

RESOCONTO STENOGRAFICO

80.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MARTEDÌ 22 OTTOBRE 1996

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARIO CLEMENTE MASTELLA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Interpellanze e interrogazione (Svolgimento):		Pistone Gabriella (gruppo rifondazione comunista-progressisti)	4545
Presidente	4541, 4556	Rallo Michele (gruppo alleanza nazionale)	4552
Boato Marco (gruppo misto)	4546, 4550	Soriero Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i>	4553, 4556
De Cesaris Walter (gruppo rifondazione comunista-progressisti)	4541	Sull'ordine dei lavori	
Garra Giacomo (gruppo forza Italia)	4553, 4555	Presidente	4541
Mattioli Gianni Francesco, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	4543, 4549, 4552	Tassone Mario (gruppo CCD-CDU)	4541

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*.

La seduta comincia alle 9,40.

ADRIA BARTOLICH, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 17 ottobre 1996.

(È approvato).

PRESIDENTE. Comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della odierna seduta antimeridiana.

Sull'ordine dei lavori.

MARIO TASSONE. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE. Io ed altri colleghi abbiamo presentato alcune interrogazioni urgenti al ministro dell'interno per metterlo al corrente della gravissima situazione che si sta verificando nella città di Catanzaro, dove sono state escluse dalla competizione elettorale amministrativa del 17 novembre prossimo le liste del CDU, di forza Italia e di rifondazione comunista per un'inadempienza dell'amministrazione comunale. Si registra infatti una grave disfunzione da parte dell'amministrazione nel rilascio dei certificati di iscrizione alle liste elettorali dei sottoscrittori.

Vi è un clima di grande tensione a Catanzaro. Sono stato ieri sera dal prefetto di quella città, che ho ribattezzato « prefetto di Pavia » giacché non era al corrente della gravissima situazione, dello stato di tensione e dei disagi creati ai cittadini. Chiedo pertanto che il ministro dell'interno od un sottosegretario di quel ministero vengano nella giornata di oggi a ri-

spondere ad una interrogazione che ho presentato in proposito, a quella dell'onorevole Valensise e ad altre che si aggiungeranno sul tema. La situazione è infatti incredibile e siamo di fronte ad una forzatura da imputare a precise responsabilità.

Invito dunque la Presidenza della Camera a far partecipe di ciò il Governo. Il prefetto, infatti, si è rifiutato anche di comunicare la situazione al suo ministro dell'interno — è questo un fatto gravissimo — su richiesta di un parlamentare e di altre forze politiche come rifondazione comunista e forza Italia.

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, la Presidenza si farà carico della sua richiesta interessando il Governo affinché oggi stesso o al massimo domani possa rispondere alle vostre interrogazioni.

Svolgimento di interpellanze e di una interrogazione (ore 9,42).

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

Cominciamo dall'interpellanza Pistone n. 2-00144 (*vedi l'allegato A*).

L'onorevole De Cesaris ha facoltà di illustrare l'interpellanza Pistone n. 2-00144, di cui è cofirmatario.

WALTER DE CESARIS. Signor sottosegretario, abbiamo presentato la nostra interpellanza « a caldo », non appena la sentenza della Corte costituzionale in merito all'illegittimità di alcune norme in materia di assistenza per la stipula dei patti in deroga ha di fatto determinato una situazione assai precaria, configurando una evoluzione verso la liberalizzazione del

mercato degli affitti. Abbiamo così rappresentato al Governo la necessità di un intervento immediato in considerazione della precarietà della situazione che si andava determinando dopo la pubblicazione della sentenza, nonché delle preoccupazioni che nascevano in noi da una sua attenta lettura.

Secondo la nostra opinione, infatti, la sentenza non nega la possibilità della contrattazione rispetto al mercato degli affitti, né indica il percorso della deregolamentazione in materia di locazioni. Al contrario, in base alla sentenza, se si considera il profilo oggettivo, la legge non determina il contenuto dell'assistenza, poiché manca qualsiasi indicazione sui criteri o sui parametri cui le associazioni debbono ispirarsi. Sarebbe del tutto irragionevole quindi — aggiunge la Corte — l'esito della disciplina legislativa che rimettesse la possibilità di derogare a norme imperative alla determinazione meramente potestativa e del tutto insindacabile di associazioni private. In conclusione — affermava la Corte — è irragionevole la norma che impone l'onere di assistenza ma non delinea in alcun modo il contenuto, né indica i criteri cui debbano ispirarsi le valutazioni.

Infine la Corte, anche dal punto di vista soggettivo, mette in rilievo una carenza, e cioè il criterio che la maggiore rappresentatività delle associazioni di categoria implica una valutazione alla quale non corrisponde uno strumento certativo a cui i contenuti possano attingere. A nostro avviso, dunque, la Corte sostiene che la legge deve determinare il contenuto per l'assistenza, ovvero i criteri ed i parametri a cui le associazioni debbono ispirarsi nella trattativa o, come dice testualmente la sentenza, « la legge deve fornire lo strumento certativo a cui i contraenti possano attingere ».

Signor sottosegretario, come lei sa, rifondazione comunista ha sempre espresso un giudizio molto critico sui patti in deroga; pertanto la sentenza, mettendone in discussione alcuni capisaldi, va nella direzione da noi auspicata. Anche dal punto di vista del funzionamento i patti in deroga, secondo noi, hanno fallito lo scopo per il

quale erano stati introdotti, in quanto solo una bassa percentuale di contratti — ci risulta solo il 25 per cento del totale — è stata rinnovata sulla base di tale legge, di fatto non intaccando il fenomeno del canone « in nero ».

È stato altresì acuito il problema degli sfratti attraverso la lievitazione del costo degli affitti, senza nemmeno incidere in modo significativo sul mercato dell'affitto: ancora oggi sono infatti oltre 5 mila gli alloggi che risultano vuoti. Inoltre è stato riscontrato un generale aumento degli affitti, nel solo primo anno di applicazione della legge, pari al 122 per cento: ciò ha determinato un grande spostamento di risorse dalle pensioni e dai salari verso la rendita immobiliare ed ha pesato anche sull'aumento dell'inflazione e sull'incidenza dei costi per l'abitazione, come ha ultimamente affermato anche l'ISTAT.

In conclusione, riteniamo che persistere nella linea della deregolamentazione del mercato sia sbagliato anche dal punto di vista sociale, in quanto inasprisce le disuguaglianze senza neanche corrispondere in maniera adeguata alle esigenze abitative: esiste infatti una larga parte di cittadinanza, pari al 25-30 per cento della popolazione e concentrata nelle fasce medio-basse di reddito, che non è proprietaria di case. Sappiamo inoltre che la situazione è più acuta nella grandi aree urbane, dove esiste, come è noto, un grave problema di vera e propria emergenza abitativa. Inoltre la situazione economica e sociale del paese è assai pesante, in quanto una negativa dinamica dei salari e delle pensioni di questi anni ha determinato la perdita di molta parte del potere d'acquisto. La condizione sociale del paese è, nel suo complesso, peggiorata: secondo l'ultimo rapporto sulla povertà sono almeno 2 milioni e 200 mila le famiglie italiane che si trovano al di sotto del livello di povertà.

Infine l'offerta di alloggi di edilizia residenziale pubblica a prezzi calmierati è assai bassa in Italia, pari a poco più del 5 per cento del totale, vale a dire circa 800 mila alloggi, che non soddisfano assolutamente la domanda. È anche in atto un pericoloso processo di alienazione del patri-

monio pubblico, sul quale chiediamo al Governo di riflettere.

La sentenza della Corte rende dunque più pressante l'esigenza di una nuova legislazione sui canoni di locazione: sappiamo che il Governo si sta muovendo in questa direzione ed auspichiamo che la nuova legge consenta un reale superamento del cosiddetto regime dei patti in deroga, conformemente a quanto una lettura attenta della sentenza ci spinge a sostenere. A nostro avviso la nuova legge sulle locazioni dovrà costituire un punto di riferimento, dettare contenuti e criteri di valutazione per la determinazione dei canoni, contribuire alla formazione di un unico mercato regolato dalla legge attraverso la contrattazione od un altro sistema oggettivo, servendosi anche di una nuova fiscalità sulla casa. Proponiamo, come ella sa, un *mix* di vari interventi: incentivi fiscali, detrazioni per coloro che affittano, detrazioni per gli inquilini, penalizzazione drastica dello « sfitto », cioè al fine di incidere sul mercato delle locazioni e far emergere almeno una parte dell'evasione fiscale esistente nel settore, che è valutata in varie migliaia di miliardi.

Proponiamo anche di intervenire sull'ICI. A tale riguardo lei sa che per la prima casa noi siamo favorevoli all'abolizione di questa imposta; siamo cioè favorevoli ad un processo che vada verso una diminuzione dell'imposta sulla prima casa e ad un aumento drastico di quella sul patrimonio sfitto.

Infine, proponiamo la riforma dell'Istituto autonomo delle case popolari e il finanziamento pubblico per l'edilizia residenziale pubblica. Si tratta di proposte su cui vogliamo confrontarci con il Governo. Dico ciò dopo un'attenta valutazione di quanto è accaduto in questi ultimi anni, nel nostro paese, nel mercato delle locazioni e dopo un'attenta valutazione del contenuto della sentenza della Corte costituzionale. Soltanto una poco attenta valutazione della sentenza lascerebbe intendere che essa indichi una strada di liberalizzazione del mercato. A nostro avviso, invece, da essa emerge l'indicazione di una strada assai diversa. C'è infatti bisogno di

una legislazione con contenuti e criteri adeguati al mercato delle locazioni: una nuova legislazione sul tema delle locazioni riveste infatti carattere di urgenza.

Come ella sa, quella in argomento è una materia di dibattito parlamentare ma anche di una celere iniziativa del Governo, che noi apprezziamo sinceramente. Ci auguriamo che dalla risposta dell'esecutivo emerga la spinta a voler fare molto presto perché a seguito della suddetta sentenza di fatto si sta andando verso una direzione che ci sembra contraria allo spirito della stessa sentenza della Corte costituzionale, sul tema dell'assistenza in caso di patti in deroga all'equo canone.

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

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'illustrazione che qui è stata fatta dall'interpellante pone dei problemi di carattere più generale di quelli di cui si parla nella interpellanza, e relativi agli interventi sull'urgente problema degli sfratti.

Risponderò ad alcuni dei problemi sollevati qui dall'interpellante, rinviando per altri al dibattito che, come l'onorevole De Cesaris sa, è in pieno svolgimento presso l'VIII Commissione della Camera.

Fornirò ora una risposta più precisa al quesito posto con l'interpellanza.

Rispetto a quanto è stato qui detto, il Governo senza alcun dubbio condivide pienamente il punto di vista dell'interpellante relativamente alla interpretazione della sentenza della Corte costituzionale. È nostro convincimento infatti che la Corte non abbia inteso in alcun modo ledere il principio della concertazione, ma abbia invece chiesto una più precisa normazione della concertazione perché nelle normative oggi esistenti questa veniva prevista in modo troppo generico, tanto da far insorgere gravi dubbi interpretativi e contenziosi. Da qui la richiesta al legislatore di esprimere un più preciso intendimento normativo; a ciò danno risposta varie pro-

poste di legge, in particolare il disegno di legge, attualmente all'esame del Consiglio dei ministri, presentato dal ministro dei lavori pubblici.

Mi permetto di richiamare l'attenzione degli interpellanti sul fatto che i patti in deroga sono tali rispetto alla legge sull'equo canone e che si sono resi necessari per motivi oggettivi.

Chi parla è deciso assertore dei diritti prioritari delle fasce sociali più deboli, ma non per questo si può esimere dall'osservare che il risultato della legge sull'equo canone è stato disastroso, poiché ha creato condizioni di impraticabilità del mercato della locazione che gravano pesantemente proprio sulle fasce più deboli. Non vi è dubbio, dunque, che si debba intervenire con una legge di riforma.

Riteniamo sia un fatto di grande civiltà, onorevoli colleghi, imboccare la via della concertazione tra le parti, che è già stata una soluzione di grande civiltà e di grande risultato per il nostro paese. Credo che non vedremo neanche da lontano l'orizzonte di Maastricht — poi si tratterà di valutare in concreto se esso sarà più o meno vicino — se non vi fossero stati gli accordi del luglio 1993, in cui una parte rilevante della società italiana, e cioè i produttori, ha accettato di assumere su di sé il carico principale. Ciò per merito delle organizzazioni sindacali e dei lavoratori dipendenti: si deve ricordare tale dato di un itinerario che ha portato a poter considerare realistico l'ingresso del nostro paese nell'orizzonte di Maastricht.

È dunque fermo intendimento del Governo perseguire la via della concertazione. Come gli interpellanti sanno, sono stati predisposti vari strumenti per agevolare ed incentivare tale scelta, che noi riteniamo di grande civiltà. Sono anche in atto accordi tra le parti sociali e le rappresentanze degli istituti autonomi delle case popolari; successivamente si addiverrà ad un accordo tra questi ultimi e le regioni, di cui il Governo è stato informato, per risolvere il problema creatosi a seguito della delibera CIPE adottata nei mesi scorsi.

Riteniamo di poter addivenire ad una soluzione ben prima del termine accor-

dato del 31 dicembre, perché gli accordi sono stati presentati al ministro nei giorni scorsi e lasciano supporre una rapida conclusione.

Quanto alla problematica generale del nuovo regime delle locazioni, gli interpellanti conoscono le linee del disegno di legge in discussione. Di questo mi sembra tuttavia più opportuno parlare nell'apposita sede.

In relazione alla domanda specifica, ricorderò che, su proposta del ministro dei lavori pubblici, Antonio Di Pietro, il Consiglio dei ministri dell'11 ottobre 1996 ha varato un disegno di legge recante norme in materia di rilascio degli immobili urbani ad uso abitativo. Il provvedimento in questione, costituito da un unico articolo di sette commi, si è reso necessario per fronteggiare l'eccezionale emergenza abitativa determinatasi a seguito della mancata conversione in legge del decreto-legge che conteneva, tra le altre, norme sulla proroga degli sfratti. Esso è finalizzato, nel contempo, a risolvere in via definitiva i problemi legati al rilascio degli immobili urbani, contemperando le opposte esigenze degli inquilini e dei proprietari.

A tale scopo è stata stabilita, in primo luogo, la sospensione dell'esecuzione degli sfratti per un periodo di 180 giorni. Dopo tale termine, la norma prevede che l'esecuzione dei provvedimenti di rilascio resi esecutivi fino ad oggi continuerà ad essere disposta, come per il passato, tramite le apposite commissioni istituite presso le prefetture; per i provvedimenti esecutivi emessi successivamente le esecuzioni verranno invece effettuate dal pretore. In entrambi i casi sono previsti meccanismi di graduazione delle esecuzioni degli sfratti per venire incontro alle fasce sociali più deboli.

L'attuale provvedimento, per l'approvazione del quale è stata chiesta la sede deliberante, ed oggi sapremo quali sono gli intendimenti dei gruppi parlamentari, rappresenta solo il primo modulo di un più organico disegno di legge di riforma complessiva del mercato delle locazioni, già presentato dal ministro Di Pietro al Governo e di cui è iniziata la discussione in

Consiglio dei ministri. La prevista normativa riflette il contenuto degli accordi raggiunti nei giorni scorsi tra la maggioranza delle parti sociali intervenute con la mediazione del ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Pistone ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00144.

GABRIELLA PISTONE. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, come ha già anticipato il collega De Cesaris, la mia interpellanza scaturiva da una legittima preoccupazione relativa alla situazione che si era venuta a determinare a seguito della sentenza della Corte costituzionale.

Sono trascorsi alcuni mesi ed i tempi sono ormai maturi perché il Governo si muova, cosa che sta facendo anche su sollecitazione delle forze sociali, politiche e sindacali, per trovare una soluzione a questo angoscioso problema.

Ho apprezzato la parte non formale della risposta del sottosegretario Mattioli. Vorrei pertanto soffermarmi sulla nostra concezione del mercato dell'affitto e quindi su quella che a nostro avviso deve essere la nuova normativa di tale mercato.

La decisione della Corte non spinge ad una *deregulation* né al mercato libero, ma invita ad adottare il metodo della contrattazione — e non della concertazione, sottosegretario, che è cosa diversa — regolata. Essa deve avere dei parametri e seguire dei criteri in modo che il cittadino abbia certezze. In effetti la situazione precedente non rispondeva a tali caratteristiche e quindi non funzionava. Pertanto giustamente la Corte ha messo in discussione i patti in deroga.

Vorrei aggiungere qualche ulteriore considerazione. Si dice che l'equo canone ha provocato dei disastri, ma le cose non stanno così. In realtà, c'era in precedenza il regime dei fitti bloccati. Non so se ricorda, signor sottosegretario, ma buona parte del mercato degli affitti era bloccato. Quindi l'equo canone ha rappresentato un passo in avanti rispetto a quella situazione

e in molti casi addirittura esso è stato un notevole strumento di giustizia.

Il problema (lo sappiamo bene) è che anche in questo settore, non solo in quello fiscale, si trovano sempre le scappatoie per non osservare la legge. Non è la legge, buona o cattiva che sia, a creare il fenomeno degli evasori, ma è la natura stessa del profitto che spesso non sottostà alle regole e si affida al mercato. Quest'ultimo, però, è determinato da una carenza di offerta, nel senso che se fosse regolato o comunque accessibile alla stragrande maggioranza dei cittadini con un determinato reddito il problema non sussisterebbe. Non stiamo difendendo infatti l'istituto dell'equo canone in favore degli alti redditi, nessuno di noi si preoccupa se il miliardario affitti la casa ad equo canone o a canone libero, stiamo parlando di una certa fascia sociale che ha bisogno di trovare un mercato dell'affitto accessibile.

Un altro problema è che non esiste una quantità di alloggi adeguata alla domanda, anche perché si sta procedendo, invece che ad un allargamento del mercato pubblico, ad un suo restringimento. In paesi diversi dal nostro non si verificano stati di tensione di questo genere, perché c'è un grande patrimonio pubblico a disposizione che serve da calmiera, per cui le fasce sociali più deboli, quelle che non hanno la possibilità di accedere agli affitti, possono contare su tale patrimonio.

Per vivere bene in questo paese bisogna conoscerlo: come può pagare un canone mensile di affitto di un milione e mezzo una persona che guadagna magari proprio una tale cifra? È questo il problema! Costui dovrebbe pagare un canone di affitto di duecentomila lire mensili, ma dove trova una casa per duecentomila lire?

Ciò sarebbe possibile con un gran numero di case disponibili a mercato regolato, nel senso di mercato protetto rispetto alle fasce di cittadini più deboli, che sono la stragrande maggioranza della popolazione. Lo ripeto, non mi interessano le difficoltà che incontra il miliardario, perché sono certa che è nelle condizioni di trovare una casa. Noi diciamo «no all'ICI sulla prima casa», ma nel caso in cui que-

sta sia un castello con duecento stanze e ventisette servitori, ovviamente l'ICI va pagata. L'ICI sulla prima casa non va pagata fino ad una certa soglia di reddito, mentre per la casa delle « Mille e una notte » non deve essere abolita. Dico tutto questo perché rischiamo di non capirci. Non mi riferisco al sottosegretario Mattioli, col quale abbiamo avuto varie occasioni per confrontarci, ma è importante chiarire la nostra posizione rispetto a determinate situazioni. L'equo canone non è stato del tutto negativo, perché ha consentito di compiere dei passi in avanti ma, come avviene spesso, le cose poi « si sono aggiustate », nel senso che qualcuno, in verità pochi, lo osservavano, altri — la maggioranza — lo eludevano. Molti avevano trovato il modo di eludere l'equo canone così come molti altri trovano il modo di evadere il fisco. Questa è la verità signor sottosegretario! Da qui nasce la polemica sulla proposta di innalzare le aliquote basse. No, prima occorre accertare chi siano e quanti siano gli evasori, perché innalzare le aliquote basse significa fare un « regalo » a chi già guadagna poco e paga tante tasse.

Le situazioni di cui parlo sono semplici, non lunari; qui non si tratta dell'opzione tra mercato libero e mercato regolato, è un'altra cosa. Secondo me riguardo al pacchetto-casa la decisione non può essere una sola. Non si può dire, cioè, adesso faccio la legge sugli sfratti e poi quelle sull'affitto e sugli IACP, ma occorre porre in essere una serie di azioni convergenti per la determinazione di un buon quadro normativo.

Per quanto riguarda ad esempio la questione fiscale, è evidente che tutte le misure relative dovrebbero essere comprese in un disegno complessivo: mi riferisco all'ICI, alle agevolazioni per chi affitta, all'aumento dell'ICI per chi tiene la casa sfitta e via dicendo. Ribadisco che tutte queste misure dovrebbero rientrare in un unico quadro normativo, in grado di creare non un doppio mercato ma — come noi auspichiamo — un mercato unico. Sostengo tale punto di vista anche se credo che si determinerà comunque un doppio

mercato, perché vi saranno alcune persone che non si adegueranno; tuttavia, questo non è certamente un nostro problema, perché noi dobbiamo occuparci della stragrande maggioranza delle persone che, invece, vuole senz'altro un mercato regolato!

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza Boato n. 2-00082 (*vedi l'allegato A*).

L'onorevole Boato ha facoltà di illustrarla.

MARCO BOATO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi la mia interpellanza n. 2-00082 — molto lunga e dettagliata e il cui significato mi accingo ad illustrare — riguarda un problema di grandissima rilevanza per la città e la provincia di Gorizia e per l'intera regione Friuli-Venezia Giulia. È un problema che in questi ultimi anni — come pure in questi ultimi mesi e settimane — sta dilacerando la realtà locale, con grande eco sulla stampa e con forti iniziative da parte dei cittadini, e che si sta caratterizzando per alcune diversità di valutazione tra gli enti locali: il comune da una parte; la provincia e la regione, dall'altra. La questione concerne la paventata realizzazione di un maxiprogetto per la costruzione di una scuola — caserma per gli allievi della Guardia di finanza da collocare all'interno del sedime demaniale dell'aeroporto civile di Gorizia.

La correttezza di tale progetto viene contestata, fortemente e motivatamente, sia sotto il profilo urbanistico che dal punto di vista paesaggistico, del corretto esercizio delle attività aeroportuali di fronte all'eventuale presenza di questa scuola della Guardia di finanza e in ordine alla corretta utilizzazione delle risorse economiche destinate al suddetto progetto nel quadro della realizzazione del trattato di Osimo.

Signor rappresentante del Governo, nell'affrontare la questione in esame dobbiamo fare riferimento al fatto che, fin dal 10 novembre del 1975, l'Italia stipulò il Trattato di Osimo con l'allora Repubblica socialista e federativa iugoslava. Eravamo

ancora in piena « guerra fredda » e questo trattato era finalizzato a favorire la cooperazione pacifica e le relazioni di buon vicinato tra i due paesi.

Come tutti sanno, dopo la dissoluzione della Repubblica iugoslava, come contraente dell'Italia per il Trattato di Osimo subentrò la nuova Repubblica di Slovenia. Sottolineo, in ogni caso, che in nessun articolo del trattato si è fatta menzione di strutture militari per la difesa nazionale, sia prima che dopo la dissoluzione della ex Jugoslavia.

Ricordo che il Trattato di Osimo è stato recepito nel nostro ordinamento con la legge 14 marzo 1977, n. 73, con la quale il Governo era delegato ad emanare una serie di decreti (a ciò si fa riferimento nell'articolo 4) che contenessero le norme necessarie per la realizzazione di infrastrutture ed impianti diretti al potenziamento dell'attività economica dei territori di confine, nell'ambito della regione Friuli-Venezia Giulia. Si prevedeva inoltre che le norme avrebbero dovuto individuare le opere da realizzare, particolarmente nei settori ferroviario, portuale, stradale, autostradale e via dicendo.

Successivamente, nel 1978, sono stati emanati i decreti del Presidente della Repubblica nn. 100 e 101, entrambi datati 6 marzo 1978: con il primo dei quali, agli articoli 3 e 4, si prevedeva sia la realizzazione da parte dell'ANAS di collegamenti autostradali riguardanti anche il complesso confinario goriziano sia l'erogazione di finanziamenti alla regione Friuli-Venezia Giulia per il completamento dell'autoporto e della stazione confinaria di Sant'Andrea. E fin qui tutto bene.

Invece, ad un certo punto, otto anni dopo, vi è stata una svolta con la legge 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria 1987), che all'articolo 7, comma 14, prevedeva ulteriori risorse finanziarie inserendo la realizzazione di una nuova opera. Venivano infatti stanziati 230 miliardi per « l'esecuzione delle opere di edilizia complementare ai servizi confinari, compresi i locali da realizzare presso l'autoporto di Sant'Andrea di Gorizia da adibire a scuola della Guardia di finanza ». Ebbene, l'inter-

vento previsto dalla legge finanziaria per il 1987 arrivava a localizzare la scuola della Guardia di finanza in un territorio esteso addirittura 30 ettari, all'interno di una porzione del sedime demaniale dell'aeroporto civile di Gorizia, che dovrebbe invece essere destinato esclusivamente all'attività aeroportuale.

Inoltre, l'opera contrastava interamente con la normativa urbanistica vigente, venendo collocata a soli 200 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. È mancata interamente in questo caso la certificazione di conformità urbanistica, e ciò perché si è adottato un vero e proprio *escamotage* legislativo e procedurale. Il Ministero della difesa, infatti, con nota del 17 marzo 1988, ha dichiarato la scuola della Guardia di finanza « opera destinata alla difesa militare ». Inoltre il Ministero delle finanze ha dichiarato addirittura « segreti » i lavori destinati alla realizzazione dell'opera che, successivamente, sono stati affidati in concessione ai Servizi tecnici Spa, del gruppo IRI-Fintecna, già Edilpro, gruppo Italstat.

Di tale opera e dei personaggi in essa coinvolti si sono molto occupati diversi quotidiani in relazione alle vicende di Tangentopoli. Ne è stata data grande eco anche sulla stampa locale, tanto che qualche giornale, ha riportato titoli del tipo: « Il *business* della caserma ». Ma non vorrei parlare di questo aspetto. Mi preme invece sottolineare l'assoluta inaccettabilità dell'iniziativa che confligge totalmente con lo spirito e la lettera del Trattato di Osimo e dei decreti delegati ad esso successivi.

In particolare, contesto la possibilità di realizzare un'opera destinata alla cosiddetta « difesa militare » (si tratta di una scuola della Guardia di finanza), con i finanziamenti derivanti dagli Accordi di Osimo che sono finalizzati alla cooperazione prima con la Repubblica federativa iugoslava, oggi con la Repubblica di Slovenia. Vorrei anche contrastare la presunta segretezza dei lavori di quest'opera, perché mentre da un lato si proclama ap-

punto la segretezza, dall'altro è stata data ampia pubblicità presentando addirittura il plastico del progetto dell'opera, con conferenze stampa, e così via, suscitando moltissime contestazioni.

Del resto, va anche richiamata una sentenza della Corte costituzionale, la n. 150 del 1992, che, in riferimento alla destinazione di opere alla difesa militare, dichiara che non ci si può limitare soltanto ad una dichiarazione soggettiva, ma occorre anche una definizione oggettiva e circostanziata. La Corte costituzionale, infatti, si è così espressa: « 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 ». E ancora: « 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 ». Tali caratteristiche per l'opera in questione non ricorrono; per di più, come già detto, per la realizzazione si fa riferimento ai finanziamenti in attuazione del Trattato di Osimo, il quale non prevedeva opere di difesa militare, perché ciò sarebbe totalmente contraddittorio con le finalità, lo spirito e la lettera dello stesso Trattato. La divaricazione e la dilacerazione che si sono create nella città di Gorizia — molto sensibile a tematiche ed a vicende istituzionali ed economico-finanziarie di questo genere, giacché è una città che è sempre stata sul confine, prima con la Repubblica iugoslava, oggi con la Repubblica di Slovenia — sono state tali che si è arrivati, nel 1991 prima e nel 1993 poi, alle dimissioni di ben due sindaci. Inoltre, per la prima volta nella storia repubblicana della città di Gorizia, vi sono state elezioni anticipate. All'inizio degli anni '90 si è formato, per iniziativa di cittadini e di associazioni culturali, sportive e ricreative, un comitato per la salvaguardia e la valorizzazione dell'aeroporto. Nel 1991 sono state raccolte diecimila firme e nel 1992 quattromila firme per poter indire un referendum consultivo

— previsto dallo statuto comunale —, referendum che però è stato negato dall'amministrazione, e per tale motivo è stato presentato un ricorso al TAR. Nel 1995 sono state raccolte oltre tremila firme per la presentazione di altre tre proposte di referendum, anche in questo caso non recepite, per cui si è nuovamente fatto ricorso al TAR. Infine, nel giugno di quest'anno è cominciata una raccolta di firme (al momento ve ne sono già seimila, cioè un quarto circa dell'intero elettorato del comune di Gorizia) per un appello rivolto ai ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente dell'attuale Governo.

Tale iniziativa, alla quale si sono associate anche la provincia di Gorizia e la regione Friuli-Venezia Giulia, è volta appunto a contrastare l'opera che si vuole realizzare ed ha una duplice finalizzazione. In primo luogo, nell'ipotesi che si voglia realizzare una scuola della Guardia di finanza, si chiede che venga utilizzata una, o più, delle tantissime (è finita la guerra fredda, non esiste più la cosiddetta soglia di Gorizia) strutture militari dismesse o in via di dismissione. Ve ne sono circa cento nella regione Friuli-Venezia Giulia e ve ne sono ben cinque nell'arco di cinque chilometri intorno all'aeroporto. Tutto ciò segue la logica che lo stesso attuale ministro della difesa Andreatta ha più volte esposto a proposito dell'utilizzo delle strutture militari dismesse.

Tale iniziativa, dunque, da una parte — come ho detto — sollecita la localizzazione della scuola della Guardia di finanza in una struttura militare dismessa; dall'altra parte, formula una proposta, alla quale teniamo molto, per cui ascolterò attentamente — così come lo faranno i cittadini e gli amministratori della città, della provincia e della regione interessate, anche se esprimono sul punto valutazioni diverse — la risposta del Governo.

Come ho poc'anzi affermato, vi sono diverse valutazioni sulla questione: infatti il comune manifesta una maggiore preoccupazione circa la possibilità che i finanziamenti possano andare perduti, considerato che in tale area sussiste una situazione di emergenza occupazionale e di dif-

ficoltà economico-sociale. Condivido senz'altro nel merito tale preoccupazione, tuttavia non concordo sulle conseguenze che si traggono, giacché si potrebbe finire per accettare anche un'opera che viola il Trattato di Osimo, considerato che illegittimamente è stata definita opera di difesa militare, sulla quale è calato il vincolo di segretezza che ha permesso l'appalto a concessione diretta invece che con regolare gara.

Per quanto riguarda invece sia il comitato dei cittadini sia la provincia e parte della regione Friuli-Venezia Giulia, si intende richiedere — e ho concluso, signor Presidente — che l'opera, qualora dovesse essere realizzata, sia localizzata all'interno di una delle strutture militari dismesse e che i fondi vengano destinati, sempre nell'ambito della zona del comune e della provincia di Gorizia e comunque della regione, ad attività connesse con la logica del Trattato di Osimo; quindi, opere di difesa del suolo, di miglioramento della viabilità e così via.

Tali sono i quesiti che, dopo un'ampia premessa molto dettagliata, ho rivolto, con la mia interpellanza, al Governo nella sua interezza ed in particolare ovviamente al Ministero dei lavori pubblici, per quanto di sua competenza. Mi sembra che lo stesso sottosegretario Mattioli sia andato recentemente *in loco* per verificare la situazione esposta nella mia interpellanza. Ascolterò, pertanto, con grande interesse la risposta del rappresentante del Governo.

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

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Signor Presidente, rispondendo all'interpellanza dell'onorevole Boato, il Governo intende dar conto delle decisioni assunte in merito dal Ministero dei lavori pubblici, auspicando che nei prossimi giorni queste si possano tradurre immediatamente in atti normativi.

Come ha ricordato l'onorevole Boato, l'articolo 7 della legge finanziaria per il 1987 ha previsto, tra l'altro, l'esecuzione di opere di edilizia complementare ai servizi confinari, compresi i locali da realizzare presso l'autoporto di Sant'Andrea di Gorizia, da adibire a scuola della Guardia di finanza. L'opera da finanziare con le risorse e nello spirito degli accordi di Osimo, per un importo di 113.500 milioni, era stata localizzata in una zona demaniale dell'autoporto civile di Gorizia.

Non sta a me, anche se condivido le osservazioni dell'onorevole Boato, esprimere in questa sede un giudizio sull'uso degli accordi di Osimo fatto con la decisione allora assunta, così come non sta a me, perché compete ad altra amministrazione, esprimere un giudizio sullo strumento della segretezza adottato.

In ordine alla localizzazione, ma più ancora all'opportunità stessa della realizzazione dell'opera, si è aperto un lungo contenzioso, che ha coinvolto tutte le istituzioni cittadine, provinciali, regionali, nonché i comitati di cittadini, e che a tutt'oggi non è ancora superato, come ha ricordato l'onorevole interpellante.

L'importanza e la delicatezza della questione ha richiesto una valutazione oggettiva e approfondita dell'intera problematica in tutti i suoi complessi e compositi aspetti di natura economica, finanziaria, urbanistica, ambientale e di politica internazionale. A conclusione di tale disamina è parso che le motivazioni originariamente sottese alla realizzazione dell'opera siano venute scemando fino ad annullarsi completamente. Infatti, se si tiene conto, oltre che degli importanti aspetti urbanistici ed ambientali, anche della nuova prospettiva dei rapporti internazionali nel confine nord-est e del progressivo e continuo processo in atto di dismissione del patrimonio militare e del relativo riuso, si perviene senz'altro alla conclusione della inattualità dell'intervento in questione, circostanza questa sulla quale hanno convenuto i Ministeri delle finanze e del tesoro.

Da questa conclusione si è giunti alla proposta di emendamento al provvedimento collegato alla legge finanziaria per

il 1997, al fine di porre termine all'esecuzione dell'opera relativa alla scuola della Guardia di finanza di Gorizia, al momento aggiudicata ma i cui lavori non sono ancora iniziati, prevedendo nel contempo la riassegnazione dei fondi, depurati delle somme per gli impegni già assunti e delle spese sostenute, per la realizzazione di opere per la difesa del suolo, con preferenza per interventi nella provincia di Gorizia.

Onorevole interpellante, nel mio sopralluogo a Gorizia sono stato fortemente colpito dalla necessità di intervenire in quella città con soluzioni che dessero respiro alla difficile situazione dell'economia locale, in particolare per ciò che riguarda l'occupazione. Pertanto, il Governo intende senz'altro rispondere alle attese della città di Gorizia ma non ritiene che la risposta oggi possa essere quella della realizzazione della caserma della Guardia di finanza.

Tuttavia, una risposta utile sarà comunque data alla città in direzione della difesa del suolo. Da questo punto di vista, nelle prossime settimane torneremo a Gorizia per riprendere il discorso con tutte le parti sociali, al fine di dare — d'intesa con esse — una configurazione precisa alla soluzione scelta. I manufatti che si volevano per la scuola della Guardia di finanza potrebbero essere realizzati nelle aree dismesse per installazioni di raccolta dati, di ricerca e di intervento in difesa del suolo e delle assi fluviali della zona, ma anche per interventi nel nord-est.

Pertanto, tutti i progetti messi a punto da questo dicastero saranno confrontati nei prossimi giorni con le amministrazioni locali e le parti sociali della città di Gorizia.

PRESIDENTE. L'onorevole Boato ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00082.

MARCO BOATO. Signor Presidente, non mi capita spesso, anche nei confronti dei rappresentanti del Governo della cui maggioranza faccio parte, di dichiararmi soddisfatto, come fanno i colleghi che

qualche volta mi ascoltano in queste occasioni. Credo che quello di oggi sia però uno dei pochi casi in cui io posso dichiararmi pienamente soddisfatto della risposta che il Governo ha fornito alla mia interpellanza!

E che mi dichiari soddisfatto io ha un'importanza parlamentare molto relativa. Credo che si dichiareranno soddisfatti anche e soprattutto i cittadini che da molti anni sono impegnati su questo terreno nella città di Gorizia e nel comune di Savogna (che è cointeressato a questa vicenda), l'amministrazione provinciale di Gorizia e la giunta regionale del Friuli-Venezia Giulia, soprattutto visto il tenore della risposta del rappresentante del Governo, che giustamente annuncia l'interruzione di questa — adesso lo posso dire! — sciagurata iniziativa, non perché sia sciagurata la scuola della Guardia di finanza — tutt'altro —, ma perché sciagurata era la collocazione, il tipo di finanziamento contenuto nel Trattato di Osimo, le procedure seguite e così via. L'annuncio di questa interruzione, insieme alla comunicazione che i fondi verranno recuperati con la legge finanziaria per l'anno prossimo, in particolare con un emendamento apposito, e verranno destinati ad iniziative riguardanti soprattutto (ma non solo) la difesa del suolo della città di Gorizia e delle zone limitrofe, fa salve anche le preoccupazioni espresse dallo stesso comune di Gorizia, che era di diverso parere (come prima ho ricordato) e permette finalmente di dare una risposta positiva alle istanze di varia natura — economica, finanziaria, sociale, culturale, urbanistica ed istituzionale — pressantemente e sistematicamente sollecitate sia con appelli alle autorità politiche e governative sia con iniziative assunte in sede giudiziaria (molteplici infatti sono stati i ricorsi al TAR sia del Friuli-Venezia Giulia sia del Lazio per cercare di bloccare questo tipo di attività).

Vorrei anche ricordare che un sintomo del mutato atteggiamento dell'attuale Governo rispetto ai precedenti si era già registrato nella seduta del 10 ottobre scorso presso l'VIII Commissione ambiente e lavori pubblici della Camera, quando lo

stesso ministro dei lavori pubblici, interpellato da un collega su tale questione, rispondeva (cito il resoconto sommario della seduta di quella Commissione): « Quanto alla caserma della Guardia di finanza di Gorizia, mentre il comune insiste per realizzare la stessa, altri enti locali ed alcuni comitati di cittadini non lo desiderano. Su sua richiesta il ministro Visco gli ha fatto presente che si può anche fare a meno di tale caserma; conseguentemente ha chiesto di poter riallocare le risorse ad essa destinate per interventi in difesa del suolo con un utilizzo prioritario nella zona di Gorizia. Anche se la norma non è stata inserita nella finanziaria, il Ministero del tesoro è d'accordo su essa, per cui si potrebbe pensare di presentare un apposito emendamento ».

Questo veniva detto dodici giorni fa in Commissione ambiente e lavori pubblici della Camera. Oggi, nella sua risposta alla mia interpellanza, il sottosegretario Mattioli ha annunciato in modo più definitivo e più preciso la decisione circa l'inattualità dell'intervento in questione e l'accordo raggiunto al riguardo dal ministro delle finanze e dal ministro del tesoro. Egli ha inoltre preannunciato la presentazione di un emendamento alla legge finanziaria; parallelamente è stato presentato un emendamento di iniziativa del collega Scaglia e di altri colleghi, che è stato già depositato per evitare che scadessero i termini relativi alla presentazione degli emendamenti.

L'emendamento in questione (non so se quello del Governo ha un contenuto analogo, ma l'importante è raggiungere l'obiettivo desiderato) è del seguente tenore: « È posto termine all'esecuzione dell'intervento relativo alla scuola della Guardia di finanza di Gorizia, di cui all'articolo 7, comma 14, della legge 22 dicembre 1986, n. 910. Le disponibilità finanziarie, iscritte nel conto del bilancio sul capitolo 7206 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici (...), detratte le somme necessarie per far fronte agli impegni contrattuali limitatamente alle prestazioni effettivamente rese fino alla data di entrata in vigore della presente

legge (...) sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate su apposito capitolo dello stato di previsione per l'anno 1996 per la realizzazione di opere per la difesa del suolo, con preferenza ad interventi nella provincia di Gorizia ». Non so se il testo che verrà approvato sarà questo o un testo simile, o se il Governo assumerà una propria iniziativa; l'emendamento che ho citato, comunque, è di iniziativa parlamentare.

Credo che se fra pochi giorni, alla luce del dibattito che si è svolto in Commissione il 10 ottobre e di quello di oggi sulla mia interpellanza, si riuscirà a chiudere definitivamente la questione anche sotto il profilo normativo con un emendamento alla legge finanziaria che dovrebbe trovare un largo consenso parlamentare, avremo posto fine ad una tormentata vicenda, che tra l'altro rischiava di portare alla realizzazione di un'opera per la difesa militare nel 1997, in un contesto geopolitico totalmente diverso da quello di 10 o 15 anni fa. Ritengo che potremmo utilizzare le risorse richiamate dal sottosegretario Mattioli per realizzare opere non di difesa militare (di cui, per fortuna, non vi è più la necessità), ma finalizzate alla difesa del suolo, o per porre in essere attività collaterali, che credo corrispondano ad un interesse primario del comune e della provincia di Gorizia, nonché della regione Friuli-Venezia Giulia. Ciò in un contesto in cui, tra l'altro, la tragica vicenda di pochi giorni fa nei pressi dell'aeroporto di Caselle dimostra quanto sarebbe stato pericoloso dal punto di vista della sicurezza aeroportuale realizzare l'opera di cui si parla all'interno del sedime demaniale dell'aeroporto di Gorizia. Quell'opera non verrà più portata a compimento e le finalità eventuali saranno realizzate all'interno di strutture demaniali militari dismesse. Inoltre, i finanziamenti a favore della comunità goriziana saranno fatti salvi con un emendamento alla legge finanziaria, dando in tal modo una risposta positiva alla diversa valutazione espressa sulla vicenda da parte del sindaco attuale del comune di Gorizia.

Credo che i cittadini promotori e le varie autorità istituzionali che ho ricordato per una volta potranno dichiarare, mio tramite in quest'aula ed anche sugli organi di informazione locale (che mi auguro prestino attenzione alla vicenda), la propria soddisfazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione Rallo n. 3-00186 (*vedi l'allegato A*).

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

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Presidente, l'onorevole interrogante chiede quali provvedimenti si intendano adottare in merito alla realizzazione del depuratore consortile di Trapani-Erice-Paceco.

La realizzazione di tale depuratore spetta alla locale amministrazione comunale e i problemi di inquinamento causati dalla mancanza dello stesso sono ben presenti, ma purtroppo non rientrano nella competenza del Ministero dei lavori pubblici. Si osserva infine che il dragaggio dei fondali, per quanto concerne l'approfondimento degli stessi, è vincolato dall'autorizzazione del Ministero dell'ambiente, data la particolarità del materiale da escavare.

Come ho già avuto occasione di rilevare, l'ufficio delle interrogazioni parlamentari del Ministero dei lavori pubblici non considera esaurito il suo ruolo con la risposta data alle interrogazioni in Assemblea o in Commissione, ma è a completa disposizione degli onorevoli interroganti per seguire l'itinerario delle soluzioni che altre amministrazioni devono fornire alle questioni sollevate.

PRESIDENTE. L'onorevole Rallo ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00186.

MICHELE RALLO. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, non mi dichiaro per nulla soddisfatto della risposta estremamente burocratica e formale. L'unico aspetto positivo è la disponibilità manifestata dall'onorevole Mattioli a continuare a seguire la vicenda al di là dell'iter di questa interrogazione.

Il problema sollevato nella mia interrogazione è di estrema gravità sotto ogni punto di vista e so che l'onorevole Mattioli è particolarmente sensibile a questa tematica. Ho personalmente curato la stesura di questo documento — che non ho commissionato alla mia segreteria o ad un ufficio studi —, che ha richiesto circa due mesi di indagini. Si tratta di due pagine e mezzo zeppe di dati e di cifre assolutamente esatte, che non rappresentano opinioni o punti di vista. Ho purtroppo ripercorso l'iter drammatico di una vicenda che parte dal 1985 e che nel 1996 è ancora ben lungi dall'essersi conclusa. Si vuol dire: « Se tutto va bene siamo rovinati »; la mia interrogazione contiene una previsione estremamente ottimistica, ossia che se tutto andrà davvero bene il depuratore che sarebbe potuto benissimo entrare in funzione nei primi anni novanta, sarà attivato nel 2000.

Dietro questa vicenda si celano responsabilità gravissime della regione siciliana e dell'assessorato regionale territorio e ambiente. Nella mia interrogazione cito fatti specifici: una commissione che esamina un ricorso del comune di Trapani sulla localizzazione di un'opera pubblica scordandosi di esaminare un ricorso analogo (riporto nel documento gli atti della commissione); l'assessorato regionale territorio e ambiente impiega poi tre anni e mezzo per rispondere ad una lettera del comune di Trapani che gli suggeriva un quesito, peraltro elementare, che la regione ha evaso in senso positivo ma — lo ripeto — dopo tre anni e mezzo; una ditta che portava avanti i lavori per la costruzione di un impianto quasi analogo ha ottenuto tutte le autorizzazioni nel giro di sei mesi (mentre l'altra ditta che si occupava del depuratore ha potuto ottenere dai medesimi uffici, dopo tre anni e mezzo, solo una lettera di risposta, non tutte le autorizzazioni previste). Soprattutto, ho riscontrato uno stato di pericolo costante e gravissimo (come riporto anche in conclusione dell'interrogazione: costante e gravissimo) per la salute della popolazione che il Governo nazionale, sia pure nel rispetto delle compe-

tenze regionali, non può del tutto ignorare.

Nel dichiararmi insoddisfatto per la risposta, ma prendendo atto della disponibilità manifestata dal sottosegretario, lo invito a continuare a seguire la vicenda e ad intervenire in modo energico. Nella regione siciliana si sono verificati in passato (e spero non si verificheranno più) fatti di estrema gravità. Non entro nel dettaglio perché so che il tempo a mia disposizione è esaurito, ma l'autonomia, che doveva servire ad elevare l'economia ed il livello sociale degli abitanti della Sicilia, è stata invece utilizzata per frenare e danneggiare l'economia di questa regione.

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Garra n. 2-00122.

L'onorevole Garra ha facoltà di illustrarla.

GIACOMO GARRA. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, l'Italia a due velocità, come l'ho definita nella mia interpellanza, non è un fatto che riguarda soltanto la rete ferroviaria italiana, in quanto la mia interpellanza parte da un microcosmo (denunciando, per esempio, lo stato di abbandono in cui versa la stazione di Grammichele, che è diventata ricettacolo di drogati e malavitosi), senza tuttavia limitarsi a questo. Sulla situazione della tratta ferroviaria di Lentini-diramazione per Caltagirone e Gela abbiamo già avuto con il rappresentante del Governo, onorevole Albertini, un ampio scambio di valutazioni nel corso della seduta della Commissione trasporti del 16 settembre scorso.

Sulla situazione del macrocosmo delle ferrovie desidero ora svolgere alcune riflessioni. Nell'interpellanza in esame ho affermato che l'Italia a due velocità è diventata una scelta irreversibile dei vari Governi della Repubblica, 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 miliardi di lire — nella copiatura del testo dell'interpellanza è stata omessa l'entità della cifra — per il poten-

ziamento della rete ferroviaria del centro-nord, aree del paese che hanno altresì beneficiato del progetto alta velocità degli anni novanta. Nel testo dell'interpellanza pubblicato sull'ordine del giorno è stata omessa, come dicevo, una riga, perché la spesa per gli anni 1981-1987 ammonta complessivamente a 42.750 miliardi. Nell'Italia a velocità ridotta può invece accadere che ancora, a distanza di dieci anni, siamo in panne con il raddoppio di linee ferroviarie come la Palermo-Messina e la Messina-Catania.

La divaricazione fra le due Italie, quella dell'alta velocità e quella della velocità ridotta, continua ad opera del Governo Prodi. Da *Il Sole 24 ore* di qualche settimana fa ho appreso quanto il ministro dei trasporti Burlando intende realizzare: saranno concessi alla Ferrovie dello Stato Spa 51 mila miliardi per il centro-nord e 17 mila per il centro-sud e, per quanto riguarda gli aeroporti, saranno spesi 4 mila miliardi per quelli del nord e solo 27 miliardi per quelli del sud (in proposito vorrei conoscere, per esempio, per quali motivi da dieci anni si attenda ancora la realizzazione della seconda pista dell'aeroporto di Catania). In conclusione, il Governo intende ridurre il divario tra le infrastrutture del nord e quelle del sud (un forte passo avanti potrebbe essere l'avvio della realizzazione del ponte sullo stretto di Messina), o vuole continuare a prendere in giro i cittadini del Mezzogiorno, proseguendo nella politica delle due velocità, una elevata per il nord e l'altra ridotta per il sud?

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

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Con questa interpellanza, che fa seguito ad una precedente interrogazione, alla quale è stata già data una prima risposta, l'onorevole Garra solleva nuovamente un problema importante, quello delle condizioni della rete ferroviaria nel Mezzogiorno, ed in particolare in Sicilia, di cui da più parti

si richiede un miglioramento, consistente nella concentrazione degli investimenti e nella qualificazione dei servizi, degli orari e delle condizioni sia delle infrastrutture sia degli immobili. Si tratta indubbiamente di un problema importante, sul quale la discussione è aperta da tempo in Parlamento e rispetto al quale il nuovo Governo ha cominciato a recuperare i ritardi e le sottovalutazioni del passato.

È appena il caso di ricordare che nelle audizioni svoltesi presso la Commissione trasporti della Camera e la Commissione lavori pubblici del Senato è stato dimostrato l'impegno del Governo per la realizzazione di una rete infrastrutturale nazionale che corrisponda ad una politica di servizi e ad una logica « trasportistica » di livello europeo. È stato detto come il Governo sia impegnato a recuperare i ritardi accumulati nei confronti delle infrastrutture nel Mezzogiorno, e sono stati elencati i provvedimenti (dalla grande viabilità agli investimenti nelle ferrovie, agli impegni per gli aeroporti) necessari ed utili a recuperare tali ritardi.

In tale quadro, dopo la manovra del precedente Governo, che aveva ridotto la disponibilità impegnata sulla legge finanziaria del 1996 (pari, per l'esattezza, a 8.900 miliardi per le ferrovie dello Stato; ridotta successivamente a 7.600 miliardi), l'indirizzo del Governo è stato quello di evitare che i tagli della cosiddetta manovrina potessero influire sugli investimenti nel Mezzogiorno.

Chiedo quindi all'onorevole Garra di valutare con attenzione come un primo segnale positivo l'accordo che è stato stipulato tra il Ministero dei trasporti, le ferrovie dello Stato e i presidenti delle otto regioni del Mezzogiorno, che hanno confermato quindi la cifra di 3.129 miliardi aggiuntivi rispetto a quelli già contenuti nel contratto di programma, da destinare agli interventi nel sud d'Italia, raggiungendo quindi una percentuale pari al 41 per cento delle risorse disponibili, andando quindi al di là di quel tetto del 35 per cento che era stato indicato nella precedente legge finanziaria.

Chiedo altresì all'onorevole Garra di valutare come un secondo segnale concreto e positivo gli impegni che in questo

accordo di programma — firmato il 10 settembre scorso — sono stati evidenziati per la regione Sicilia. Quest'ultima è la regione del sud dove si sono concentrati più investimenti aggiuntivi. Su 3.129 miliardi circa 900 miliardi sono concentrati in Sicilia, 770 dei quali sulle direttrici Messina-Palermo e Messina-Catania.

Come prescritto, l'accordo corredato dall'elenco degli investimenti sarà inviato per il parere alle competenti Commissioni parlamentari della Camera e del Senato nonché al CIPE. In quella sede, dunque, vi sarà la possibilità di intervenire e di arricchire ulteriormente gli elementi del dibattito già segnalati nell'interpellanza dell'onorevole Garra.

Ricordo inoltre che il CIPE esaminerà nelle prossime settimane le schede che sono state inviate dai ministeri e dalle regioni in relazione alla parte dei finanziamenti aggiuntivi che il Governo Prodi ha stanziato per irrobustire e modernizzare la rete infrastrutturale per il Mezzogiorno. In quella sede affronteremo anche altre priorità per il Mezzogiorno e per la Sicilia; posso dare formale assicurazione che tra i progetti presentati dal Ministero dei trasporti e della navigazione per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie il progetto relativo all'aeroporto di Catania, al prolungamento della pista e all'ammmodernamento dell'aerostazione, è il primo obiettivo indicato nell'elenco che il Ministero dei trasporti ha segnalato al CIPE. Ci sono stati quindi dei ritardi, ma gli impegni che ho finora elencato danno conto di uno sforzo nuovo, di un'attenzione nuova e di un impegno nuovo.

Con specifico riguardo alla tratta ferroviaria di Lentini (diramazione Caltagirone-Gela), va evidenziato che essa è dotata di un sistema di comando a distanza delle stazioni, tecnicamente indicato con la sigla CTC (controllo del traffico centralizzato). Si è già avuto modo di illustrare il funzionamento di tale sistema durante lo svolgimento di un altro documento di sindacato ispettivo presentato sempre dall'onorevole Garra.

Per ciò che riguarda, in particolare, la stazione di Grammichele, si evidenzia che in effetti gli automatismi tecnologici intro-

dotti sulla linea hanno comportato l'abolizione della biglietteria con conseguente affidamento della vendita di biglietti a soggetti esterni.

Tali interventi, se da un lato hanno contribuito in modo decisivo all'abbattimento delle spese di personale in coerenza con gli obiettivi di risanamento, dall'altro hanno innescato un processo di degrado del patrimonio immobiliare, sia per la modesta attività manutentiva, ridotta all'essenziale per il mantenimento delle strutture, sia e soprattutto per ragioni di origine esterna riconducibili ad azioni di vandalismo, nonostante l'assidua attività di controllo da parte delle strutture della polizia ferroviaria.

Per arginare il degrado del patrimonio immobiliare e le azioni di vandalismo si stanno avviando una serie di iniziative concordate con le amministrazioni locali per la consegna degli impianti ai comuni in comodato d'uso, previa osservanza di determinate clausole, quali l'obbligo dell'apertura e chiusura delle stazioni, la pulizia giornaliera, la manutenzione cadenzata dei locali aperti alla clientela (atrio, sale d'attesa, marciapiedi, servizi igienici) e la cura del verde.

Nei giorni scorsi la stampa ha dato conto di una proposta illustrata dal ministro dei trasporti, onorevole Burlando, all'apertura della conferenza nazionale sul traffico a Stresa proprio in relazione a questa impostazione nuova, alla possibilità cioè di recuperare e valorizzare pienamente il patrimonio immobiliare, le stazioni e le aree oggi di proprietà delle ferrovie dello Stato in un rapporto positivo con gli enti locali per farle diventare elementi importanti della pianificazione urbanistica e territoriale.

Si assicura in questa sede che analoga iniziativa sarà intrapresa con i comuni della tratta ferroviaria Lentini-Caltagirone-Gela, con priorità per la stazione di Grammichele.

PRESIDENTE. L'onorevole Garra ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00122.

GIACOMO GARRA. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, per correttezza debbo dire che l'omissione dell'importo della cifra di cui parlavo in sede di illustrazione della mia interpellanza — quando ho lamentato che il testo del mio documento di sindacato ispettivo pubblicato nell'ordine del giorno non recava l'indicazione della spesa complessiva affrontata negli anni ottanta — riguarda solo l'ordine del giorno della seduta di oggi ed è quindi del tutto casuale. Infatti nell'allegato B risulta riportata la cifra di 42.750 miliardi in relazione alla spesa delle ferrovie dello Stato per il centro-nord. Ridimensiono pertanto la mia doglianza precedente.

Su quanto ho appreso dal sottosegretario devo dire che quello di scaricare sull'ente locale nuove responsabilità e spese è un andazzo vecchio della pubblica amministrazione dello Stato. Infatti, dare in comodato al comune di Grammichele la stazione ferroviaria equivale a far accollare a quell'amministrazione locale — come probabilmente è giusto che avvenga — le spese di pulizia, di custodia e quant'altro.

Signor rappresentante del Governo, facevo il giudice del TAR a Catania alla fine degli anni settanta e fin da allora erano all'esame del TAR controversie per gli appalti relativi al raddoppio della ferrovia Messina-Catania. Se contiamo, di anni ne sono passati quindici!

Non vorrei che, nonostante le assicurazioni del Governo, delle quali peraltro prendo atto, ci trovassimo tra quindici anni a parlare ancora del raddoppio delle tratte ferroviarie Palermo-Messina o Messina-Catania.

In riferimento ai problemi dell'aeroporto di Catania ho appreso quanto già avevamo avuto modo di sapere, ma sulla pista di quell'aeroporto non vi è ancora una parola di chiarezza. Su quest'ultimo aspetto mi riprometto di tornare.

Ho già detto all'inizio che l'Italia « a due velocità » era per me soprattutto una metafora che andava oltre l'assetto e lo sviluppo della rete ferroviaria.

Abbiamo un'Italia a doppia velocità perché il sud non fruisce dell'alta velocità.

L'unica regione meridionale che presto avrà l'alta velocità, la Campania, ad oggi ha solo i noti guai giudiziari, tant'è che a Napoli si è arrivati alle roventi polemiche Bassolino-Cordova sul versante del PDS e Rastrelli-Cordova sul versante di alleanza nazionale o di altre forze. Su tali polemiche si è ampiamente soffermato il *Corriere della Sera* di ieri, 21 ottobre 1996, sul quale si legge anche la dichiarazione del procuratore capo Cordova secondo la quale Napoli è la capitale dell'illegalità.

Abbiamo un'Italia a doppia velocità perché a formare la media dei disoccupati italiani al 12 per cento contribuiscono un nord con una disoccupazione del 6 per cento e un sud disperato con una disoccupazione oltre il 20 per cento. Nella mia città, Caltagirone, e in provincia di Catania siamo al 23 per cento di disoccupati.

Abbiamo un'Italia a doppia velocità perché il tasso di interesse praticato dagli istituti di credito è nel sud da 4 a 6 punti più elevato rispetto a quello praticato nel nord.

Abbiamo un'Italia a due velocità perché solo ad un presidente di una regione meridionale, mi riferisco a quello della Sicilia, Provenzano, possono accadere fatti come quelli che lo hanno visto negli Stati Uniti fermato dalla polizia perché scambiato per il noto latitante Bernardo Provenzano, oppure sconfessato sulla natura dei colloqui avuti con il ministro dell'interno Napolitano, come se il presidente Provenzano fosse andato a Roma per un incontro privato con il ministro e non come presidente di una regione che si incontrava con un alto esponente del Governo della Repubblica.

Abbiamo un'Italia a due velocità perché le infrastrutture del sud sono per numero e per qualità assai inferiori rispetto alla rete infrastrutturale del centro-nord.

Signor rappresentante del Governo, le domando: da quando potremo sperare di vivere in un paese non più a doppia velocità?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Posso rispondere, Presidente?

PRESIDENTE. Signor sottosegretario, mi dispiace, le nostre norme comportamentali e regolamentari non consentono al Governo di interloquire nuovamente, dopo la risposta, con il deputato interpellante od interrogante.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Avrei voluto fare una precisazione.

PRESIDENTE. Mi dispiace.

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

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA
DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DOTT. PIERO CARONI

Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia alle alle 12,40.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.

