

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI

La seduta comincia alle 9,35.

ROSANNA MORONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 20 maggio 1998.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Berlinguer, Burlando, Cappella, Copercini, Fabris, Finocchiaro Fidelbo, Maccanico, Mattioli, Scalia, Turco, Visco e Vita sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni (ore 9,40).

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

(Interventi per il Giubileo nelle zone colpite dal terremoto del 1997)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Benedetti Valentini n. 2-00879

(vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 1).

L'onorevole Benedetti Valentini ha facoltà di illustrarla.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In ordine a questa interpellanza di abbreviazione delle procedure per l'attivazione dei finanziamenti in favore di Assisi e dei comuni della Valnerina, l'ufficio per Roma capitale grandi eventi ha fatto rilevare come il rispetto dei termini per la realizzazione delle opere finalizzate all'evento giubilare sia condizione essenziale che investe tutti gli interventi oggetto di finanziamento da parte dello Stato, compresi quelli che interessano le zone terremotate delle regioni Marche e Umbria.

Per quanto riguarda le procedure accelerate, proprio in considerazione delle osservazioni dello stesso interpellante, in deroga alla normativa vigente per le opere da realizzare nei territori colpiti dal terremoto del 26 settembre 1997 si applicano le norme di accelerazione anche in deroga alla legge n. 109 del 1994 sugli appalti, previste dagli articoli 8 e 14 del decreto-legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito nella legge 30 marzo 1998, n. 61. Peraltro, con una decisione assunta dalla Commissione, successivamente all'attribuzione dei finanziamenti e all'individuazione dei progetti da finanziare, gli enti ecclesiastici sono stati equiparati ai privati e, quindi,

sottoposti alla disciplina della legge n. 109 soltanto quando il contributo è superiore al 50 per cento. Dunque, vi è un'ulteriore accelerazione delle procedure oltre quella già prevista nel decreto per il terremoto che ho appena indicato.

PRESIDENTE. L'onorevole Benedetti Valentini ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00879.

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Onorevole Presidente, onorevole sottosegretario, la risposta è sicuramente carente e, dunque, in sé e per sé insoddisfacente. Naturalmente, non lo è tanto nei miei confronti, quale interpellante, quanto nei confronti delle aspettative delle comunità e degli enti locali che vedono con grande preoccupazione trascorrere il tempo, avvicinarsi le scadenze giubilee senza che si sia messo in moto il percorso virtuoso che avrebbe dovuto vederci preparati a queste scadenze.

Il sottosegretario si è limitato, invero, a riferire delle norme contenute negli articoli 8 e 14 del decreto, peraltro convertito in legge, non senza polemiche e non senza nostre osservazioni e con rigetto, in pratica, di tutti i nostri pur costruttivi emendamenti, con riferimento alle normative sulla ricostruzione, e di una ulteriore decisione su un tema, tutt'affatto che particolare, qual è quello della equiparazione degli enti ecclesiastici ai privati; tema che ha un suo rilievo ma che ha un aspetto particolare in quanto nel rapporto tra enti ecclesiastici e privati apre una finestra su un argomento estremamente delicato. Per essere ancora più precisi, anche con riferimento alla selezione, o presunta tale, dei progetti che sono stati portati all'esame della commissione, debbo far presente, per restare in tema, che per quanto riguarda in particolare il territorio di Assisi, che è il primo territorio che ho citato nella mia interpellanza, la gran parte dei progetti, pur estremamente significativi e necessari per un'accoglienza efficiente e dignitosa dei cospicui flussi di pellegrini e di visitatori che sono previsti nel territorio e nella

città di Assisi, non è stata approvata. In particolare, è ben noto — e deve essere noto al sottosegretario — che la gran parte dei mirati progetti presentati dal comune di Assisi e dalla stessa curia vescovile di Assisi non è stata approvata, provocando sul territorio uno sconcerto notevole, anche con riferimento alla irrazionale distribuzione dei progetti approvati e del flusso di finanziamenti erogati in altre direzioni, in altre parti del territorio, anche in parti non particolarmente coinvolte dai flussi giubilee previsti e preventivabili.

In sostanza, è ben noto che documenti allarmati sono partiti dai territori; in particolare, il documento del consiglio comunale di Assisi (per non parlare dei comuni della Valnerina, tra cui quello di Cascia per quanto attiene ai visitatori per ragioni di culto, cioè per il richiamo del culto di santa Rita da Cascia, e quello di Norcia per quanto attiene a san Benedetto) ci sollecitò (dico « ci » riferendomi ai parlamentari di tutti i gruppi politici) ad affrontare in maniera assai più drastica e risolutiva il problema.

In altre parole, nell'interpellanza io denuncio e mi faccio portavoce della denuncia di un grande allarme che proviene dal territorio, in ordine al ritardo nelle procedure di approvazione dei progetti mirati, alla maniera a nostro giudizio assolutamente aselettiva con cui i progetti stessi sono stati approvati o rigettati (ho citato un esempio estremamente importante qualche quello di una delle capitali del turismo — se è lecito così definirlo — giubilee), nonché ai tempi che si restringono paurosamente.

In buona sostanza siamo ormai a poco più di un anno dalla scadenza dell'ottobre 1999 stabilita per l'esecuzione di queste opere. Sinceramente, considerando i tempi normali della realizzazione di interventi che hanno una natura strutturale (comunque si tratta di effettuare interventi che normalmente vediamo dipanarsi nell'arco di più anni), mi chiedo come si possa rispettare in maniera seria e proporzionata alla domanda, alla necessità, la

scadenza dell'ottobre 1999: si tratta di un aspetto che a questo punto mi lascia estremamente perplesso.

Se il Governo ritiene di non dover adottare misure effettivamente straordinarie di abbreviazione dei tempi — ovviamente abbinandovi strumenti di controllo per verificare la trasparenza di ogni procedura abbreviata —, in particolare per quanto riguarda questi territori ad altissima valenza e ad altissimo interesse in vista del Giubileo, mi pare che si vada ad assumere una responsabilità formidabile, che giustamente dai territori, mettendo le debite mani avanti, si tende a riversare sul Governo stesso.

Debbo dunque dichiararmi insoddisfatto della stringata ed inesaustiva risposta del Governo e debbo invitare lo stesso in maniera molto pressante, anche al di là della mia interpellanza, a porsi nuovamente il problema se in particolare per taluni territori come quelli citati nell'interpellanza non sia il caso, attraverso un opportuno tavolo di concertazione, di stabilire misure di accelerazione straordinaria, scorciatoie straordinarie per l'attuazione degli interventi deliberati, fermo restando che bisognerebbe deliberarne anche altri, accompagnandoli con opportuni, anche se straordinari, strumenti e misure di controllo.

(Interventi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Aloi n. 2-00968 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 2).

L'onorevole Aloi ha facoltà di illustrarla.

FORTUNATO ALOI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, l'interpellanza a firma mia e dei colleghi Valensise, Fino e di altri parlamentari calabresi obbedisce ad una logica che già abbiamo espresso in questa sede in una precedente circostanza in cui abbiamo parlato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Ritenevamo e riteniamo, signor rappresentante del Governo, che alcune notizie che insistentemente ricorrono (tra l'altro, anche in una risposta che ella precedentemente ci ha dato ha in fondo confermato tale impressione) dimostrino che è in atto la volontà di guardare all'autostrada Salerno-Reggio Calabria con un occhio diverso rispetto alla *ratio* che stava alla base di questa arteria. Sembra, quindi, che questa autostrada, che si colloca nella realtà del Mezzogiorno, debba avere un significato diverso sotto il profilo economico e finanziario, perché nella logica dell'impegno verso il meridione questa avrebbe dovuto costituire un elemento di incidenza sul piano dello sviluppo. Da qui deriva il fatto che si tratta di un'autostrada senza pedaggio che, secondo la logica di allora, che per noi è sempre valida, doveva servire, ripeto, ad imprimere una particolare accelerazione in direzione dello sviluppo del sud. È chiaro, infatti, che la logica delle comunicazioni e delle infrastrutture è alla base di tutte le teorie in ordine allo sviluppo, perché nessuno può pensare di avviare un processo di decollo di un'area tanto ampia del paese prescindendo dall'importante dato infrastrutturale costituito dalle varie arterie, strade, autostrade, eccetera. Analogo discorso, ovviamente, signor sottosegretario, vale per il ponte sullo stretto, di cui tanto si sta discutendo e su cui noi ritorneremo. In proposito abbiamo già presentato una serie di atti parlamentari, volti a fare chiarezza: non è possibile pensare, infatti (lo abbiamo ribadito tante volte, insieme con l'onorevole Valensise ed ai colleghi della nostra parte politica e dell'area del polo), che mentre vi è un determinato impegno da parte del Governo vi sia contemporaneamente, all'interno dell'esecutivo, qualche ministro che assume l'atteggiamento di chi rema contro, a volte con dichiarazioni rilasciate in libertà.

Per quanto riguarda la Salerno-Reggio Calabria, per noi la logica del pedaggio ha un significato che indubbiamente non può trovare rispondenza in analisi che abbiamo ritenuto — per usare un eufemismo

— superficiali. Nel corso di due convegni, promossi formalmente dalla CGIL e dal PDS, è emersa, in fondo, la tesi prevalente che occorrerà recuperare il discorso del pedaggio, ritenendo che, in definitiva, le motivazioni che stavano alla base della decisione dell'esenzione dal pagamento sarebbero da ritenere ormai superate, perché la situazione storica, economica e finanziaria sarebbe diversa. Ma diversa in che senso? Abbiamo forse risolto la questione meridionale? Fra l'altro vi è, signor sottosegretario, un recupero direi in termini demagogici della « questione meridionale » perché, dopo che si è abbondantemente parlato di « questione settentrionale » per tenere buone certe forze politiche che si muovono nell'area del nord, alla fine si spinge l'interruttore e, a fasi alterne, si parla di « questione meridionale ». Un certo ministro dell'interno la mattina si sveglia e dice che si pone una « questione meridionale », che in effetti c'è e c'è sempre stata. E naturalmente non ci stanchiamo di ripetere che il discorso dell'arteria autostradale Salerno-Reggio Calabria ubbidisce ad una logica che fa certamente parte della problematica meridionale, che per noi (lo ripetiamo, perché siamo attestati su questa posizione da sempre come analisi culturale, storica, socio-economica) si può risolvere solo a condizione che diventi questione centrale, quindi nazionale.

A parte questo, comunque, riteniamo che le condizioni storiche, economiche, sociali, finanziarie del sud non siano assolutamente mutate, per cui non si può venire a dire che il pedaggio da pagare per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria deriva dal fatto che sono cambiate le condizioni esistenti in questa area del paese: ci sembra un'analisi molto peregrina, che nella nostra interpellanza — lo ribadiamo — abbiamo definito superficiale, con la quale sembra si voglia effettuare un recupero secondo una logica un « tantino » (mi si passi il termine) ipocrita, proprio nel senso dell'etimo greco (e l'amico onorevole Filocamo che viene da quell'area di autentica grecità che è la Locride sa cosa voglio dire). Resta il fatto

importante che secondo noi non si può, su questo ci soffermiamo nella nostra interpellanza, affermare (a meno che il sottosegretario non ci dica cose diverse) che, orientandosi nella direzione del pagamento del pedaggio, si va incontro alle esigenze del Mezzogiorno d'Italia.

A nostro avviso, lo sottolineiamo, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, con tutto ciò che essa rappresenta, costituisce un elemento importante sotto il profilo dello sviluppo ed ovviamente del decollo economico del Mezzogiorno. Non si può nemmeno tirare fuori l'altro argomento (che ci è parso il Governo abbia strumentalmente utilizzato) secondo cui lo stato di dissesto dell'autostrada deriva dal fatto che essa non è, come altre autostrade, affidata alla « manus » privata: non vorremmo infatti che si entrasse in questa logica di privatizzazione *tout court*, in quanto ci sembra che il rapporto (come dicono i filosofi) di causa ed effetto, che dovrebbe sussistere in relazione al fatto che le autostrade si trovano in uno stato di dissesto, non possa assolutamente mettersi in piedi, dato che la causa non è costituita dal fatto che l'autostrada viene percorsa gratuitamente, anziché dietro pagamento di un pedaggio.

Ci sembra questa un'argomentazione speciosa, che viene tirata fuori per cercare da parte del Governo una giustificazione: almeno così ci è parso, a meno che stamane il sottosegretario non ci dia notizie diverse e ci parli, ce lo auguriamo, di una resipiscenza del Governo sulla questione. Resta il fatto che noi parlamentari calabresi e meridionali abbiamo ritenuto, con questa interpellanza, di suonare il campanello d'allarme perché vi è uno stato di diffusa preoccupazione al riguardo. C'è infatti uno stato di preoccupazione, perché, come si sa, questa autostrada si trova in un'area debole, dal punto di vista economico e sociale, del paese. Anche i « contratti d'area », che adesso si sta cercando di attivare, sono ben povera cosa, né il problema dell'occupazione, che è quello centrale, cardine, principe, può assolutamente essere risolto attraverso i « pannicelli caldi » di qualche

« lavoro socialmente utile », che una volta concluso — tra l'altro sono lavori di breve durata — finisce per non dare risposta alla piaga terribile della disoccupazione, che incide nel Mezzogiorno in misura veramente assurda e inaccettabile.

Sono queste, quindi, onorevole rappresentante del Governo, le motivazioni di ordine generale che noi riteniamo di dover rassegnare a lei e al Governo perché ci si renda conto che è un po' superficiale pensare che semplicemente l'iniziativa del pagamento del pedaggio possa risolvere i problemi di questa autostrada. Non è questo che può dare una risposta ai problemi di questa arteria in termini di efficienza e praticabilità, quindi agli interessi degli utenti. Si tratta invece di un espediente, che serve solamente a drenare altro denaro attraverso una logica che è quella dell'imposizione di balzelli che stanno a più riprese e a più livelli tormentando gli italiani, facendo sì che nel concerto dei paesi europei l'Italia sia quello che fa pagare ai propri concittadini uno dei più alti se non il più alto peso fiscale.

Attendo la risposta del rappresentante del Governo, alla quale replicherà, come suo solito, in modo molto puntuale, il collega Valensise (*Applausi dei deputati dei gruppi di alleanza nazionale e di forza Italia*).

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

ANTONIO BARGONE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'autostrada Salerno-Reggio Calabria è considerata dal Governo di un'importanza strategica per le comunicazioni sul territorio italiano, per il rapporto tra il Mezzogiorno e le altre realtà d'Italia. Proprio per queste ragioni, dopo tanti anni di disattenzione nei confronti di questo tratto autostradale, il Governo si è impegnato per una serie di interventi urgenti volti a recuperare una manutenzione che nel passato non è stata effettuata soprattutto per mancanza di volontà politica e di flussi finanziari.

L'autostrada oggi presenta un buon piano bitumato, con le relative pertinenze, in uno stato di manutenzione sufficiente. È evidente però che il livello di servizio è scaduto nel tempo a causa di: una nuova normativa sulle caratteristiche geometriche della strada; un uso diverso dell'arteria, da porre in relazione agli accresciuti volumi di traffico, con caratteristiche più elevate di portata e di velocità; una normativa sulle strutture che prevede tassi di sollecitazione diversi da quelli vigenti all'epoca della costruzione dell'arteria; una normativa sui ponti che ha incrementato i carichi mobili; una nuova normativa sulla stabilità dei pendii e dei piani di posa. È quindi evidente che questi fatti sopravvenuti hanno reso assolutamente necessaria un'azione diretta alla manutenzione, all'adeguamento e alla messa in sicurezza della Salerno-Reggio Calabria.

Per far fronte a tutto questo e per una diversa sensibilità che rispetto alla Salerno-Reggio Calabria ha manifestato questo Governo, è stato dato incarico all'ANAS di avviare un piano di interventi che prevede appunto l'ammodernamento in sei anni.

Anche se si dispone già di un certo numero di progetti esecutivi, non si può procedere indiscriminatamente alle relative cantierizzazioni (come sapete, è già avvenuto per tre lotti ed avverrà per altri undici entro l'anno), se non ciclicamente, per un numero limitato di quindici; altrimenti vi è il rischio di dover chiudere completamente la percorrenza del tratto autostradale. Questo anche per evitare di ridurre le velocità commerciali al di sotto di valori tollerabili.

Gli ultimi cantieri saranno avviati nel 2001, l'ammodernamento sarà completato entro il 2003. Evidentemente, a tal fine saranno assicurati flussi finanziari pari a circa mille miliardi per anno fino al 2002, così come è già avvenuto per il 1997.

Si fa presente, peraltro, che attraverso un finanziamento pari a 65 miliardi sarà garantita la progettazione dell'intera autostrada entro aprile 1999.

L'ammodernamento, l'adeguamento e la messa in sicurezza della Salerno-Reggio

Calabria, proprio per la sua importanza strategica, sono quindi un impegno primario del Governo.

Dopo l'ammodernamento il Governo sta pensando alla possibilità di garantire una manutenzione ed una gestione più adeguate dei tratti autostradali. Non è un obiettivo che si vuole raggiungere oggi, ma a seguito degli adempimenti di cui ho già parlato. A tal fine un gruppo di lavoro costituito presso il Ministero del tesoro — insieme con il Ministero dei lavori pubblici — sta lavorando ad un progetto di pedaggio che possa garantire la gestione dell'autostrada esattamente come tutte le altre autostrade italiane, comprese quelle del Mezzogiorno (perché nel meridione vi sono autostrade in cui già si paga il pedaggio). Vorrei ricordare che non si tratta né di un'imposta né di una tassa: è il pagamento di un servizio così come erogato.

È chiaro che, per arrivare a questo obiettivo, sarà necessario un provvedimento legislativo. Il Parlamento sarà coinvolto, dunque: il Governo non farà ricorso a provvedimenti amministrativi o d'autorità. La legge con cui era stata prevista la costruzione della Salerno-Reggio Calabria, infatti, non prevedeva il pedaggio, per una valutazione compiuta all'epoca (sulla quale non voglio soffermarmi in questo momento). Successivamente sarà necessaria una gara per l'affidamento in concessione. In sostanza, per nessun tratto autostradale noi possiamo derogare ai normali strumenti previsti dalla nostra legislazione e dalle direttive comunitarie. Naturalmente, su questo il Parlamento dirà qual è la sua opinione.

In conclusione, poiché sull'argomento è in corso una discussione abbastanza vivace, vorrei essere chiaro sul fatto che il Governo è impegnato ad ammodernare l'autostrada. Fino a quando questo non sarà avvenuto, non ci porremo il problema della sua gestione, e quindi anche di una manutenzione dell'autostrada più adeguata rispetto all'attuale e, soprattutto, in tempo reale. Faccio presente che la tempestività della manutenzione è particolarmente importante ai fini di una

razionale utilizzazione delle risorse: se i tempi si allungano rispetto alle esigenze poste, è chiaro che le risorse da impegnare saranno sicuramente superiori.

Ciò detto il Governo, come ho ricordato, si pone un problema che riguarda tutte le autostrade europee; in questa ottica sarebbe difficile considerare la Salerno-Reggio Calabria diversamente dalle altre autostrade (comprese quelle delle regioni meridionali sulle quali il pedaggio è già in vigore). Ribadisco però che, a tal fine, sarà necessario un provvedimento legislativo di modifica della disciplina vigente, sul quale sarà impegnato il Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di replicare per l'interpellanza Aloi n. 2-00968, di cui è cofirmatario.

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, ringraziamo il rappresentante del Governo per l'accuratezza con cui ha ritenuto di rispondere alla nostra preoccupata interpellanza. Devo dire però che la risposta, benché apparentemente logica e « concausata » da circostanze e riferimenti legislativi, non tiene conto di due aspetti: della realtà unica del Mezzogiorno e dell'interpretazione che di questa realtà ha dato in un'intervista un autorevolissimo componente del Governo, il ministro Ciampi.

Ieri su *Il Corriere della Sera* — ho qui il ritaglio del giornale — il ministro ha descritto le necessità del Mezzogiorno ed ha addirittura indicato il meridione come la « nuova frontiera », usando un'espressione che viene dallo scoppio della civilizzazione e dello sviluppo americani. La nuova frontiera è infatti un'espressione venuta da oltre oceano.

Ieri, dunque, Ciampi ha dichiarato che, essendo arrivato il momento, bisogna dare una forte accelerazione al Mezzogiorno, che ha necessità di uno stimolo: servono infrastrutture, serve sicurezza, servono capitali iniziali. Ha inoltre precisato: « Di questa agenzia per il Mezzogiorno non vogliamo fare un carrozzone ».

Dunque, il concetto fondamentale espresso dal ministro è quello della ne-

cessità di creare nel sud d'Italia le condizioni per attirare impieghi di capitale ed attività economiche. « Si apre una stagione nuova » — è Ciampi che parla — « ci crediamo noi, ci devono credere gli imprenditori. Bisogna cercare di convincere gli industriali del nord, che magari a Vicenza non trovano manodopera, ad investire al sud ». Questa è l'indicazione del Governo, queste sono le necessità oggettive del Mezzogiorno.

Vorrei ora fare riferimento ai presunti impegni comunitari per il « pedaggiamento »: uso questo neologismo inventato non so da chi perché l'ha usato prima di me l'autorevole rappresentante del Governo, volendo far riferimento all'imposizione del pedaggio (forse è meglio utilizzare questa espressione meno barbara).

Se l'autorevole ministro del tesoro Ciampi, che è colui che ci ha rappresentato in Europa, ha dunque indicato l'obiettivo di raggiungere uno sviluppo del Mezzogiorno, perché esso diventi una nuova frontiera, cioè un punto di accelerazione dei fenomeni di sviluppo, di queste cose il Governo nella sua collegialità deve tener conto: non può far riferimento a presunti obblighi europei di autostrade a pagamento, anche perché tutti noi abbiamo viaggiato in Europa e sappiamo benissimo che vi sono moltissime autostrade gratuite. Basta andare in Germania ed in Francia: si vedrà che, se vi sono autostrade a pedaggio, ve ne sono anche moltissime non a pagamento, che peraltro sono strategiche: cito, per fare un solo esempio, quella che porta da Francoforte a Bonn.

Siamo dunque profondamente preoccupati, non voglio dire né soddisfatti né insoddisfatti. È vero che il sottosegretario Bargone nella sua responsabilità e nella sua sensibilità di meridionale ha voluto edulcorare la prospettiva, facendo riferimento a tempi lunghi ed ai risultati di eventuali studi e rinviando tutto al nuovo millennio, ma è altrettanto vero che la preoccupazione rimane e non giova ricordare i tempi lunghi che saranno necessari per la realizzazione dei progetti e l'esecuzione dei lavori.

La nostra preoccupazione nasce infatti dalla circostanza che cogliamo un contrasto tra la linea tecnocratica del Ministero dei lavori pubblici e la linea costruttiva, di sviluppo dell'autorevolissimo ministro del tesoro Ciampi. Il Governo si metta dunque d'accordo con se stesso: se è vero che il Mediterraneo ha una posizione centrale e che il sud è la nuova frontiera, è altrettanto vero che qualsiasi ostacolo deve essere superato anche e soprattutto nell'interesse dell'Europa.

Peraltro, se è vero che il Mezzogiorno sta godendo — neppure tanto casualmente, perché la geografia è una scienza senza opinioni ed è anzi una scienza di dati di fatto — di un periodo favorevole (la geografia ci dice che il porto di Gioia Tauro, che era fallito come porto di un centro siderurgico che non è mai esistito, ha potuto essere riscoperto dai traffici mondiali per le modalità nuove di questi ultimi), è altrettanto vero che il Governo deve tener conto di tali realtà. La « modalità » autostradale deve essere tale da assorbire i traffici che proverranno sempre di più da quel porto, con beneficio per l'intero Mezzogiorno.

Se dobbiamo considerare, come dice Ciampi, il sud la nuova frontiera, se dobbiamo considerare che nel Mediterraneo si stanno spalancando prospettive storiche e mercati immensi, allora dobbiamo comportarci in maniera coerente. Sto riprendendo le parole di Ciampi e non dicendo la mia opinione! Ripeto, sono parole di Ciampi, che interpreta opinioni peraltro largamente diffuse su aspetti in ordine ai quali la nostra parte politica combatte da anni.

Pur prendendo atto della prudenza che ha caratterizzato la risposta del sottosegretario Bargone, che è un abile uomo politico, un meridionale e che sa benissimo che gettare... la benzina sul fuoco è un'operazione che i politici avveduti non devono mai compiere, chiediamo al Governo di mettersi d'accordo con se stesso.

Ci riferiamo agli indirizzi generali del Governo, che non trascurano le posizioni oggettive e tecnologiche del Ministero dei lavori pubblici, ma che devono tener

conto di realtà sociali ed economiche (soprattutto economiche), derivanti dalle nuove frontiere del traffico e dalle prospettive che il ministro Ciampi ha individuato nello sviluppo del Mediterraneo.

Il Governo ha il dovere di ammodernare l'autostrada Salerno-Reggio Calabria perché quest'ultima è un'autostrada, diciamo, di emergenza. Su questo noi siamo perfettamente d'accordo, perché la conosciamo palmo a palmo e sappiamo benissimo quanto essa sia pericolosa e quanto siano stati (non voglio dire altro) improvvisati i progetti per quella autostrada, nonostante che fin da allora si costruissero arterie di ben altro livello e capacità di assorbimento del traffico.

Il Governo deve portare avanti una politica che tenga conto delle prospettive lontane e dovrà, coerentemente, prendere posizione in materia di riparazioni. Prendiamo atto di quanto ci viene detto relativamente alle operazioni, agli interventi di ammodernamento e di cancellazione delle « storture » che caratterizzano molti tratti del percorso autostradale tra Salerno e Reggio Calabria. Inoltre il Governo dovrà comportarsi in coerenza con tali prospettive provvedendo a riparazioni indispensabili e doverose di infrastrutture che devono favorire la « modalità » su gomma da e per Gioia Tauro. Non possiamo fare il deserto alle spalle di Gioia Tauro o rischiare, attraverso operazioni di pedaggio che non sono economicamente valide nell'ambito dello sviluppo italiano, di bloccare quello che viene definito da Ciampi il miracolo di Gioia Tauro con riferimento alla modalità dei portacontainers, che ha fatto balzare questo porto in testa alle classifiche per tonnellaggio di merci scaricate.

Chiediamo dunque al Governo attenzione generale e, con riferimento alle numerose opere di ammodernamento dell'autostrada, un'attenzione maggiore a tutta la viabilità che sta alle spalle del porto di Gioia Tauro. Sono ormai due anni che questo Governo è in carica ed è da due anni che ho richiamato l'attenzione del Governo sull'assurdità di un porto che, pur avendo un movimento

annuo di merci di un milione di tonnellate, registra, alle sue spalle, diverse difficoltà negli svincoli autostradali e ferroviari. Queste sono cose vergognose; non esagero usando questo aggettivo che può sembrare forte e parlamentariamente non usuale. Lo ripeto, sono vergognosi i ritardi e sono sotto gli occhi di tutti; essi indubbiamente pregiudicano gli interessi degli operatori di tutte le parti del mondo.

In conclusione, prendiamo atto di quanto ci viene assicurato in ordine ai programmi di ammodernamento; ci auguriamo che questi ultimi siano accelerati per favorire lo sviluppo del Mezzogiorno e la « funzione mediterranea » di queste zone. Non possiamo non continuare a chiedere al Governo di essere coerente con se stesso e di dare alle intuizioni, che non sono intuizioni letterarie, ma sono quelle di un qualificato studioso dell'economia come Ciampi, lo spazio necessario, anche per quanto concerne la proiezione dei tempi, per consentire alle regioni del sud di avere uno sviluppo conforme all'incremento dei traffici che si sta registrando nel Mediterraneo ed alla funzione storica dell'Italia in questo mare. Quest'ultimo non solo ha un rilievo storico, ma è anche proiettato verso il continente africano in via di forte sviluppo, con prospettive interessanti in termini di incremento della produttività e dei consumi, che comporterà, inevitabilmente, una forte espansione dei traffici di tale continente con l'intera Europa (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Seguirebbero ora le interrogazioni Volonté n. 3-01810 e Fontan n. 3-02185. Tuttavia, poiché il sottosegretario Ladu, qui presente, è atteso in Commissione, chiederei agli onorevoli Volonté e Fontan la cortesia di far svolgere subito le interrogazioni Brunale nn. 3-01572 e 3-01734 e Volonté n. 3-01628, in modo da consentire al sottosegretario Ladu di recarsi quanto prima in Commissione. Subito dopo verrà data risposta agli strumenti degli onorevoli Volonté e Fontan.

Ringrazio gli onorevoli Volonté e Fontan per la loro cortesia.

(Piano di ristrutturazione dello stabilimento Piaggio di Pontedera)

PRESIDENTE. Passiamo alle interrogazioni Brunale nn. 3-01572 e 3-01734 e Volonté n. 3-01628 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3*).

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

Il sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato ha facoltà di rispondere.

SALVATORE LADU, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, il Governo esprime rammarico per non aver risposto prima a queste interrogazioni che, rispetto agli avvenimenti successivamente maturati, risultano eccessivamente datate. Tuttavia, ritengo utile fornire una risposta articolata, sia per un doveroso rispetto nei riguardi degli onorevoli interroganti sia per consentire loro di cogliere questa opportunità per un aggiornamento di questa complessa vicenda che, come dirò nella parte finale della mia risposta, ha registrato un ulteriore elemento importante per il futuro sviluppo del progetto industriale Piaggio.

Devo premettere che, nel periodo più acuto della crisi, alla fine del 1997 e all'inizio del 1998, il Governo ha seguito con estrema attenzione la vicenda, confrontandosi anche in sede locale con i sindacati e con l'azienda e scongiurando in questo modo il precipitare di una situazione obiettivamente difficile sul piano produttivo e di mercato, soprattutto se confrontata con le attese che il progetto iniziale presentato dalla Piaggio all'inizio del 1994 aveva suscitato in sede locale. A tale progetto era stata data una impenzata, favorendone l'ammodernamento, con l'impegno diretto di Giovanni Alberto Agnelli, che per un periodo non lungo ma significativo aveva rivitalizzato le speranze

di sviluppo dell'azienda. Avvenimenti dolorosi hanno influito su questa speranza e riproposto sul tappeto la gravità della crisi in tutto il suo potenziale dirompente. Ho ritenuto giusto premettere questa considerazione di carattere più generale agli elementi tecnici che sottoporro all'attenzione dell'Assemblea.

La società Piaggio, fin dal 1994, aveva avviato una politica di sviluppo e di espansione sui mercati europei ed internazionali, che aveva consentito nel successivo biennio di ampliare il volume di produzione e le quote di mercato. Lo sviluppo era accompagnato da una forte innovazione per quanto attiene al prodotto, specialmente nel settore motoristico. In tal contesto era stato predisposto un piano di investimenti idoneo a sostenere l'innovazione tecnologica necessaria per la produzione di nuovi motori. Complementare al programma era stata l'individuazione di una area limitrofa agli attuali stabilimenti e idonea alla localizzazione di una nuova officina in cui collocare le nuove produzioni. L'area successivamente acquistata dalla società è quella dell'ex aeroporto militare di Pontedera, confinante con la proprietà Piaggio.

Purtroppo il mercato non ha risposto positivamente al nuovo prodotto. Infatti, la vendita dei nuovi motori si è limitata a poche migliaia di esemplari. In tale contesto si è inserita una crisi finanziaria dovuta agli elevati costi in termini di produzione non trasferibili sui prezzi in un mercato altamente competitivo; crisi che ha causato ingenti perdite sugli esercizi finanziaria 1996-1997.

Per tale motivo la Piaggio ha presentato alle organizzazioni sindacali un piano di interventi per ridurre i costi fissi e quelli di produzione, per flessibilizzare le attività e modulare gli organici rispetto alle necessità produttive. Detto piano prevedeva pensionamenti, trasformazione di orario a *part time* in verticale e flessibilizzazione dell'orario annuo in relazione alle concrete possibilità di sviluppo collegate alle nuove motorizzazioni.

Nel contempo, il piano degli investimenti annunciato dall'azienda verrà portato avanti compatibilmente con le capacità economiche e finanziarie e con le concrete possibilità di crescita dei volumi collegate alla nuova motorizzazione.

Sotto il profilo occupazionale si fa presente che si sono svolti numerosi incontri presso il Ministero del lavoro; in tale sede, nel mese di febbraio 1998 è stato sottoscritto l'accordo che concludeva la procedura di mobilità attivata dalla Piaggio, che prevedeva la cessazione del rapporto di lavoro per 1.430 lavoratori. L'intesa raggiunta ha consentito di evitare i licenziamenti previsti dall'azienda facendo ricorso al pensionamento per i lavoratori con più anzianità di servizio (500 unità), riassorbendo 490 lavoratori attraverso l'adozione di un orario di lavoro annuale articolato in 48 ore d'estate e 34 d'inverno, adottato per fronteggiare le caratteristiche stagionali del mercato, ed avviando altri 450 lavoratori alla cassa integrazione straordinaria con ricollocazione degli stessi presso altre imprese del territorio, valorizzando in questo modo anche alcune iniziative dell'indotto della Piaggio.

L'accordo contiene rilevanti scelte di incremento della produttività, oltre alla riorganizzazione dei tempi di lavoro sulle linee di montaggio ed importanti impegni dell'azienda con una particolare attenzione agli investimenti produttivi e la riconferma della volontà di realizzare una nuova fabbrica presso l'ex aeroporto di Pontedera per la produzione di motori a basso impatto ambientale.

Per quanto concerne le prospettive industriali, è di recente dominio la notizia che la Piaggio ha concluso un importante accordo commerciale con la Moto Guzzi. In base a tale accordo, la società realizzerà motori a quattro tempi destinati ad equipaggiare i nuovi veicoli per il trasporto urbano progettati dalla stessa Moto Guzzi; tra questi anche una riedizione del mitico « Galletto », il guzzino rosso degli anni cinquanta e sessanta. In particolare, la Moto Guzzi acquisirà dall'azienda di

Pontedera *know how* e tecnologie per mettere a punto un monocilindrico da 600 cc. da realizzare in proprio.

Inoltre la società Piaggio fornirà motori per *scooter* di media cilindrata costruiti in provincia di Pisa. Questa seconda parte dell'accordo partirà nel novembre 1999 e si esaurirà nel corso dell'anno 2004. Da tale collaborazione industriale si prevede la nascita di un prodotto tutto italiano, realizzato con tecnologie di avanguardia e capace di competere in ambito mondiale, assicurando così una presenza sui mercati esteri mai realizzatasi in precedenza.

L'intesa Piaggio-Moto Guzzi può essere considerata il primo passo concreto della nuova divisione motori nata a Pontedera alla fine dello scorso anno nell'ambito dell'assetto strategico e di gruppo portato avanti con decisione dalla struttura dirigenziale della società. Questa intesa, se consolidata nel tempo, sembra poter assicurare alla Piaggio un periodo di tranquillità, consentendo di adottare uno schema produttivo di maggiore flessibilità al fine di cogliere tutte le opportunità del mercato.

Questa nuova situazione ha in questa fase un consenso motivato dalle forze sindacali, che hanno giocato un ruolo decisivo per il mantenimento della pace sociale nel momento più acuto della crisi ed hanno ripetutamente espresso la volontà di contribuire con un forte atteggiamento costruttivo al consolidamento delle intese di febbraio ed allo sviluppo dell'accordo con la Moto Guzzi.

PRESIDENTE. L'onorevole Brunale ha facoltà di replicare per le sue interrogazioni nn. 3-01572 e 3-01734.

GIOVANNI BRUNALE. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, il tempo trascorso (sei-sette mesi: lo ha ricordato lei nella risposta fornita questa mattina) non fa perdere oggettivamente di importanza all'argomento trattato. Nel frattempo, infatti, come ha ricordato, si è ricomposta la vicenda dopo che unilateralmente la Piaggio aveva avviato le pro-

cedure di mobilità per 1.430 lavoratori, procedure che si era inteso avviare a sostegno della proposta dell'azienda di promuovere un piano di ristrutturazione degli stabilimenti di Pontedera.

La ricomposizione è avvenuta sulla base di un accordo che, con un sofferto referendum, è stato approvato dalla maggioranza dei lavoratori. Do atto con soddisfazione del contributo che in questa vicenda è stato portato dal Governo, del ruolo attivo svolto dal Ministero dell'industria e da quello del lavoro per ricomporre una frattura, una ferita che si era aperta nelle relazioni industriali di questa importante azienda.

Tuttavia vorrei qui ricordare che l'allarme lanciato in occasione della vicenda prende corpo dalla consapevolezza delle difficoltà, dalla vera e propria crisi in cui si è venuta a trovare la Piaggio di Pontedera, la cui origine con ogni probabilità sta nelle scelte compiute negli ultimi anni dal suo gruppo dirigente nel tentativo di operare, sul mercato mondiale delle due ruote, con ingenti finanziamenti destinati al mercato asiatico e dell'America meridionale. Oltre a questo, però, l'origine sta anche nel rapporto, a mio modesto avviso, tra qualità e prezzo del prodotto nel quadro di una forte aggressività che il mercato nazionale ed europeo registra.

Queste difficoltà non possono essere scaricate *tout court* sui lavoratori, sulle condizioni organizzative e di lavoro interno alla fabbrica e sui livelli occupazionali, come abbiamo potuto vedere dall'esito della trattativa; è indubbia la necessità di perseguire maggiore flessibilità all'interno di una più complessiva azione di concertazione. Ciò che appare ineludibile in questa fase è l'impegno di destinare risorse a nuovi investimenti capaci di valorizzare da un lato le qualità professionali dei lavoratori Piaggio e, dall'altro, esaltare la vocazione di questo gruppo industriale nell'ambito della costruzione dei motori, come il recente accordo con la Moto Guzzi rappresenta. Per questo l'accordo stipulato, che ripropone con forza l'esigenza di realizzare a Pontedera le nuove officine meccaniche, deve essere

rispettato e verificato puntualmente. Ricordo che tale impegno trae origine da un contratto di programma stipulato tra il Ministero del bilancio e della programmazione economica e la Piaggio, già approvato dal CIPE e pubblicato il 30 maggio dello scorso anno sulla *Gazzetta Ufficiale*. Si tratta di un contratto di programma per complessivi 290 miliardi di investimento, 46 dei quali a carico del bilancio dello Stato.

Sottolineo che con l'ultima intesa la Piaggio si è impegnata a presentare all'inizio dell'autunno di quest'anno al comune di Pontedera la relativa domanda di concessione edilizia e, essendo questo un punto dirimente dell'accordo, mi permetto di chiedere al Governo la massima attenzione affinché esso possa essere rispettato.

Si pone un problema di credibilità, onorevole sottosegretario, sui rapporti e la concertazione che in questi anni sono stati avviati tra Piaggio, parti sociali ed istituzioni. Ha fatto bene lei a ricordare l'impegno delle parti sociali in questa vicenda e io voglio unirmi alle sue considerazioni sottolineando anche l'impegno delle istituzioni: comune, provincia e regione toscana hanno dato prova in questi anni, non meno di altri, di quali tipo di rapporto può essere instaurato per facilitare l'azione imprenditoriale e radicare questa attività in modo stabile e positivo in Toscana.

Sulla scorta di questa esperienza e sulla base dell'impegno profuso dai Ministeri dell'industria e del lavoro, comunque dal Governo nel suo complesso, è necessaria la massima attenzione affinché gli impegni assunti nell'ambito dell'accordo vengano rispettati.

PRESIDENTE. L'onorevole Volontè ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01628.

LUCA VOLONTÈ. Mi dichiaro parzialmente soddisfatto, anche perché — come lo stesso sottosegretario Ladu ha ricordato — ancora una volta si risponde ad interrogazioni datate, nel senso che l'accordo di cui il sottosegretario ci ha descritto con

minuzia tutti i particolari è positivo, è un accordo che mette ancor più in evidenza il vero spirito delle rappresentanze sindacali e degli stessi lavoratori di quest'azienda che hanno fatto di tutto per favorire una crescita produttiva e tecnologica della propria azienda, dopo la prematura morte del giovane Agnelli e l'abbandono di fatto della managerialità, in presenza di una superficialità del *management*, come peraltro ha detto fra le righe lo stesso sottosegretario. Dicevo che sono parzialmente soddisfatto della risposta, perché il regolamento della Camera prevede che alle interrogazioni si debba rispondere tempestivamente da parte del Governo; ciò, peraltro, non accade mai (di questo parleremo magari nella fase dei solleciti con il Presidente Violante). Crediamo che dare all'Assemblea — com'è già capitato altre volte; mi dispiace dirlo ad una persona che stimo molto come il sottosegretario Ladu — delle risposte in presenza, di fatto, di una soluzione già fortunatamente presa, non può certamente renderci soddisfatti.

A questo proposito, però, chiedo al sottosegretario Ladu che il Governo venga rapidamente a rispondere — mi spiace farlo in questa sede, ma mi sembra comunque opportuno — alle interrogazioni che più deputati hanno presentato sul caso Ansaldo, il quale presenta taluni aspetti che possono anche assomigliare al caso Piaggio; per trovare una soluzione a tale questione, auspico che si vada nella stessa direzione.

**(Commissariamento dell'Ente autonomo
acquedotto pugliese)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Volontè n. 3-01810 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 4).

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

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In merito a questa interrogazione, si deve dire che per

superare il grave stato di inefficienza e di irregolarità gestionale che ha portato l'Ente autonomo acquedotto pugliese ad una situazione di dissesto economico-finanziario tale da compromettere la stessa esistenza dell'Ente, il Governo ha assunto un'iniziativa rivolta al risanamento della situazione patrimoniale dell'Ente stesso mediante il commissariamento degli organi istituzionali. La nomina del commissario straordinario nella persona dell'avvocato Lorenzo Pallesi mira al miglioramento delle condizioni finanziarie dell'Ente quale presupposto necessario per la sua trasformazione in società per azioni, imposta dalla legge n. 36 del 1994, la cosiddetta legge Galli, e dal provvedimento collegato alla finanziaria del 1996. In proposito, giova sottolineare che il ricorso al modulo organizzativo privatistico, che trova appunto fondamento nella più recente legislazione, risponde proprio all'esigenza di gestire con criteri di continuità ed efficienza l'Ente e quindi, in definitiva, è volto a fornire agli utenti un servizio che assicuri la più alta qualità delle prestazioni, con contenuti oneri per la collettività.

Infine, l'Ente autonomo acquedotto pugliese, nella persona del commissario straordinario, rappresenta di non aver mai avuto contatti con i due gruppi francesi quali la *Société Generale des Eaux* e la *Lyonnais des Eaux*, precisando altresì che qualunque decisione concernente il destino proprietario dell'Ente spetta comunque al Governo.

Aggiungo che la decisione è stata assunta anche per salvaguardare il patrimonio dell'Ente, pure dal punto di vista delle risorse umane, dal momento che l'applicazione della legge n. 36 — e quindi della gestione del ciclo idrico integrato — e l'approvazione delle leggi di definizione degli ambiti territoriali ottimali portano naturalmente ad un ruolo diverso dell'acquedotto pugliese, che può essere positivo e di salvaguardia dei livelli occupazionali, oltre che della sua capacità gestionale e del suo *know how* tecnologico, soltanto

nel caso in cui si persegue questo obiettivo, che peraltro — come ho detto — è imposto dalla legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Volontè ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01810.

LUCA VOLONTÈ. Onorevole sottosegretario, pensavo che la sua risposta sarebbe stata un po' più articolata; anche se mi fa piacere l'affermazione che le hanno segnalato gli uffici, secondo la quale l'avvocato Pallesi non ha alcuna intenzione di svendere — come noi affermiamo —, non ha mai preso accordi con la *Société Generale des Eaux* e questa decisione spetterà al Governo, una volta terminata questa politica — diciamo così — di risanamento e di privatizzazione dell'Ente.

Dobbiamo però dirle, onorevole sottosegretario, che il 50 per cento del deficit che ricade sull'acquedotto pugliese è stato creato da morosità derivanti da altri enti pubblici (e lei questa cosa la sa certamente!). Lei sa anche certamente che l'avvocato Pallesi, appena insediato, ha scoperto quel buco di bilancio di 250 miliardi di lire all'interno dell'Ente, il quale però è stato creato in quarant'anni di gestione; non è quindi un buco venutosi a creare solamente dall'ultima amministrazione dell'acquedotto pugliese: è la storia di un Ente che forse, con questi provvedimenti e con queste indicazioni anche verso la privatizzazione, potrà trovare uno sbocco reale. Però l'avvocato Pallesi ha detto anche, come lei ha ricordato, che la gestione era stata un po' superficiale in questi anni e che egli avrebbe provveduto ad indire, per esempio, delle gare trasparenti, uscendo un po' dalle vecchie logiche che avevano invece caratterizzato la gestione dell'ente. Bene, le prime gare sono state espletate il 29 aprile, e mentre prima della nomina dell'avvocato Pallesi la situazione era tale per cui i maggiori aggiudicatari erano quattro, dopo sono diventati due, per un totale del 73 per cento degli impianti da gestire all'interno dell'Ente autonomo ac-

quedotto pugliese. Si tratta di due società che lei conoscerà, legate in qualche modo anche ad esponenti politici ben chiari, di cui lei certamente avrà conoscenza, anche perché gli spunti da cui siamo partiti per questa interrogazione ci sono venuti da una lettera archiviata dal Ministero dei lavori pubblici. Indubbiamente, le gare sono state realizzate con un metodo che ci sembra non troppo trasparente, perché alcuni criteri adottati sono stati discrezionali e soggettivi rispetto al punteggio di merito e alcuni esaminatori del bando di gara risultavano in qualche modo legati alle due grandi aziende che hanno vinto gare pari a 147 miliardi sui 200 miliardi del totale.

Signor sottosegretario, noi non vogliamo alzare un velo su una situazione che anche la sua risposta dimostra, non per cattiva volontà sua ma certamente degli uffici, di voler ridurre a qualche battuta generica. Vogliamo solo dire che tutto è lecito in questo paese, ma non lo è cercare di spacciare all'opinione pubblica maggiore trasparenza e insultare le vecchie gestioni quando si fa esattamente il contrario e quando a vincere alcune gare d'appalto sono personaggi riconducibili addirittura ad esponenti della maggioranza di questo e dell'altro ramo del Parlamento.

Dunque, una gestione oculata, una forma di privatizzazione, come lei ha ricordato, sono auspicabili, come lo è anche — e questo sì che dovrebbe comportare una maggiore vigilanza del Governo — una maggiore trasparenza nella gestione attuale del commissario Pallesi.

[Ripristino della galleria Pedesalto (Bl)]

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Fontan n. 3-02185 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 5*).

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

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* In merito a questa interrogazione, l'ANAS rappresenta

che il crollo di una parte della volta della galleria Pedesalto, nel comune di Fonzasò, sulla strada statale 50, potrebbe essere stato causato da diverse cause (vetustà del rivestimento, infiltrazioni d'acqua, ossidazione del materiale, urto accidentale o altre cause) la cui individuazione, quindi, richiede un accurato accertamento utile al fine di intervenire, ove necessario, garantendo sia la sicurezza delle maestranze che dovranno effettuare le riparazioni, sia quella dell'utenza veicolare.

Le opere di ripristino della galleria dovranno pertanto essere attentamente progettate ed eseguite sulla base di un'indagine conoscitiva delle cause precise più probabili che hanno comportato l'evento imprevisto. Al momento sono in corso tali indagini propedeutiche ai lavori di riparazione e quando saranno concluse, il che avverrà a breve, si provvederà ad individuare l'intervento necessario ed il relativo tempo occorrente a porlo in essere.

La risposta più puntuale, quindi, è che non è possibile pensare a lavori di somma urgenza dal momento che questi ultimi, senza avere un'idea chiara delle cause del crollo, potrebbero portare nuovamente ad un altro crollo, mettendo a repentaglio anche la vita delle maestranze. Evidentemente, dunque, queste opere di ripristino non possono che essere precedute da un'indagine e dalla valutazione delle ragioni del crollo.

PRESIDENTE. L'onorevole Fontan ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-02185.

ROLANDO FONTAN. Sono soddisfatto per la situazione, ma non per la risposta del sottosegretario che è già superata, perché è vero che bisogna fare questi accertamenti, però è altrettanto vero che, fortunatamente, anche grazie a pressioni ed altro, i lavori sono già iniziati. Questo sta a dimostrare quanto funzioni il rapporto tra ANAS e Ministero.

Ciò detto, vorrei approfittare della presenza del sottosegretario per esprimere alcune valutazioni. Innanzitutto, non esiste solo l'urgenza di cui ho parlato (ripeto,

i lavori sono già iniziati), ma occorre anche sistemare l'intera galleria e quel tratto di strada limitrofo — si tratta di una decina di chilometri circa — per il quale è necessaria un'azione particolare da parte dell'ANAS, quindi in questo caso del compartimento di Venezia.

Inoltre, il ministero sta predisponendo l'elenco delle strade che verranno trasferite alla regione, nel caso specifico alla regione Veneto. Chiedo pertanto che anche la strada statale 50, di cui fanno parte questa galleria e questo tratto di strada da sistemare, passi alla regione Veneto. Invito il sottosegretario a prendere nota di questi aspetti. Poiché la strada statale 50 è in parte nella provincia di Trento ed in parte nella provincia di Belluno — quindi compartimento ANAS Venezia — e dal 1° luglio le strade verranno trasferite tutte alla provincia di Trento, sarebbe logico e consequenziale che anche l'altro tratto della strada statale 50, quello insistente sulla regione Veneto, provincia di Belluno, venisse trasferito alla regione Veneto.

Ripeto, mi dichiaro soddisfatto, ma rivolgo queste sollecitazioni al sottosegretario.

(Diniego di informazioni sull'attività dell'AIMA)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Domenico Izzo n. 3-01992 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 6*).

Constato l'assenza dell'onorevole Domenico Izzo: s'intende che vi abbia rinunciato.

Per la risposta a strumenti del sindacato ispettivo (ore 10,38).

LUCA VOLONTÈ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCA VOLONTÈ. Presidente, visto che, non per colpa sua, l'articolo 129, comma 2, del regolamento non viene applicato in

questa Camera dei deputati, anche se l'abbiamo appena approvato, vorrei sollecitare lo svolgimento di alcune interrogazioni. Innanzitutto, poiché si è in piena discussione della possibilità di istituire una Commissione di inchiesta su Tangentopoli, con un'interrogazione rivolta al ministro di grazia e giustizia abbiamo chiesto di conoscere lo stato attuale delle indagini del *pool* sulle società finanziarie PCI-PDS.

Sollecito inoltre lo svolgimento della nostra interrogazione sulle cartelle impazzite, sulla dichiarazione congiunta dei redditi, evitata da questo modello unico; sappiamo che il modello unico deve essere consegnato entro il 15 giugno, quindi vorremmo evitare che il ministro venisse a risponderci dopo questa data per dirci che ormai è tutto finito.

Un altro sollecito riguarda la nostra interrogazione sull'IMAIE al Vicepresidente Veltroni, interrogazione che attende da due anni una risposta, nonché quella concernente alcuni problemi legati al territorio, le discariche del Varesotto, una tangenziale Fino Mornasco.

Vorrei infine citare altri due temi oggetto di interrogazioni che non hanno ancora avuto risposta e dei quali, tra l'altro, si è parlato anche sulle pagine dei giornali: mi riferisco al problema delle sette e degli attentati nel periodo del Giubileo ed alla questione delle pensioni ai mafiosi.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Volontè.

Si riprende lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni (ore 10,40).

PRESIDENTE. Onorevole Domenico Izzo, in via del tutto eccezionale (dovendo peraltro esprimere il mio disappunto per la sua precedente assenza) passiamo ora allo svolgimento della sua interrogazione n. 3-01992.

(Diniego di informazioni sull'attività dell'AIMA)

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le politiche agricole ha facoltà di rispondere.

ROBERTO BORRONI, *Sottosegretario di Stato per le politiche agricole*. Per fare fronte ai problemi e alle inefficienze che sono stati segnalati dall'interrogante, il Ministero per le politiche agricole ha predisposto uno schema di decreto legislativo di riforma dell'AIMA che è già stato trasmesso alla Conferenza Stato-regioni e alle altre amministrazioni interessate. Questo schema di riforma si propone di raggiungere due obiettivi fondamentali: rendere l'ente pagatore dello Stato più efficiente e nello stesso tempo più trasparente.

Lo schema prevede sostanzialmente un trasferimento dei compiti alle regioni per quanto riguarda la gestione degli aiuti, nell'attività istruttoria e nell'attività di controllo, ed uno snellimento delle procedure.

Per quanto riguarda, in particolare, il problema dell'informazione, l'AIMA si è attivata per l'attuazione della legge n. 675 del 1996, anche attraverso quesiti al garante, al fine di consentire l'accesso ai dati a tutti coloro che ne hanno diritto, nel rispetto della *privacy*.

A tal fine l'azienda ha istituito da oltre quattro anni — in anticipo quindi sulla citata legge — un ufficio utenza che fornisce agli interessati o loro delegati, e pertanto nel pieno rispetto dei principi della riservatezza dei dati, le informazioni richieste.

In proposito appare opportuno rilevare che il garante per la protezione dei dati personali, interpellato in merito alla possibilità da parte del ministero di rendere pubblici riferimenti a soggetti individuati o individuabili, ha ribadito che l'articolo 27 della legge n. 675 del 1996 stabilisce che la diffusione di dati personali da parte di soggetti pubblici è ammessa solo quando sia prevista da norme di legge o di regolamento.

Lo stesso garante ha inoltre precisato che riguardo ai dati dei quali è prevista da specifiche norme di legge la trasmissione al Parlamento vi è piena utilizzabilità da parte dei parlamentari nello svolgimento delle loro funzioni.

In assenza, quindi, di norme che dispongono nel senso sopra specificato, si deve ritenere che prevalgano i principi costituzionali di tutela della riservatezza garantiti dalla legge n. 675 del 1996.

Secondo quanto comunicato dall'AIMA, le procedure amministrative in vigore presso l'azienda impongono alla divisione competente di far stampare e inviare ai frantoiani (questa parte della risposta si riferisce non già all'interrogazione, ma ad un intervento svolto in aula dall'onorevole Izzo) i registri di molitura tramite il consorzio CSIA, che per convenzione è tenuto a provvedervi. Fino alla data dell'11 maggio scorso, sono stati fatti stampare ed inviati agli ispettorati regionali 42.830 registri. Circa il 90 per cento di essi risulta inviato ai frantoiani entro la data del 25 settembre 1997, mentre il restante 10 per cento è stato inviato in *tranches* successive a seguito di nuovi riconoscimenti o a seguito di richieste supplementari da parte degli stessi frantoiani, per errate valutazioni del loro fabbisogno fatte in sede di prima richiesta.

Nel caso specifico segnalato dall'onorevole Izzo si tratta di due frantoi della provincia di Matera, per i quali la regione Basilicata inviava in data 17 dicembre 1997 una richiesta supplementare di due registri ciascuno, unitamente alle richieste di altri sei frantoi. In data 15 gennaio 1998 l'AIMA provvedeva pertanto ad inviare al CSIA l'ordine di fornitura e soltanto in data 9 marzo 1998 l'Ispettorato regionale Basilicata informava telefonicamente del mancato invio di quattro registri. Nella stessa giornata del 9 marzo 1998 l'AIMA sollecitava il consorzio a provvedere alla fornitura, rinnovando l'ordine, che è stato evaso dal CSIA, unitamente a quello relativo ad altri 81 registri richiesti nel frattempo da altri ispettorati, in data 11 maggio 1998.

L'azienda ha assicurato che attualmente non vi sono richieste inevase.

Quanto al termine per la presentazione delle domande di aiuto, si precisa che la scadenza di esso è fissata dalla regolamentazione comunitaria al 30 giugno 1998.

PRESIDENTE. L'onorevole Domenico Izzo ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01992.

DOMENICO IZZO. Ringrazio il sottosegretario per la risposta articolata, che ovviamente, però, non esaurisce l'intera problematica. È sicuramente positivo valutare l'impegno del Governo per rendere più agile ed efficiente una struttura le cui carenze vengono, di fatto, riconosciute dal rappresentante del Governo. Tuttavia, certamente non è condivisibile che possano essere individuati come riservati dati che, a parere del sottoscritto, riservati non sono. Ho esemplificato la mia opinione osservando che, se chiedessi all'AIMA a quanto ammonta l'aiuto da percepirsi da parte dell'onorevole sottosegretario, l'AIMA dovrebbe negarmi tale informazione, poiché è da ritenersi riservata e personale; se viceversa chiedessi all'AIMA la ragione per la quale non viene evasa, o tarda ad essere evasa, la pratica di un qualsiasi cittadino della Repubblica italiana, l'AIMA avrebbe il dovere di precisarmi se la pratica è incompleta per quanto attiene alla documentazione, se presenta errori formali, ovvero se non viene evasa in quanto l'ufficio deputato risulta inadempiente.

Ebbene, signor sottosegretario, sono questi dati che vengono denegati dagli uffici dell'AIMA, non altri e a questo proposito ho chiesto che il Ministero per le politiche agricole, nell'ambito della sua azione di sorveglianza, provveda ad individuare responsabilità che sicuramente sul piano disciplinare esistono, nonché a verificare in capo a quali funzionari siano queste responsabilità. Non è infatti possibile accettare una visione della *privacy* quale viene intesa dall'AIMA, che serve a tutelare l'inefficienza di alcuni uffici, i