno di progettazione della condotta di scarico, avviandosi così verso la definitiva messa in opera della infrastruttura; si è invece perduto moltissimo tempo, il comune è stato costretto ad approvare una variante al Parf per modificare il tracciato, la variante è ancora ferma nei cassetti dell'assessorato regio-

nale territorio e ambiente dal giugno 1995, dopo l'approvazione della variante si dovranno effettuare le prescritte indagini marine, le indagini andranno compiute sia nella stagione invernale che in quella estiva (la qualcosa comporterà un ritardo ulteriore di circa un anno), una volta ottenute la variante e le indagini si dovrà redigere il progetto, ottenere i finanziamenti, costruire la condotta, e finalmente mettere in opera il depuratore: il tutto, ottimisticamente, non prima dell'anno 2000, se non sorgeranno ulteriori ostacoli;

tutto il tormentato *iter* della costruzione del depuratore consortile di Trapani-Erice-Paceco si riferisce ad un'opera la cui entrata in funzione è vitale per la salute pubblica degli abitanti del territorio, considerato che l'attuale conformazione degli scarichi a mare dei condotti fognari determina: *a)* un inquinamento complessivo del porto di Trapani, il più inquinato d'Italia; *b)* un inquinamento localizzato nei pressi dei bacini di carenaggio, che è di dimensioni tali da configurare un pericolo costante gravissimo (si ripete: costante e gravissimo) per la salute dei cittadini, ed in particolare dei numerosi lavoratori che operano in tale

zona; *c)* l'interramento dell'area portuale adiacente i bacini, interrimento che impone il ricorso a lavori periodici di escavazione dei fondali con costi altissimi e ricorrenti —:

se non intendano verificare, anche attraverso i competenti organismi regionali, la linearità dei comportamenti della pubblica amministrazione nell'intera vicenda, ricercare eventuali responsabilità e porre in essere tutti gli interventi necessari ad accelerare l'entrata in funzione del depuratore consortile; se non ritengano altresì, anche d'intesa con il dipartimento della protezione civile, disporre una profonda opera di disinquinamento complessivo del porto di Trapani, la intensificazione delle periodiche escavazioni nell'area portuale adiacente i bacini di carenaggio, ed intervenire presso il comune di Trapani affinché venga approntato, con la urgenza richiesta dalla gravità della situazione, un progetto per la costruzione di un collettore che intercetti tutti gli scarichi fognari esistenti nel porto e li convogli al più vicino presidio depurativo.

(3-00186)

(2 agosto 1996).

PAGINA BIANCA

**COMUNICAZIONI**

---

**Trasmissione dalla Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici.**

Il presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 21 ottobre 1996, ha trasmesso ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lettera f), della legge 12 giugno 1990, n. 146, copia del verbale della seduta plenaria del 2 e 3 ottobre 1996.

Il predetto verbale sarà trasmesso alla Commissione competente e, d'intesa con il Presidente del Senato della Repubblica, sarà altresì portato a conoscenza del Governo e ne sarà assicurata la divulgazione tramite i mezzi di informazione.

**Trasmissione  
da un consiglio regionale.**

Il presidente del consiglio regionale della Lombardia, con lettera in data 8

ottobre 1996, ha trasmesso il testo di un voto, approvato dal consiglio regionale stesso il 2 ottobre 1996, concernente una riforma del disegno di legge finanziaria che permetta all'Italia un ingresso in Europa con un'economia risanata ed uno Stato sociale razionalizzato.

Questa documentazione sarà trasmessa alla Commissione competente.

**Atti di controllo e di indirizzo.**

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

**ERRATA CORRIGE**

Nell'*Allegato A* ai resoconti della seduta del 21 ottobre 1996, pagina 1709, nell'indice, l'ottava riga della seconda colonna è soppressa.