

# RESOCONTO STENOGRAFICO

---

129.

## SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 16 GENNAIO 1997

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ALFREDO BIONDI**

### INDICE

---

	PAG.		PAG.
<b>Interpellanze e interrogazioni</b> (Svolgimento):			
Presidente .....	10671, 10672	Migliori Riccardo (gruppo alleanza nazionale) .....	10673, 10674
Alboni Roberto (gruppo alleanza nazionale) .....	10676, 10679	Scarpa Bonazza Buora Paolo (gruppo forza Italia) .....	10683
Contento Manlio (gruppo alleanza nazionale) .....	10679	Stagno d'Alcontres Francesco (gruppo forza Italia) .....	10671, 10672
Izzo Domenico (gruppo popolari e democratici-l'Ulivo) .....	10680	<b>Per una precisazione relativa al resoconto stenografico:</b>	
Mattioli Gianni Francesco, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> .....	10671, 10672 10674, 10677, 10680, 10681	Presidente .....	10671
		Calzavara Fabio (gruppo lega nord per l'indipendenza della Padania) .....	10671

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.**

ADRIA BARTOLICH, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.  
(È approvato).

**Per una precisazione relativa  
al resoconto stenografico (ore 9,08).**

FABIO CALZAVARA. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABIO CALZAVARA. Signor Presidente, nel resoconto stenografico della seduta di ieri vi è una piccola omissione per quanto attiene alla mia dichiarazione di voto sul disegno di legge di ratifica n. 2140. A pagina 42 del resoconto stenografico, alla penultima e all'ultima riga, si parla di lombardi ladini; quindi è sfuggita la congiunzione «e», e questo cambia il senso del mio discorso, perché si tratta di due popoli diversi.

PRESIDENTE. Una «e» non frena il corso della storia e neanche della geografia !

**Svolgimento di interpellanze  
e di interrogazioni (ore 9,10).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze ed interrogazioni.

Cominciamo dall'interpellanza Martino n. 2-00188 (vedi l'allegato A).

L'onorevole Stagno D'Alcontres, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

FRANCESCO STAGNO D'ALCONTRES. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

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, gli onorevoli presentatori dell'interpellanza chiedono se si intenda provvedere al completamento dell'autostrada Messina-Catania verso le città di Siracusa, Gela e Ragusa.

In risposta l'ANAS fa presente che il completamento dell'itinerario Catania-Siracusa della strada statale n. 114 riguarda il tratto tra le località Passo Martino, asse dei servizi di Catania, e il chilometro 130,400 allo svincolo di Augusta e Villa-smundo. Tale tratto, di estensione presunta pari a 25 chilometri, è stato previsto con caratteristiche autostradali identiche al tratto già realizzato (svincolo di Augusta-Siracusa). L'importo presunto per tali lavori è stimato in lire 500 miliardi e risulta inserito nelle previsioni di piano triennale ANAS 1997-1999.

Il compartimento ANAS di Palermo, dopo la redazione del progetto preliminare, ha stipulato apposita convenzione con la provincia di Siracusa in base alla quale detta provincia si fa carico della progettazione definitiva ed esecutiva del tratto in questione con la procedura del cofinanziamento.

La provincia stessa sta attualmente operando per bandire al più presto la gara di appalto per la progettazione definitiva ed esecutiva.

PRESIDENTE. L'onorevole Stagno D'Alcontres ha facoltà di replicare per l'interpellanza Martino n. 2-00188, di cui è cofirmatario.

FRANCESCO STAGNO D'ALCONTRES. Signor Presidente, onorevole Mattioli, non posso ritenermi soddisfatto perché mi sembra che non si parli di autostrade, mentre si parli di strada statale n. 114. Forse il territorio non è abbastanza conosciuto dal sottosegretario né il Governo vi presta particolare attenzione. È un territorio che presenta un notevole interesse dal punto di vista del patrimonio artistico e culturale. Non si deve dimenticare che Siracusa e Noto, di cui si è parlato recentemente, rappresentano un patrimonio non solo per la Sicilia ma per tutto il paese e rivestono un certo interesse anche per il turismo internazionale.

Ebbene, questa parte della Sicilia non ha infrastrutture in grado di servire il territorio.

Vorrei anche sottolineare che il territorio a cui facciamo riferimento ha una produzione molto fiorente non solo di agrumi ma anche di prodotti di serra (mi riferisco al florovivaismo della zona di Vittoria) e di prodotti agricoli in generale e della pastorizia (penso alla provincia di Ragusa). Si tratta dunque di una zona della Sicilia particolarmente ricca e fiorente, alla quale il Governo dovrebbe dedicare maggiore attenzione. Già il ministro Burlando ha focalizzato un intervento sull'aeroporto di Catania, l'unico aeroporto della Sicilia orientale, e nell'ambito della legge finanziaria ha parlato di un intervento su tre aeroporti dell'area meridionale, cioè Bari, Cagliari e Catania. Quest'ultimo scalo può assorbire il transito di 800 mila passeggeri, ma di fatto ne transitano circa 2 milioni ed è facilmente immaginabile il disservizio che si crea in un territorio che si presta particolarmente

al turismo e che vive di attività commerciali.

Va inoltre ricordato che a Gela è situato uno stabilimento Enichem di grandi dimensioni, che dà vita ad un intenso traffico veicolare, per il quale le arterie viarie esistenti risultano assolutamente insufficienti, anche perché sono state progettate in modo approssimativo, tanto che spesso e volentieri si verificano incidenti mortali.

La mia interpellanza intendeva soltanto sollecitare una maggiore attenzione da parte del Governo ad un territorio della Sicilia che ha necessità di interventi mirati sulle infrastrutture. D'altronde la legge finanziaria ha aumentato determinati carichi fiscali, ha colpito il ceto medio ma ha colpito in modo particolare il meridione, perché non viene tenuta in considerazione la perdita di valore degli immobili e degli investimenti in generale.

Dal momento che lo Stato ha già fallito tutti i suoi programmi, a questo punto deve necessariamente creare quei servizi atti a sviluppare in modo organico l'economia della regione Sicilia.

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Vorrei fare una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'interpellanza chiede se si intenda completare l'autostrada e la risposta è: «sì», con un'opera a carattere autostradale.

PRESIDENTE. Non posso darle la parola nuovamente, onorevole Stagno D'Alcontres, anche perché nell'ambito della sua più o meno forte insoddisfazione ha già espresso la sua opinione. Il Governo d'altro canto ha dato prova di attenzione, dichiarando in quale modo intenda completare l'opera autostradale.

Segue l'interpellanza Matteoli n. 2-00245 (vedi l'allegato A).

L'onorevole Migliori ha facoltà di illustrare l'interpellanza di cui è cofirmatario.

**RICCARDO MIGLIORI.** Signor Presidente, colleghi, signor sottosegretario, ho chiesto di illustrare l'interpellanza presentata insieme ai colleghi Matteoli e Martini per enucleare in modo chiaro ed inequivocabile il dispositivo inerente ai quesiti che poniamo all'attenzione del Governo su una vicenda purtroppo sempre attuale, quella della sicurezza della regione Toscana e della città di Firenze in particolare rispetto alle inondazioni del fiume Arno.

Sono trascorsi da pochissimi mesi ormai trenta anni dalla tragica alluvione del 4 novembre 1966. Questa infausta data è stata salutata con una serie di iniziative, soprattutto di convegni. Le questioni della sicurezza di Firenze e della Toscana però sono ben lontane dall'essere risolte.

Attraverso la nostra interpellanza noi svolgiamo innanzi tutto una riflessione, che è confortata da studi e da un dato di fatto — che purtroppo in modo emblematico negli ultimi cinque anni, attraverso ben undici eventi alluvionali, è ben conosciuto dalla popolazione della Toscana — sulla base del quale si può trarre la seguente considerazione: la situazione complessiva lungo l'asta dell'Arno è oggi probabilmente peggiore, a livello di sicurezza, rispetto a quella nella quale si trovava il territorio il 4 novembre del 1966. Talune selvagge iniziative di carattere urbanistico, anche in golena d'Arno, hanno determinato situazioni di vero e proprio saccheggio del territorio in una serie non marginale di aree ricomprese nel corso del fiume. Non solo, ma la potenziale velocizzazione delle acque, con immaginabili effetti perniciosi su molte zone abitate lungo l'asta d'Arno, è ampiamente prevedibile.

Vi è poi una rilevante questione finanziaria che non è stata risolta. Ricordo che l'Arno, che è uno dei maggiori fiumi nazionali, è stato privato per anni della possibilità di seri interventi di carattere finanziario nazionale perché, essendo un fiume che scorre all'interno di un'unica regione, non era ricompreso nella classificazione dei fiumi di interesse, di rilevanza e conseguentemente di competenza

nazionale. Vi è quindi un *gap* da recuperare per quel che riguarda un interesse finanziario dello Stato relativo al fiume.

Vi è inoltre una tempistica da affinare per quel che riguarda anche e soprattutto il piano definito dall'autorità di bacino in data 17 luglio 1996 per la messa in sicurezza complessiva del fiume e che comporta, evidentemente, non marginali sforzi di carattere finanziario se è vero — come è vero — che il professor Raffaello Nardi — autorità di bacino dell'Arno — ha individuato tra i 3.000 e i 3.500 miliardi di lire la cifra necessaria, nell'arco di 15 anni, per porre sistematicamente in sicurezza il territorio della regione Toscana rispetto all'Arno stesso.

È evidente che nel frattempo si sono pagati errori non marginali; cito, non a caso, la realizzazione dell'invaso di Bilancino, che risponde ad esigenze di carattere idrico e, marginalmente, a questioni di sicurezza relative alla città di Firenze soprattutto nella parte successiva del fiume: quella che da Firenze arriva allo scolmatore di Pontedera, che rappresenta di fatto l'unica iniziativa concreta che dal 4 novembre 1966 è stata realizzata sull'asta dell'Arno e che, già nel corso delle alluvioni che ho citato in precedenza, è servito rispetto alla messa in sicurezza della città di Pisa.

Con la nostra interpellanza chiediamo con grande chiarezza quali siano le valutazioni del Governo sull'effettivo tasso di rischio calamitoso del bacino dell'Arno e soprattutto quali siano i conseguenti ed organici impegni finanziari che l'esecutivo intende assumere.

Abbiamo assistito ad un assai poco decoroso balletto di cifre circa l'allocazione di cifre nella finanziaria necessarie a dare il via al piano di bacino redatto recentemente dall'autorità di bacino dell'Arno stesso. Attraverso quest'interpellanza, e soprattutto attraverso la risposta del sottosegretario Mattioli, vorremmo contribuire a fare chiarezza in termini definitivi rispetto all'impegno finanziario che è — lo ripeto — necessario a mettere finalmente in condizioni di sicurezza il

territorio della Toscana rispetto a potenziali nuovi eventi calamitosi da parte del fiume Arno.

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

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vorrei innanzi tutto dire agli onorevoli interpellanti che il Governo concorda con quanto è stato fatto presente nelle premesse dell'atto ispettivo in esame. Infatti, pur tenendo conto di interventi di sistemazione idraulica parziali realizzati prevalentemente a seguito di eventi calamitosi, lo sviluppo del territorio — in particolare l'urbanizzazione delle aree di pertinenza fluviale avvenuta dopo l'alluvione del 1966, in gran parte in conseguenza della sciagurata legge n. 765 del 1967 —, la perdita di efficienza della rete idraulica secondaria e il decadimento delle opere idrauliche per insufficiente manutenzione, hanno sortito, in termini di sicurezza idraulica, un bilancio estremamente negativo, diffuso su tutto il territorio del bacino.

Per fronteggiare tale situazione l'autorità di bacino dell'Arno, come l'interpellante ricordava, ha elaborato il progetto di piano per la riduzione del rischio idraulico, adottato nella seduta del comitato istituzionale del 17 luglio 1996. Esso prevede interventi strutturali da realizzare nell'arco di 15 anni per una spesa complessiva di 3.000-3.500 miliardi.

Il primo programma triennale di intervento, che dovrebbe essere finanziato dalla legge n. 183 del 1989 (articolo 21), prevede interventi per circa 900 miliardi, che ridurrebbero la soglia di rischio con riferimento ad eventi più frequenti, anche se meno gravi rispetto a quello del 1966 (evento di riferimento è quello dell'ottobre 1992 verificatosi otto volte negli ultimi 50 anni, che rappresenta, quindi, un obiettivo di notevole interesse).

Solo per memoria si ricorda che in occasione dell'incontro del ministro dei lavori pubblici *pro tempore*, Antonio Di

Pietro, con il presidente della giunta regionale Toscana, avvenuto a Firenze l'11 settembre scorso, furono ipotizzati impegni per 270 miliardi che, in sede di legge finanziaria, non hanno trovato riscontro specifico.

A questo punto è d'obbligo un chiarimento di tipo politico. Pur concordando con le valutazioni espresse non si possono chiedere al Governo, con l'insistenza e la forza con cui continuamente è stato fatto, tagli della spesa senza poi verificarne, nei settori più delicati del paese, le conseguenze. Siamo entrati nella presessione di bilancio con uno stanziamento per la difesa del suolo intorno ai 450 miliardi l'anno per tre anni. Siamo entrati nella sessione di bilancio già con tagli che riducevano la somma a 300 miliardi per il triennio, con l'ossessione, appunto, di tagliare le spese.

Tuttavia, risulta che in sede di Commissione è stato votato un emendamento per lo stanziamento di 120 miliardi per finanziare il piano attraverso un aumento delle disponibilità complessive della legge n. 183. Tale manovra finanziaria risulterebbe tuttora incompleta.

Si fornisce a disposizione degli interpellanti la copia del programma preliminare di massima previsto per il triennio 1997-1999 definito tra l'autorità di bacino e la Toscana ed anche la relazione — ma mi pare che l'onorevole Migliori ne abbia piena conoscenza — redatta dall'autorità di bacino del fiume Arno sulle problematiche inerenti al rischio idraulico nel bacino e la sintesi degli strumenti di intervento previsti dal progetto di piano adottato.

PRESIDENTE. L'onorevole Migliori ha facoltà di replicare per l'interpellanza Matteoli n. 2-00245 di cui è cofirmatario.

RICCARDO MIGLIORI. Signor Presidente, oserei dire che sono particolarmente insoddisfatto della risposta fornita a nome del Governo da parte del sottosegretario. Intendiamoci, io condivido la sua analisi: la legge n. 765 del 1967, comunemente definita legge Mancini dal

nome dell'allora ministro dei lavori pubblici, significò la possibilità di edificare al di fuori dei piani regolatori generali, in una logica di saccheggio del territorio che vide le amministrazioni di sinistra della Toscana impegnate in una gara perversa per realizzare costruzioni in golena d'Arno che hanno poi determinato le condizioni che oggi paghiamo in termini di ulteriore mancanza di sicurezza.

Concordo, né potrebbe essere diversamente, sull'analisi del sottosegretario circa il degrado, il vero e proprio sfacelo in tema di sicurezza idraulica nella mia regione. Si tratta di una regione che, attraverso i secoli, ha insegnato agli ingegneri olandesi la regimazione idraulica; una regione che, attraverso i secoli, ha realizzato, con consorzi idraulici, l'ufficio fiume e fossi di Pisa del 1500. La bonifica granducale di vaste aree della provincia di Grosseto, esempio mirabile in tutta Europa di alta ingegneria idraulica, si trova oggi in una situazione di totale dissesto idrogeologico; basti pensare all'inefficienza del genio civile, all'incapacità degli attuali consorzi idraulici di bonifica di operare in termini di efficienza e di razionalità per la tutela del territorio; basti pensare ai gravi eventi calamitosi in Versilia del luglio 1995.

Tale analisi oggettiva, che il sottosegretario questa mattina ha ricordato in Assemblea, non può non trovarci concordi. Tuttavia l'effetto di tale analisi dovrebbe essere una grande attenzione da parte del Governo su questi temi e l'assunzione di adeguate scelte di natura finanziaria. Così non è stato e ciò è particolarmente grave.

Il sottosegretario Mattioli ricopre tale incarico anche con il ministro Di Pietro; ebbene, l'11 settembre dello scorso anno è stato firmato un protocollo d'intesa dall'allora ministro con il presidente della regione Toscana. L'impegno, sottoscritto dall'attuale Governo, che prevedeva l'assegnazione di 270 miliardi all'interno della legge finanziaria per la sicurezza del fiume Arno, è rimasto lettera morta. Ciò determina una profonda insoddisfazione non solo in un gruppo di opposizione, in

un deputato di opposizione della Toscana, ma nell'intera regione e nella società toscana nel suo complesso.

L'ordine del giorno che è stato votato, recante la richiesta di integrazione finanziaria della legge n. 183 del 1989, dà evidentemente minore certezza rispetto a quello che fu un impegno solenne sottoscritto dal Governo Prodi a Firenze. Ne consegue che, al di là della polemica sul taglio dei finanziamenti, noi non possiamo che ribadire che vi sono alcune priorità di interesse nazionale, tra le quali la corretta gestione e tutela del territorio e la sicurezza di vasti aspetti sociali ed economici che riguardano anche la vita quotidiana dei cittadini, che non possono essere né direttamente né indirettamente messe in discussione o poste sotto la scure di una politica di tagli che verso ben altri lidi deve e può orientarsi.

Non vorrei che quello del sottosegretario sia stato una sorta di richiamo polemico nei confronti del centro-destra. Se, come mi sembra, il sottosegretario conferma, vorrei dire all'onorevole Mattioli che, quando il centro-destra auspica una politica di carattere sociale ed economico diversa ed un'impostazione alternativa della finanziaria rispetto a ciò che è stato deciso anche in questa Assemblea, fa riferimento a compatti della spesa pubblica largamente improduttivi, parassitari ed assistenziali. Fa cioè riferimento — lo voglio dire con serenità ma con grande chiarezza — a settori diversi rispetto a quelli che presentano un'emergenza, come quelli della corretta politica di difesa del suolo. Respingo, pertanto, il bonario ma comunque contestabile riferimento del sottosegretario ad una sorta di contraddizione interna nel nostro schieramento, il quale da un lato propugnerebbe una politica irrazionale dei tagli e dall'altro, in modo abbastanza demagogico, chiederebbe un innalzamento della spesa pubblica in alcuni settori. Non tutte le vacche sono nere, vi sono alcuni settori dello Stato nei quali è doveroso intervenire con una forte politica dei tagli, ma ve ne sono altri per i quali la spesa deve essere assolutamente incrementata.

Per queste ragioni politiche generali e particolari, mi dichiaro insoddisfatto della risposta fornita dal sottosegretario Mattioli.

**PRESIDENTE.** Seguono l'interpellanza Alboni n. 2-00314 e le interrogazioni Contento n. 3-00447 e Collavini n. 3-00449 (*vedi l'allegato A*).

Questa interpellanza e queste interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Alboni ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00314.

**ROBERTO ALBONI.** Signor Presidente, prendo la parola per illustrare una questione che certo il sottosegretario conosce già bene, ma anche per mettere in evidenza alcuni aspetti che segnano delle fortissime contraddizioni e che, anche tramite la mia interpellanza, ho voluto sollecitare a lei ed a tutto il Governo.

In primo luogo, rilevo che ai sensi dell'articolo 7, comma 14, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, sono stati tranquillamente assegnati dei finanziamenti per la costruzione della scuola-caserma di cui all'interpellanza. Il progetto, quindi, ha già 11 anni: questo è il tempo trascorso dalla richiesta avanzata. Non si tratta cioè di una questione che si è palesata in poco tempo ed ultimamente.

In secondo luogo, è necessario sottolineare un dato fondamentale, importantissimo: non si tratta di una proposta avanzata semplicemente da Commissioni, dai nostri colleghi, in sede di Governo o di Assemblea, anche perché già tre consigli comunali l'avevano sostenuta e, di conseguenza, tre sindaci, anzi quattro, perché l'attuale sindaco nel proprio programma aveva riportato anch'egli la richiesta in termini fortissimi, sottolineando di voler portare a termine i lavori in questione. Quindi, la stessa amministrazione e la stessa cittadinanza hanno chiesto e chiedono da anni di poter terminare questi lavori. Ciò è significativo: vuol dire che vi è congiuntamente sia la richiesta dei cittadini sia quella espressamente sostenuta da una buona parte delle forze politiche, in questo caso da parte di alleanza nazionale.

Non mi sembra inoltre sufficiente, mi permetta, signor sottosegretario, che lei abbia bloccato i lavori anche perché sollecitato dalle forti pressioni di un comitato cittadino, sulle quali le chiederei ulteriori delucidazioni. Con ciò non intendo dire che i comitati di cittadini non abbiano voce in capitolo; anzi, essendo in un paese democratico ne diamo in tal modo dimostrazione. Vorremmo però avere delucidazioni in merito a questa decisione che ritengo un po' troppo affrettata.

Inoltre, tramite i portavoce di questo comitato, si sostiene (in questo caso tramite documenti scritti di cui penso lei sia in possesso) che esistono delle alternative: si parla di costruire questa scuola-caserma in un territorio dove esistono già delle caserme, oppure delle caserme dismesse. A noi non risulta che a Gorizia vi siano caserme dismesse e questo è un motivo in più per sottolineare le necessità esistenti. Lo ripeto, non lo sosteniamo solo adesso: è da 11 anni che avanziamo tale richiesta.

Mi permetta poi di rilevare che vi è una forte contraddizione sotto l'aspetto professionale. Siamo tutti d'accordo (maggioranza *in primis*, io come rappresentante dell'opposizione e capogruppo di alleanza nazionale in Commissione difesa), sulla professionalizzazione e la qualificazione del personale delle Forze armate e della difesa (in questo caso parliamo di Guardia di finanza). Sarebbe questo un motivo in più per portare avanti un progetto che è stato propagandato, spero non solamente in fase di prefinanziaria; un progetto che è stato propagandato ed è benvoluto anche dai suoi colleghi. Di conseguenza, come dicevo, è questo un motivo in più per poter sottolineare la necessità tra l'altro di assicurare a Gorizia la presenza di circa mille persone in più, considerando anche il fatto che oggi, purtroppo, Gorizia è una città che soffre moltissimo, e moltissimo equivale al 15 per cento di disoccupazione, che non è poco. Nulla toglie che questo problema si ritrovi in molte altre città. In questo caso, però, stiamo parlando di Gorizia, di una città del nord molto grande, la quale ha dei problemi anche perché sorge in prossimità del

confine. Esistono problemi che devono essere risolti una volta per tutte, in questo caso accedendo proprio alla richiesta della costruzione di una scuola-caserma e non procedendo alla realizzazione di una qualsiasi opera pubblica.

Signor sottosegretario, undici anni sono tanti, troppi, se pensiamo al fatto che i cittadini stessi e le amministrazioni desiderano portare a termine quest'opera, e sono loro il «termometro» della situazione di Gorizia. Noi li possiamo rappresentare e dobbiamo capire le necessità di quella città.

Le chiedo allora, signor sottosegretario, se non ritenga anche lei che a questo punto possa sussistere il rischio (dato che Gorizia è una città dell'alto nord d'Italia) di dar fiato ad un antico progetto — antico, perché anche il problema è di vecchia data ed è sostenuto da forze politiche e culturali — con il quale si tenta di «slavizzare» Gorizia.

Questa città ha gravi problemi e qualcuno, strumentalizzandoli, vorrebbe intervenire attraverso un'unione con Nova Gorizia. Di conseguenza si intersecano diverse problematiche, focalizzate sulla richiesta che le ho avanzato, ma che possono avere non solo un taglio culturale, ma anche politico ed economico.

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, onorevole Alboni, le leggerò la risposta predisposta dagli uffici, alla quale aggiungerò anche ulteriori informazioni di mia diretta conoscenza.

Come lei ha ricordato, l'articolo 7, comma 14, della legge 22 dicembre 1986, n. 910 — la legge finanziaria per il 1987 — ha previsto, tra l'altro, l'estensione 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 nell'ambito dell'accordo di

Osimo, dell'importo di 113 mila 500 miliardi, era stata localizzata in una zona demaniale dell'autoporto civile di Gorizia.

In ordine a tale localizzazione e sull'opportunità stessa della realizzazione dell'opera si è aperto un lungo contenzioso che ha visto coinvolte tutte le istituzioni cittadine, provinciali, regionali e i comitati dei cittadini, contenzioso a tutt'oggi non ancora superato.

L'importanza e la delicatezza della questione hanno richiesto una valutazione oggettiva e approfondita dell'intera problematica in tutti i suoi complessi e compositi aspetti di natura economica, finanziaria, urbanistica, ambientale e politico-internazionale.

A conclusione di tale disamina è parso che le motivazioni originariamente sottese alla realizzazione dell'opera siano venute scemando, sino 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 riutilizzo, 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.

Viste pertanto le rilevanti riserve in merito alla realizzazione dell'opera e la considerazione dell'inattualità dell'intervento, per le motivazioni precedentemente esposte con decreto-legge n. 669 del 31 dicembre 1996, all'articolo 23 è stato posto termine alla realizzazione dell'intervento, disponendo altresì la risoluzione di diritto dei rapporti convenzionali già perfezionati, riconoscendo il pagamento delle prestazioni effettivamente rese oltre al rimborso delle spese sostenute.

Per quanto riguarda l'iter procedurale di affidamento ai lavori, si deve far presente che il ritardo nel rilascio della certificazione antimafia da parte della prefettura di Roma ha comportato, anche a seguito di esplicito invito da parte del provveditorato alle opere pubbliche di Trieste, la sospensione da parte della

concessionaria delle procedure di consegna dei lavori (il sottosegretario Mattioli non c'entra!), ai sensi e per gli effetti dell'articolo 338 della legge 20 marzo 1965, n. 2248, allegato F, che consente la consegna dei lavori, sotto le riserve di legge, solo a contratto stipulato o nelle more della sua approvazione. Pertanto, la sospensione dell'affidamento dei lavori è stata disposta legittimamente, in quanto nella fattispecie non ricorrevano i presupposti richiesti dalla sopracitata norma per l'autorizzazione alla consegna sotto le riserve di legge. Si ricorda che tale certificazione antimafia è pervenuta alla concessionaria solo nell'ottobre ultimo scorso e non risulta che il contratto con l'impresa affidataria sia stato stipulato.

Poiché questo è un punto su cui sia l'onorevole Alboni sia i presentatori di altre interrogazioni hanno chiesto chiarimenti, voglio leggere per maggiore informazione la comunicazione inviata dal vice provveditore Cangian: « In esito alla richiesta di notizie finalizzata a corrispondere all'interrogazione parlamentare degli onorevoli Contento, Menia e Franz si rappresenta quanto segue. La progettazione e l'esecuzione dei lavori indicati in oggetto nonché la funzione di stazione appaltante per conto del provveditorato è stata affidata alla Servizi tecnici Spa (allora Edilpro) per convenzione n. 833 del 5 luglio 1990. La citata società, dopo aver acquisito le prescritte autorizzazioni e nulla osta, ha indetto formale gara per l'affidamento dei lavori in data 18 giugno 1996 e la relativa aggiudicazione è stata disposta a favore dell'impresa Garboli, società per azioni. In data 9 agosto 1996, la Servizi tecnici Spa chiese a questo provveditorato il nulla osta alla consegna delle aree all'impresa aggiudicataria dei lavori in oggetto e al contestuale inizio dei lavori non appena ricevuta la certificazione prefettizia di assenza di procedimenti di natura mafiosa a carico della ditta stessa. Con provveditorale n. 6764-6788 del 14 agosto, la società concessionaria venne autorizzata ad effettuare la

procedura richiesta, a condizione di avere preventivamente acquisito il nulla osta prefettizio alla stipula del contratto.

Nel contempo, il sottosegretario per i lavori pubblici, onorevole Gianni Mattioli, con lettera del 9 agosto, pervenuta il 19 agosto, comunicava la propria intenzione di effettuare un sopralluogo al fine di valutare la disponibilità di altre strutture dello Stato (caserme eventualmente dismesse o in via di dismissione), idonee ad ospitare la scuola della Guardia di finanza. Al fine di relazionare compiutamente sullo stato del procedimento, si rese necessario verificare se la Servizi tecnici Spa avesse nel frattempo stipulato il contratto con la ditta esecutrice delle opere e quindi provveduto alla consegna delle aree all'inizio dei lavori. La concessionaria comunicò che il contratto non era stato stipulato e che non poteva prevedere i tempi necessari alla stipula in quanto la certificazione antimafia da parte della prefettura di Roma tardava ad essere rilasciata. Di conseguenza, in data 21 agosto, questo ufficio invitava la società a sospendere le procedure di consegna dei lavori, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 338 della legge 20 marzo 1965, n. 2248, allegato F, il quale consente la consegna dei lavori, sotto le riserve di legge, solo a contratto stipulato o nelle more della sua approvazione. La sospensione, quindi, venne legittimamente disposta in quanto nella fattispecie non ricorrevano i presupposti richiesti dalla citata norma per l'autorizzazione alla consegna sotto le riserve di legge. Per completezza di informazione si comunica che la certificazione antimafia è pervenuta alla Servizi tecnici Spa in data 7 ottobre e non risulta che il contratto, alla data attuale, sia stato ancora stipulato. Da quanto sopra esposto appare chiaro che la sospensione delle procedure di consegna dei lavori è stata disposta nel pieno rispetto della normativa in vigore e non a seguito di presunte pressioni esercitate da esponenti politici o innominati gruppi di interesse ».

Voglio però aggiungere, in conclusione, per sua maggiore informazione, onorevole Alboni, che nel corso del mio sopralluogo

a Gorizia tutte le istituzioni, e con particolare passione il sindaco di quella città, mi hanno comunicato la difficilissima situazione dal punto di vista dell'economia, dell'occupazione e dello sviluppo della città di Gorizia. Questo è il vero problema. È dunque orientamento del Governo tenere separate le due questioni: da una parte il problema della compatibilità dell'amministrazione e della finanza dello Stato in una fase di vacche magrissime in cui non ci si può permettere di impegnare risorse finanziarie quando nell'ottica generale dello Stato tali risorse possano essere risparmiate; dall'altra il problema specifico di predisporre interventi utili per Gorizia. È in tal senso che nella legge finanziaria testé approvata, su iniziativa del Governo, ma anche di parlamentari locali (come gli onorevoli Pre-stamburgo e Bratina, se ben ricordo) sono stati appostati ed approvati 30 miliardi finalizzati ad iniziative di difesa dal suolo da spendere nella zona di Gorizia. Infatti, non solo è nota la drammatica urgenza di interventi del genere, ma il costo del posto di lavoro è molto più limitato e sono quindi molto più immediati e vistosi gli effetti occupazionali che con iniziative del genere si possono ottenere.

Si è così voluto da un lato preservare una compatibilità dell'interesse collettivo dello Stato e dall'altro intervenire tempestivamente rispetto ai problemi dell'economia e dell'occupazione nella zona di Gorizia che, ben individuati e fatti presenti dalle rappresentanze locali, sono stati pienamente colti e — spero — recepiti in modo efficace dal Governo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Alboni ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00314.

**ROBERTO ALBONI.** Signor sottosegretario, non sono soddisfatto. Abbiamo due punti di vista, giustamente, diversi. Lei afferma che il problema va scisso considerando da una parte l'aspetto economico e dall'altro quello del demanio.

Riferendomi innanzi tutto al secondo aspetto, sottolineo che come capogruppo

di alleanza nazionale in Commissione difesa (dove mi recherò fra poco) sono anche secondo firmatario di una proposta di legge in materia di alloggi, studi del demanio ed altro che consente di predisporre uno studio appropriato, compiendo il quale si possono interpretare anche le discriminazioni operate nei confronti di taluni luoghi e di talune caserme. Se il Governo reputa opportuno che Gorizia non necessiti, o in questo momento non possa permetterselo, di una scuola di guardia di finanza, è lecito che la pensi così, ma io sono di parere opposto. Di fatto, il problema economico sussiste e credo che il sottosegretario convenga con me che un intervento nel senso indicato avrebbe anche creato un indotto. Mille uomini in più significano un certo indotto ed un'opportunità da offrire in più ad una città come Gorizia. Purtroppo dobbiamo immaginare che un muro di Berlino è necessario inventarlo per le zone del nord-est per poter offrire a quelle popolazioni qualche motivazione in più.

Ringrazio il sottosegretario per la risposta fornita, dalla quale ho appreso dati utilissimi, al pari degli altri interpellanti; sta di fatto che abbiamo due punti di vista diversi. Resto convinto, tuttavia, che in questo momento il nord-est, rappresentato in questo caso da Gorizia, non vedrà soddisfatte le richieste che provengono da quelle popolazioni e dai quegli amministratori locali.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Contento ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00447 e per l'interrogazione Collavini n. 3-00449, di cui è cofirmatario

**MANLIO CONTENTO.** Signor Presidente, non posso certamente dirmi soltanto insoddisfatto perché più appropriato sarebbe dire che sono sostanzialmente sconcertato e non solo perché un iter procedurale, iniziato come ella ricordava ancora nel lontano 1986, giunto sostanzialmente alla sua prossima conclusione, è stato interrotto con le conseguenze ovviamente intuibili per quelle zone; non sono

del tutto soddisfatto, anzi sono sconcertato, in relazione al particolare passaggio della risposta da lei attribuita agli uffici del ministero riferita alla mancanza della certificazione antimafia.

Signor sottosegretario, con lettera indirizzata al ministro Visco in data 24 settembre 1996, lei scriveva testualmente: «L'arrivo di Di Pietro al Ministero dei lavori pubblici e il timore di veder messe in discussione le scelte già effettuate, hanno portato ad una insolita accelerazione dei tempi. La gara è stata effettuata il 18 giugno 1996 e si sarebbe proceduto senza intoppi se io non avessi bloccato la consegna dei lavori».

Non solo, signor sottosegretario, ma in data 2 agosto 1996, organi di stampa locali pubblicavano, in esito ad una sua visita a Gorizia, la seguente notizia: «L'onorevole Mattioli (afferma una nota dell'amministrazione provinciale) si è dichiarato persuaso delle legittime istanze portate avanti dai rappresentanti del comitato e dalla provincia. Cioè, da quegli organismi e da quella istituzione che hanno fatto fronte comune per tentare di evitare che venisse realizzata l'opera in questione».

Signor sottosegretario, come ella vede, non è più questione di soddisfazione o di insoddisfazione; si tratta di vedere se lei, riferendo in quest'aula e rispondendo alle nostre interrogazioni e ai nostri documenti di sindacato ispettivo, abbia detto la verità oppure no. Io ho seri dubbi che lei abbia detto tutta la verità che è a sua conoscenza in forza di precisi documenti, tra l'altro, da ella sottoscritti e che non sono quindi del tutto smentibili perché rappresentano, sotto il profilo cartaceo, l'esatto procedere di tutta questa vicenda.

Se mi consente, signor sottosegretario, alla luce di queste considerazioni, penso di poter dire che il recente decreto-legge di fine anno, quello che, come ella sicuramente sa, ha introdotto l'articolo 23, da lei richiamato, per porre termine alla possibilità di realizzare quell'opera, costituisce effettivamente un atto di favoreggiamento politico personale nei confronti di precise responsabilità che appartengono esclusivamente a lei.

Ecco perché, signor sottosegretario, non posso definirmi nemmeno insoddisfatto, ma debbo concludere dicendo che sono del tutto sconcertato della sua risposta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione Domenico Izzo n. 3-00100 (*vedi l'allegato A*).

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

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Gli onorevoli interroganti chiedono di conoscere quali attività si intendano porre in essere al fine di realizzare il completamento dell'autostrada adriatica verso sud, nel tratto Bari-Matera-Sibari.

L'ANAS riferisce che la progettazione di massima dell'intero tracciato autostradale Taranto-Sibari è stata già completata. Attualmente il nominato ente sta procedendo alla progettazione di massima del raccordo autostradale con la città di Matera, che dovrebbe concludersi entro l'anno in corso, a cui seguirà l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale, come previsto dalla legge.

Trattandosi di opere autostradali, l'ANAS precisa che gli interventi dovranno essere inseriti nel programma triennale 1997-1999 che è in corso di definizione.

PRESIDENTE. L'onorevole Domenico Izzo ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-00100.

DOMENICO IZZO. Onorevole sottosegretario, mi consenta di dire che la risposta è burocratica, dimostra scarsa conoscenza dei problemi dell'area e scarsa capacità di intendere la vera *ratio* dell'interrogazione.

Quest'ultima non chiedeva di conoscere tempi e modi per l'esecuzione di questo tratto di autostrada, ma intendeva suggerire al Governo un percorso alternativo rispetto a quello ipotizzato dall'ANAS, in quanto — come risulta dalla stessa interrogazione — con decreto del Ministero dei lavori pubblici del 23 febbraio 1991, n. 892, era stato disposto lo studio di

fattibilità non solo sul percorso Taranto-Sibari, lungo l'arco ionico, ma su un percorso più interno: Bari-Matera-Sibari.

Qual è la ragione della scelta di questo secondo percorso? L'onorevole sottosegretario sa che lungo l'arco ionico passa la superstrada ionica (strada a quattro corsie) in fase di ammodernamento, anche se — ahimè! — tale ammodernamento dura da troppi anni.

Un'autostrada che corra parallelamente alla ionica, arretrata di poche centinaia di metri, oltre ad essere inutile risulta un'opera dannosa, perché sottrae centinaia di ettari di terreno utilizzati per colture specializzate ed ha un impatto sicuramente negativo sull'economia della zona, oltre a rappresentare una ferita al territorio che vedrebbe deturpata la più bella pianura della Basilicata.

La scelta di un percorso più interno, oltre a salvaguardare gli interessi della Basilicata, verrebbe ad intersecare tutte e quattro le strade di fondovalle, che collegano il nord della regione con lo Ionio; servirebbe inoltre la zona industriale del polo del salotto di Matera Iesce e la Martella e servirebbe l'aeroporto di Pisticci che è in costruzione; rappresenterebbe inoltre una via di facile accesso dal nord della Puglia verso l'area del Pollino, facilitando l'accesso a quel turismo ambientale che voglia godere delle bellezze naturali del parco nazionale del Pollino.

In definitiva, signor sottosegretario, noi crediamo che l'ANAS stia commettendo un grossolano errore, determinando un grave danno all'economia della Basilicata e del paese, poiché — per giunta — il progetto redatto dall'ANAS prevede una bretella di collegamento per Matera ed allora i chilometri di autostrada da realizzare rispetto all'ipotesi di tracciato Bari-Matera-Sibari, che è sicuramente la migliore, risulterebbero addirittura aumentati, perché si realizzerebbe una sorta di croce autostradale per collegare Taranto con Sibari.

A me dispiace, signor sottosegretario, di non disporre qui di una cartina geografica, ma sarebbe talmente facile dimostrare l'assurdità dell'idea-progetto posta

in essere dall'ANAS che credo qualsiasi persona di buon senso dovrebbe fermarsi un attimo a riflettere e a valutare se sia questo il modo migliore per infrastrutturare una zona che pure ha tanto bisogno di infrastrutture.

Allora, signor sottosegretario, per rammentare e per richiamare in modo conciso le ragioni, dirò ancora che vogliamo evitare, proponendo il percorso Bari-Matera-Sibari, una ferita al territorio, un danno all'economia agricola della zona e vogliamo favorire il servizio autostradale per aree industriali ed aeroportuali di primario interesse nell'ambito complessivo dell'economia della regione Basilicata.

Per queste ragioni sono costretto a dichiarare la mia insoddisfazione per la risposta ricevuta e ad invitare comunque l'onorevole sottosegretario ad un doveroso approfondimento.

**PRESIDENTE.** Onorevole Izzo, l'ho lasciata concludere anche oltre il tempo a sua disposizione, perché mi è parso che la sua motivazione fosse interessante anche per il Governo al fine di acquisire ulteriori elementi.

Segue l'interrogazione Pisanu n. 3-00509 (*vedi l'allegato A*).

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

**GIANNI FRANCESCO MATTIOLI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Gli onorevoli interroganti chiedono quale sia lo stato di attuazione degli interventi volti al recupero e alla tutela di Venezia e della sua laguna.

La prima parte della risposta riguarda lo stato di attuazione degli interventi di competenza dello Stato in base alla legge n. 798 del 1984 e ai provvedimenti di legge successivi in materia di salvaguardia fisica della laguna di Venezia.

Il primo punto riguarda gli studi e le sperimentazioni volti alla conoscenza dell'ecosistema lagunare inteso come sistema d'area vasta. Nel 1989 è stato definito il piano generale degli studi; esso è stato svolto — settembre 1996 — nella misura di

circa l'86 per cento rispetto ai 232,7 miliardi di lire resi disponibili dalle leggi speciali per Venezia. Gli studi stanno proseguendo con una accentuazione delle attività di monitoraggio.

Le progettazioni generali sono state eseguite tutte da molti anni. Ci si riferisce, precisamente, a: interventi ambientali, e cioè recupero morfologico e qualità delle acque lagunari; difese a mare, e cioè rinforzo dei litorali veneti e ricostruzione dei moli foranei; difese locali degli insediamenti urbani, e cioè il progetto *Insulae* di Venezia e Chioggia e ricostruzioni di banchinamenti lagunari diffusi; progetto generale per l'apertura delle valli da pesca; progetto operativo per l'estromissione del traffico marittimo petrolifero dalla laguna; opere mobili alle bocche di porto della laguna di Venezia per la regolazione dei flussi di marea (si tratta del progetto centrale di difesa dalle acque alte di Venezia e degli altri centri abitati lagunari).

Tutti i progetti di cui sopra sono stati approvati dal comitato tecnico di magistratura — e quello relativo alle opere mobili anche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici — nell'ottobre 1994. Molte opere comprese in essi sono state eseguite o sono in corso di esecuzione: in particolare, rinforzo dei litorali, ricostruzione dei moli foranei, difese locali, interventi ambientali, morfologia e qualità delle acque lagunari.

In termini monetari, il 93 per cento dei finanziamenti resi disponibili dalle leggi per Venezia, 1.840 miliardi di lire al 31 luglio 1996, è stato impegnato e il 67 per cento speso.

Con la conversione nella legge n. 515 del 1996 del decreto-legge n. 408 del 1996 sono stati inoltre resi disponibili, mediante la sottoscrizione di mutui, ulteriori 500 miliardi di lire — valore approssimato in quanto dipende dai tassi di interesse effettivi — di cui è già stata programmata la spesa mediante un apposito atto attuativo del magistrato alle acque di Venezia.

Per quanto riguarda il progetto delle opere mobili per la regolazione dei flussi di marea, è in corso di esecuzione il

relativo studio di impatto ambientale, il SIA, per l'espletamento della procedura di valutazione dell'impatto ambientale. Tale verifica è stata decisa dal comitato *ex articolo 4* della legge n. 798 del 1984 nelle sedute del 4 luglio e del 12 dicembre 1995. Gli studi di cui sopra sono oggetto di un apposito intervento del magistrato alle acque di Venezia, debitamente approvato dal comitato tecnico dello stesso magistrato in data 9 febbraio 1996, subito dopo il reperimento delle necessarie risorse finanziarie (atto attuativo n. 7601). Gli studi sono in corso di avanzata esecuzione a rischi ed oneri anticipati dal concessionario consorzio Venezia nuova, in pendenza della formalizzazione della relativa perizia cui il magistrato delle acque di Venezia ha affidato l'esecuzione. La conclusione del SIA è prevista per la prossima primavera, per il 30 aprile 1997; subito dopo potrà iniziare la valutazione da parte del Ministero dell'ambiente e la consultazione del pubblico da concludersi entro la fine del 1997.

Quanto alla situazione della costruzione delle opere di salvaguardia fisica di Venezia e della sua laguna, la situazione è la seguente: per quanto attiene alle opere mobili alle bocche di porto lagunare per la regolazione dei flussi di marea, la relativa progettazione esecutiva o costruttiva potrà iniziare subito dopo una apposita decisione del comitato *ex articolo 4* della legge n. 798 del 1984, sulla base del parere finale della VIA, se favorevole, con l'eventuale prescrizione di interventi di mitigazione o compensazione. La costruzione potrebbe iniziare dopo 24 mesi dall'inizio della progettazione esecutiva di un primo stralcio funzionale delle opere, a condizione che vengano intanto resi disponibili in misura sufficiente e con la dovuta continuità i relativi finanziamenti.

Per quanto riguarda opere, studi e sperimentazioni, la situazione è già stata rappresentata nei punti precedentemente letti.

PRESIDENTE. L'onorevole Scarpa Bonazza Buora ha facoltà di replicare per l'interrogazione Pisanu n. 3-00509, di cui è cofirmatario.

**PAOLO SCARPA BONAZZA BUORA.**  
Signor Presidente, ho ricevuto insieme agli altri interroganti la risposta che tutto sommato prevedevo, non quella che mi attendevo. Da ciò si evince che non mi posso dichiarare soddisfatto.

È stata fatta una elencazione molto precisa e particolareggiata di quanto è stato realizzato soprattutto in termini progettuali, di studio e di confronto. Voglio ricordare a me stesso, non c'è bisogno che lo faccia all'onorevole sottosegretario, e a quei pochi di noi — credo veramente pochissimi — che ascoltano le nostre riflessioni, che Venezia è, a mio parere, inquinata da tempo, ormai da troppo tempo, da una serie di cose, in modo particolare dalle geremiadi che vengono fatte ogni giorno sui giornali e nei convegni, con spargimento di lacrime da parte di responsabili ai vari livelli, anche a livello di enti locali. Su Venezia si è fatta e si continua a fare speculazione politica; su Venezia si è fatta speculazione giornalistica; su Venezia si sono costruite fortune politiche e non solo politiche, di astri nascenti, di astri nati e di astri caduti della politica italiana.

I veneziani, il Veneto intero, gli italiani, il mondo vorrebbero che fosse realizzato finalmente qualcosa di concreto. Lei ha elencato alcune opere minori che sono in fase di realizzazione, ma sa benissimo che le paratie mobili per regolare i flussi di marea e difendere efficacemente Venezia dall'acqua alta (non c'è bisogno che io ricordi quanto frequentemente tale fenomeno si sia verificato negli ultimi mesi) rappresentano un'opera concreta da realizzare al più presto. A tal fine occorre cercare di velocizzare i tempi, superare gli ostacoli burocratici e i legami che si sono costruiti nel tempo perché la gente vuole vedere l'opera compiuta.

Per quanto riguarda i problemi di impatto ambientale, sono ormai venti anni che se ne valutano gli aspetti tecnici, che si compiono monitoraggi sui flussi di marea, che si tengono convegni (ne sono

stati organizzati in « quantità industriale »); la verità è che di concreto e di efficace non è stato fatto ancora molto.

Certamente ciò non ricade sulla sua responsabilità. Sicuramente vi è stata una certa disattenzione da parte di questo Governo e di quelli che lo hanno preceduto, quindi rinnovo l'invito ad imprimere nuovo vigore alla realizzazione di quest'opera che è particolarmente attesa.

Vorrei esprimere un ultimo rammarico, che però non intacca la sua assoluta autorevolezza, onorevole sottosegretario, anche perché io stesso ho ricoperto in passato questo incarico in altro dicastero e non mi permetterei mai di sottovalutare la funzione e l'importanza della categoria dei sottosegretari. Considerando che il ministro dei lavori pubblici è veneziano mi sarei atteso, a parte un'attenzione un po' diversa da parte dell'Assemblea...

**PRESIDENTE.** Questo è un ottimismo che dobbiamo eliminare tutti !

**PAOLO SCARPA BONAZZA BUORA.**  
Lei ha ragione, signor Presidente, ma mi sarei atteso la presenza del ministro dei lavori pubblici, il veneziano Costa che sui giornali locali e nazionali è stato definito persona molto attenta ai problemi della sua città e che in una circostanza come questa avrebbe dovuto presentarsi in aula.

**PRESIDENTE.** I restanti documenti di sindacato ispettivo saranno svolti nella odierna seduta pomeridiana.

**La seduta termina alle 10,20.**

---

*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 12,15.*

*Stabilimenti Tipografici  
Carlo Colombo S.p.A.*

*Stampato su carta riciclata ecologica*

**STA13-129**  
**Lire 500**