

31.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.
Atti di controllo e di indirizzo	596
Interpellanze all'ordine del giorno	589
Ministro del tesoro (Trasmissione di documento)	596
Missioni vevoli nella seduta pomeridiana dell'11 luglio 1996	596
Richiesta ministeriale di parere parlamentare	596

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

PAGINA BIANCA

INTERPELLANZE

PAGINA BIANCA

A) Interpellanza:

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

nella mattinata di lunedì 10 giugno 1996 un aliscafo della compagnia di navigazione Snav, operante nel Golfo di Napoli, per motivi non ancora meglio precisati dalle inchieste amministrative e penali in corso, si è inabissato al largo dell'isola di Procida;

a causa del grave incidente hanno perso la vita quattro persone anziane;

è il primo incidente di una certa rilevanza nel Golfo di Napoli in cui siano stati registrati dei decessi;

a valutare quelle che sono state le prime testimonianze rese sia agli organi di informazione nazionale che alla magistratura è ricorrente e forte la critica dei passeggeri al riguardo della impreparazione mostrata dall'equipaggio nell'affrontare la situazione di emergenza;

emergono da numerosi indizi particolari inquietanti, i quali inducono a ritenere in maniera fondata che sarebbe stato possibile prestare soccorso alle quattro vittime;

più di un organo di stampa riporta testimonianze circa mancate collisioni fra altre navi nella stessa giornata nebbiosa, ed addirittura di una mancata collisione

fra lo stesso aliscafo della Snav ed una nave traghetto, verificatasi pochi minuti prima della tragedia;

a bordo delle navi traghetto e degli aliscafi, con la scusa della brevità del tragitto da effettuare, ci si limita a fornire informazioni sulla sicurezza solo a mezzo dei consueti cartelli di difficile interpretazione soprattutto per la gran massa di turisti per nulla avvezzi all'uso di tali mezzi di trasporto —:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare nell'immediato — al di là delle misure di carattere generale che andranno ad integrare i riferimenti di legge in materia di sicurezza nella navigazione — per obbligare, quanto meno nella navigazione, le compagnie pubbliche e quelle private, operanti nel Golfo di Napoli, all'addestramento dei propri equipaggi affinché, in maniera preventiva, forniscano una migliore informazione ai passeggeri sul comportamento da tenere in caso di emergenza e, sempre in riferimento agli stessi casi, di prestare un'assistenza adeguata al momento di eventuali sinistri.

(2-00062)

« Albanese ».

(25 giugno 1996).

B) Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i

Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, per conoscere — premesso che:

il progetto di sviluppo della rete ferroviaria denominato «Alta velocità» non è mai stato oggetto di una valutazione da parte del Parlamento. In modo acritico e poco meditato è stata assegnata ad una società di scopo — «Tav spa» — la concessione per la progettazione, realizzazione e sfruttamento economico della linea ad alta velocità. Come è noto, l'onere della immensa opera in questione è totalmente a carico della collettività poiché la Fs spa — ente pubblico — eroga alla Tav spa un canone calcolato in modo da assicurare la copertura del debito complessivo. La vastità dell'opera in questione — si tratta infatti dell'opera pubblica di gran lunga più significativa di questo secolo —, i pesantissimi effetti sull'ambiente e sul territorio, soprattutto nelle tratte più significativamente antropizzate (come il previsto attraversamento dell'Emilia-Romagna), la compromissione della qualità della vita di tanta parte della popolazione, l'incertezza degli effetti determinati dal nuovo elettrodotto previsto per garantire la velocità di esercizio dei treni, i pesantissimi impatti acustici che la nuova opera comporta (che richiedono elaborazioni progettuali e soluzioni tecniche ben diverse da quelle attualmente predisposte) esigono un momento parlamentare di approfondimento di verifica di valutazione;

i costi dell'opera — finanziata dalla collettività — appaiono sempre più aleatori. Nonostante le ripetute affermazioni dei vertici delle Fs e della Tav — secondo cui il costo dell'intero progetto è fermo ai 24.800 miliardi di lire — i segnali per un risultato ben diverso sono sotto gli occhi di tutti. Nelle scorse settimane, a titolo di esempio, è stato firmato fra Tav e Fiat un atto, integrativo dell'originaria intesa del 1991, che fissa in 3.959 miliardi il costo della tratta Bologna-Firenze, nodi esclusi. L'accordo precedente, fra le stesse parti, prevedeva un prezzo di 2.900 miliardi;

a questi fatti si aggiunge un aspetto di estrema rilevanza e cioè l'esigenza, sentita e condivisa da tutti, che per un'opera di tale natura e caratteristiche siano da rivedere le disposizioni in materia di espropri e di indennizzi per i danni indotti e per la perdita o diminuzione di valore dei beni. La necessaria definizione di un nuovo quadro normativo, necessaria in quanto la materia non può essere lasciata al confronto ed alle intese tra Tav e le associazioni professionali dell'agricoltura, non è certo di competenza del Parlamento e non potrà che aumentare gli oneri dell'opera, per indennizzare con equità, civiltà e solidarietà i cittadini impattati e danneggiati dalla nuova linea ferroviaria;

la Commissione parlamentare antimafia già dallo scorso anno ha evidenziato l'esistenza di infiltrazioni della criminalità organizzata nei lavori dell'alta velocità relativamente alla tratta Roma-Napoli (la sola per la quale siano iniziati i lavori). È noto che il settore dell'edilizia, nonché le attività connesse e complementari, sono da sempre luogo privilegiato per le attività della criminalità organizzata: è necessario, oltre ad estendere l'esame di questi gravissimi aspetti all'intera opera, predisporre e mettere in campo le forze dello Stato per contrastare ed eliminare le situazioni in argomento;

non costituisce elemento di tranquillità e di certezza, neppure sotto il versante dei costi, il fatto che tutta la tratta Milano-Roma sia stata assegnata dal concessionario (Tav spa) ad alcuni consorzi, con figura di *general contractor*, negli ultimi mesi del 1991; nelle assegnazioni, che non hanno avuto né forma né sostanza di contratti di appalto, è stato anche compreso il costo corrispettivo dell'opera attribuita al *contractor* (lo dimostra quanto specificato al secondo capoverso). Le assegnazioni di cui sopra sono avvenute poco prima della entrata in vigore delle disposizioni di cui al decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, che recepisce ed attua la direttiva 89/440/CEE in materia di procedure di aggiudicazione

degli appalti di lavori pubblici; questo fatto ha consentito che l'opera pubblica in questione fosse ripartita solo fra le aziende italiane interessate. Gli interpellanti hanno qualche difficoltà a non ritenere che si sia in tal modo inteso anticipare ad arte le future norme sulla concorrenza fra le imprese europee, nel contempo determinando costi e corrispettivi in modo non corretto né scientifico. Ne è prova la necessità di successivi atti integrativi (vedi secondo capoverso), che non sono solo determinati dalle opere di mitigazione ambientale (che non si poteva non prevedere, su un'opera del genere) e dalle novità progettuali, ma che appaiono necessitate dalla fretta e dalla improvvisazione che regnava al momento delle assegnazioni sopra citate. Inoltre non si è determinato un alleggerimento sul bilancio pubblico ed un maggior sviluppo tecnologico (condizioni che il ministro dei lavori pubblici ritiene indispensabili per la qualificazione e lo sviluppo della figura del *general contractor* e del concessionario di costruzione e gestione, come risulta avere detto di recente alla assemblea degli industriali di Varese);

è in corso una trattativa tra Tav spa e le associazioni professionali agricole delle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna per definire criteri e modalità per gli espropri e per la determinazione dei danni indotti e dei relativi indennizzi. Da una parte (Tav spa) ci si fa forti delle norme di legge vigenti in materia, e si dichiara la disponibilità — viste le specificità e le particolari condizioni dei territori attraversati — a qualche ulteriore benevola concessione; dall'altra (le associazioni professionali) si cerca di migliorare «sul campo» le condizioni di legge, a tutela degli interessi del mondo agricolo. La materia pare non collocata al previsto livello, né come controparti né come competenze: gli espropri e gli indennizzi non possono appartenere né essere assegnati dallo Stato alla competenza di controparti private. Non sono tutelati gli interessi ed i beni di tutti gli interessati coinvolti dalla nuova opera, né lo Stato può abdicare di fronte al diritto-dovere di

trovare la soluzione equilibrata, equa e ragionevole dei contrapposti interessi in gioco. È fuori di dubbio che si renda necessario predisporre un quadro normativo nuovo, moderno e civile su un aspetto di così grande rilievo che coinvolge in modo pesantissimo i cittadini e che ha determinato e determina una situazione di tensione in tanta parte delle popolazioni interessate;

alla luce dei principi costituzionali è evidente come la delicatissima materia degli espropri e degli indennizzi non possa essere attribuita alla sola competenza della Tav spa e delle sole associazioni di rappresentanza del mondo agricolo, imponendo piuttosto la rilevanza del tema — in particolare per le specificità di un'opera ferroviaria così significativa — che della questione sia investito il Parlamento, cui solo compete di trovare il giusto ed equilibrato punto di mediazione tra gli interessi generali e quelli dei cittadini colpiti nella propria vita e nei propri interessi;

in questo contesto, che rende evidente la necessità di approfondimento, indagini, ulteriori valutazioni tecniche nonché l'intervento del Parlamento, è assurdo e sbagliato che si tenga il 24 giugno 1996 la conferenza dei servizi con all'ordine del giorno la discussione sulla tratta Milano-Bologna. Da più parti è stato richiesto il rinvio della conferenza: si tratta di un atto dovuto, per consentire che l'intera materia dell'alta velocità e delle problematiche connesse sia affrontata nella sua sede istituzionale naturale, che è il Parlamento. Solo una riflessione attenta sulla intera filosofia dell'opera, sugli aspetti positivi e di sistema e sulle pesanti negatività sull'ambiente e sulla qualità della vita di tanta parte della popolazione, riflessione che va sviluppata in Parlamento, con la collaborazione di enti locali, Fs, Tav spa e le espressioni degli interessi e dei bisogni delle popolazioni, possono consentire quel consenso sociale che è indispensabile ed imprescindibile;

nella collettività modenese si sono determinate situazioni e condizioni di estrema gravità. Dopo anni di silenzio e di sottovalutazione del problema della immensità ed unicità dell'opera che attraversa il territorio provinciale, le amministrazioni locali hanno dapprima messo in campo un farsesco balletto di tracciati (ipotizzando un tracciato Nord, un tracciato centrale, in *tunnel*, ed un percorso Sud), per poi decidere in poco più di un mese su di un nuovo progetto cosiddetto Centro-Nord. Questo corridoio di attraversamento è stato presentato dalla Tav spa e dalla Cepav 1 ai primi del mese di febbraio scorso ed ha ottenuto l'approvazione dei consigli comunale e provinciale di Modena rispettivamente il 25 ed il 22 marzo 1996. Si è optato per il tracciato più devastante per l'uomo e per l'ambiente, scartando la soluzione più civile, razionale, tecnicamente avanzata, perfettamente inserita nel progetto di potenziamento e qualificazione del trasporto su ferrovia, rappresentato dal quadruplicamento nell'area della ferrovia storica, con una parte (circa 4 chilometri) in tunnel; la assurdità, illogicità ed incoerenza della scelta operata sono dimostrate dalle imponenti manifestazioni popolari che si sono svolte a Modena, dalle argomentazioni e dalle proteste dei cittadini che si sono riuniti ed organizzati in comitati, ma — questa è la cosa ancor più grave — la scelta contraddice il lavoro e le conclusioni cui sono pervenuti sia il gruppo di lavoro costituito da otto qualificati professori universitari incaricati dal comune di Modena, sia le quattro società specializzate che hanno sviluppato analisi e conclusioni su specifiche aree e competenze, su incarico della amministrazione provinciale. In questo incredibile contesto si inserisce il fatto che, mentre da un lato le delibere delle citate amministrazioni valutano come elemento a favore del tracciato Centro-Nord il minor costo dell'opera rispetto al percorso cosiddetto centrale, dall'altro lato prevedono e condizionano le stesse deliberazioni ad una lunghissima serie di richieste che hanno l'effetto almeno di raddoppiare, a carico

della collettività, il costo dell'opera. Pare proprio che si tratti di un «pedaggio», posto a carico dei contribuenti tutti, per risolvere molti dei problemi di viabilità non solo ferroviaria della provincia di Modena (sembra proprio che si sia attesa l'occasione propizia per costringere altri a fare quello che gli amministratori locali non hanno saputo fare fino ad ora), pena il non consentire l'attraversamento del territorio modenese. Basti pensare che si richiede lo spostamento della linea storica Milano-Bologna nella tratta Cittanova-S. Cataldo, con acquisizione gratuita delle aree dismesse da parte dell'amministrazione comunale, la revisione ed attuazione del progetto della linea Modena-Sassuolo, prevedendo l'ulteriore interrimento (per un totale di 44 chilometri) della linea stessa a sud della stazione Amcm, la modifica dell'orientamento del casello autostradale Modena Nord, la realizzazione della variante nord alla via Emilia, il completamento della Modena-Sassuolo urbana, il completamento della tangenziale sud di Modena, la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario, la mitigazione totale del tratto urbano della ferrovia storica, eccetera —:

se non ritengano necessario portare all'esame del Parlamento, per le determinazioni di competenza, l'intera materia del progetto denominato «Alta velocità», per le pesantissime ripercussioni ed effetti sui cittadini, sull'ambiente, sulla qualità della vita di tanta parte della popolazione e per i costi elevatissimi, e che ogni giorno appaiono più incerti, posti a carico della collettività;

se non ritengano di valutare, con opportune indagini ed approfondimenti, la correttezza formale e sostanziale delle assegnazioni effettuate alla fine del 1991 da Tav spa ai consorzi, con funzioni di *general contractor*, per le varie tratte in cui è suddivisa la linea Milano-Napoli e dei successivi accordi integrativi (l'ultimo è di poche settimane fa), anche alla luce delle disposizioni contenute in particolare nelle normative sulle procedure di aggiudicazione degli appalti di lavori pubblici

(decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406);

se, ed in quale modo, intendano operare per eliminare i fenomeni di infiltrazione della malavita organizzata già evidenziati dai lavori della commissione parlamentare antimafia, nonché come, e con quali mezzi, garantirà il non proliferare di tali gravissime situazioni dei lavori sulla linea Milano-Napoli;

se non ritengano necessario, nelle more delle indagini, valutazioni ed interventi sopra indicati, lo spostamento della conferenza dei servizi relativa alla tratta Milano-Bologna, prevista per il 24 giugno 1996, anche alla luce delle determinazioni assunte da alcuni degli enti locali interessati sulla esigenza di approvare solo progetti complessivi per tutta la tratta citata;

se non siano censurabili, costituendo anche motivo di illegittimità oltre che di responsabilità dei relativi amministratori e consiglieri, le determinazioni assunte dal consiglio provinciale e dal consiglio comunale di Modena i quali, pur ritenendo elemento di rilievo in ordine alla scelta del corridoio di attraversamento del territorio provinciale i più bassi costi rea-

lizzativi dell'opera secondo il tracciato cosiddetto Centro-Nord, hanno condizionato le decisioni ad una lunghissima serie di richieste di costruzione di decine di opere — il cui onere è posto a carico della intera collettività nazionale — che vanno dallo spostamento di parte della ferrovia storica, con cessione gratuita alla amministrazione comunale dell'area di sedime dismessa, alla modifica del casello autostradale Modena Nord, al completamento della tangenziale sud di Modena, all'interramento per oltre 2 chilometri della Modena-Sassuolo, alla realizzazione di varianti, sottopassi, eccetera;

se non ritengano contraddittoria la determinazione assunta dalle amministrazioni provinciale e comunale di Modena che hanno scartato, eccependo motivi tecnici e di fattibilità, l'ipotesi del passaggio della linea in galleria, nel sedime dell'attuale ferrovia, mentre la città di Modena verrà attraversata per oltre 4 chilometri dalla linea ferroviaria Modena-Sassuolo, di cui è previsto l'interramento in trincea coperta.

(2-00067)

« Giovanardi ».

(26 giugno 1996).

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI

Missioni valedoli nella seduta pomeridiana dell'11 luglio 1996.

Amoruso, Bindi, Calzolaio, Dameri, Dini, Ladu, Marongiu, Mattioli, Pennacchi, Tremaglia, Treu, Vigneri, Visco, Vita.

Trasmissione dal ministro del tesoro.

Il ministro del tesoro, con lettera in data 3 luglio 1996, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 28, quinto comma, della legge 24 maggio 1977, n. 227, la relazione sulla cooperazione economica e finanziaria dell'Italia con i paesi in via di sviluppo relativa al secondo semestre 1995 (doc. XXXV-ter, n. 1).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

Richiesta ministeriale di parere parlamentare.

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato, a' termini della legge 14

novembre 1995, n. 481, la richiesta di parere parlamentare sulla designazione del Presidente e dei componenti dell'Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità per l'energia elettrica e il gas nelle persone, rispettivamente, del professor Pippo RANCI e dei professori Giuseppe AMMASSARI e Sergio GARRIBBA.

Tale richiesta è deferita, a' termini dell'articolo 2, comma 7, della precitata legge 14 novembre 1995, n. 481, alla X Commissione permanente (Attività produttive).

Atti di controllo e di indirizzo.

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