

territorio nazionale destinatari di un intervento economico che, oltre alla garanzia dell'acquisizione di una cultura e di una prassi favorevoli allo sviluppo globale, realizzi al proprio interno un miglioramento della qualità didattica nel rispetto degli obiettivi previsti nella carta dei servizi della scuola.

Il metodo di formazione degli istituti adottato dalla pubblica istruzione è stato ritenuto valido dalle associazioni cooperative le quali, attualmente, stanno divulgando il concetto presso altre realtà scolastiche e stanno procedendo alla costituzione di ulteriori quindici istituti comprensivi, localizzati prevalentemente nelle zone montane dell'Umbria e delle Marche recentemente colpite da un terremoto.

Vorrei ricordare, ancora in materia di istruzione, che nelle direttive emanate dal Ministero della pubblica istruzione in tema di riorganizzazione del servizio scolastico si è tenuta in particolare considerazione la specificità delle zone montane e gli schemi dei decreti ministeriali attuativi dell'articolo 40 della legge n. 449 del 1997, attualmente all'attenzione delle Commissioni parlamentari, pur nel rispetto dei vincoli economici contenuti in quella legge, prevedono che debbano essere valutati comparativamente gli eventuali disagi derivanti dai provvedimenti di riorganizzazione della rete scolastica e gli effetti negativi sull'efficacia dei processi formativi derivanti dall'esiguità delle dimensioni degli istituti interessati, con particolare riguardo al funzionamento della scuola nei comuni montani.

Analoga attenzione ed analoga differenziazione è stata prevista, nei provvedimenti attuativi del collegato alla finanziaria, per quanto riguarda il numero degli alunni per classe che, in via generale, è stabilito in 25 unità, ma a cui sono previste deroghe per le scuole di montagna. Infine, per favorire l'adesione e la permanenza degli insegnanti per un ciclo non brevissimo, è previsto che il servizio prestato dagli insegnanti nei comuni di montagna sia valutato di più ai fini della carriera degli stessi.

Una particolare convenzione è stata poi stipulata con l'ISTAT per la realizzazione di uno strumento conoscitivo essenziale della realtà di montagna. Si è commissionato all'ISTAT la realizzazione di un atlante che consenta l'analisi delle singole comunità montane e dei comuni che le compongono attraverso la individuazione dei limiti territoriali, la costruzione di mappe tematiche e di indicatori, sulla base di un insieme di varianti associate alle singole comunità e ai rispettivi comuni. Il progetto è destinato essenzialmente ai responsabili della pianificazione e gestione territoriale delle singole comunità montane (saranno forniti non solo su supporti cartacei, ma anche su CD ROM, che conterranno una banca statistica dei dati cartografici e la chiave per la consultazione di tutti gli archivi).

In tema di salvaguardia della fondamentale attività delle aree di montagna, che è quella agricola, il Ministero per le politiche agricole ha predisposto uno schema di decreto per l'istituzione di uno specifico albo dei prodotti di montagna, che è stato inviato all'Unione europea per valutarne la compatibilità con le vigenti disposizioni comunitarie in materia di marchi di denominazione e di origine.

Il Ministero per le politiche agricole ha inoltre allo studio diversi progetti di valorizzazione di specifiche attività agricole in montagna, il principale dei quali è quello relativo al restauro dei boschi italiani, elaborato in collaborazione con il sistema delle imprese operanti nel settore.

La parte più problematica della legge n. 97 riguardava — come è noto — le disposizioni in materia fiscale, che sin dall'inizio avevano comportato non poche incertezze interpretative e difficoltà attuative, attesa anche la coesistenza nell'ordinamento tributario di due forme di concordato: quello a regime e quello specifico previsto dall'articolo 16 della legge n. 97 relativo alle aree di montagna. Il dipartimento del Ministero delle finanze aveva originariamente presentato la proposta di abrogare l'articolo 16. Successivamente, la conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome, in data 3 ottobre

1996, aveva elaborato un proprio progetto con il quale aveva suggerito delle modifiche che rendevano l'articolo 16 compatibile con la più generale disciplina in materia di concordato. Il Ministero delle finanze aveva espresso parere positivo, ma allo stato degli atti la problematica relativa all'attuazione di quell'articolo deve ritenersi superata e abrogata per l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 218, che contiene una revisione organica dell'accertamento con adesione e della conciliazione giudiziale. Su questa materia si dovrebbe quindi ulteriormente intervenire con una proposta che, tenendo conto delle osservazioni della Conferenza Stato-regioni e di quelle del Ministero per le politiche agricole, risistemi le agevolazioni per la montagna in relazione a questa nuova disciplina più generale emanata in attuazione dell'articolo 3, comma 120, della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

Per quanto riguarda la dislocazione dei servizi, e in particolare di quelli postali, è noto che l'Ente poste è impegnato in una fase complessa di riorganizzazione che prevede la sua trasformazione in società per azioni; e, nella logica di questa riorganizzazione, è previsto che le agenzie postali ubicate in piccole località e con un traffico postale esiguo, adottino sistemi operativi diversificati miranti a riequilibrare il rapporto domanda-offerta (per esempio, nell'apertura a giorni alterni e nell'adozione di un orario parziale) in modo da consentire il servizio a costi controllati.

In relazione a tale organizzazione l'Ente poste sta lavorando, nelle varie province, in rapporto con le conferenze dei sindaci e in stretta correlazione con l'autorità amministrativa provinciale rappresentata dalle prefetture.

Si sottolinea che l'introduzione dell'operatore unico presso gli uffici meno produttivi deve comunque consentire di rispondere in modo adeguato alle richieste della clientela. Sono in corso progetti anche sperimentali, d'intesa con gli enti locali, per garantire il sostegno e lo sviluppo del servizio postale in tutti i servizi. I progetti in argomento, che hanno

diversi livelli di attuazione, uno dei quali è finanziato dall'azione pilota, di cui all'articolo 10 del fondo europeo di sviluppo regionale, sono in corso nelle regioni Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Lombardia, Alto Adige, Toscana, Emilia-Romagna e Piemonte.

Per quanto riguarda le questioni generali, ho già detto all'inizio che la legge n. 97 ha una filosofia di intervento orizzontale, nella quale le azioni delle singole amministrazioni dello Stato e delle singole amministrazioni pubbliche venga coordinata al fine di fornire una risposta complessiva che garantisca lo sviluppo economico e sociale delle aree di montagna. Tale strategia è stata solo di recente sviluppata con l'individuazione, nel Ministero del tesoro e del bilancio, di una specifica delega a seguire in modo orizzontale le politiche della montagna e a far sì che solo da quel momento esista un punto di riferimento orizzontale del ministero.

Come si sa, nei giorni scorsi si è svolta la seconda conferenza nazionale della montagna, organizzata dal CNEL, con la partecipazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione, dei Ministeri delle politiche agricole, dell'ambiente e della ricerca scientifica. In quella sede è stato espresso un giudizio da parte degli interessati (intendo riferirmi al presidente dell'Unione delle comunità montane), sul fatto che, sia pur con grandi lentezze e tra grandi resistenze di molte burocrazie ministeriali, e per di più in un periodo oggettivamente complesso di restrizione della spesa pubblica (sto leggendo dalla relazione del presidente dell'Unione delle comunità montane, quindi esprimo i suoi giudizi) la macchina della legge n. 97 si è messa in moto. Va detto che il motore non è stato il comitato tecnico interministeriale della montagna, in quanto il motore lo si è trovato allorché il Governo ha deciso di incaricare un sottosegretario per il tesoro e il bilancio di funzioni legate all'attuazione delle politiche per la montagna. La presenza del sottosegretario è stata realmente effi-

cace (mi fermo qui perché non vorrei essere autoelogiativo; ripeto, comunque, che è a disposizione la relazione del dottor Gonzi, presidente nazionale dell'Unione delle comunità montane).

In quella sede il Ministero del tesoro e del bilancio ha presentato anche una prima proposta di elaborazione, svolta dal comitato tecnico interministeriale della montagna, cui partecipano le regioni, le comunità montane e le varie amministrazioni interessate, in materia di revisione della legge n. 97. Una volta che il comitato avrà concluso i suoi pareri, il suo lavoro e sarà attivato un doveroso parere della Conferenza unificata Stato-regioni-città, di cui è parte anche l'Unione delle comunità montane (aggiungo che sarà eventualmente sentito, qualora lo si ritenga opportuno, il comitato dei parlamentari per la montagna); sarà presentata dal Governo una proposta di legge che, tra l'altro, potrebbe anche attivare le risorse che a tal fine sono state stanziare nella legge finanziaria.

Per quanto riguarda le risorse, credo che nel 1998 vi sia stato un punto di svolta. Voglio indicare brevemente lo stato dell'arte al 1° gennaio 1998. A quella data, erano spendibili 50 miliardi della competenza 1995, che risultavano integralmente impegnati; erano spendibili 150 miliardi della competenza 1996, derivanti da mutui che erano stati contratti soltanto alla fine del 1997 e che erano impegnati ma non ripartiti; erano ancora spendibili 90 miliardi — tenendo conto della norma sui limiti di impegno — dei 150 miliardi della competenza 1997. A questo complesso di risorse si sono aggiunte nel 1998 quelle derivanti dai 100 miliardi della tabella D della legge finanziaria per il 1998. Non è invece ancora possibile attivare alcunché a norma dell'ordine del giorno Gubert testé ricordato dall'onorevole Delfino, perché quelle risorse saranno attivabili dopo che la Camera — io spero nella giornata di oggi — avrà approvato il provvedimento sulle aree depresse, all'interno delle quali andrebbe ritagliato, in conformità all'or-

dine del giorno Gubert, anche uno spazio per le risorse destinate alle comunità montane.

Ho detto «erano spendibili»; ma al 1° gennaio 1998 risultavano erogati, anche in relazione ai vincoli di tesoreria delle diverse regioni, soltanto 7.504.800.000 lire. Nel corso del 1998 sono stati erogati come residui propri i restanti 42.495.200.000 lire della competenza 1995 e sono in corso di erogazione (probabilmente ad oggi sono già erogati, io ho notizie di qualche giorno fa) i 150 miliardi della prima *tranche* dei mutui a valere sulla competenza 1996. Per quanto riguarda gli altri 150 miliardi, essi sono stati messi a disposizione delle regioni, ma in relazione alle risorse di competenza disponibili quest'anno le regioni e le comunità montane potranno impegnarli sin da quest'anno e saranno spendibili in termini di cassa negli esercizi successivi a questo.

Quest'anno sono in corso di erogazione i 90 miliardi della competenza 1997 e sono in corso di ripartizione i 60 miliardi che erano stati bloccati nel 1997 a causa dei limiti di impegno. Devono ancora essere ripartiti (e non è pervenuto al CIPE il parere della Conferenza Stato-regioni) i 100 miliardi della competenza 1998. Pertanto nel corso del 1998 è presumibile che le regioni possano avere a disposizione una cifra variabile nell'ordine dei 450 miliardi.

Per quanto riguarda le risorse ancora disponibili, esistono, come è noto, in legge finanziaria, ridotti successivamente da alcuni provvedimenti governativi che hanno usato risorse in difformità, circa 35 miliardi, da utilizzare per progetti di rilievo nazionale nel settore della montagna, nonché limiti di impegno che consentirebbero di stanziare sin dal primo anno 200 miliardi e nel secondo anno 300 miliardi per progetti disposti dalle singole comunità montane.

Questo è lo stato dell'arte per quanto riguarda i finanziamenti. A ciò vorrei tuttavia aggiungere un'ulteriore indicazione. Nella finanziaria del 1998 è stato previsto — articolo 49, comma 11, del collegato — un fondo destinato all'inter-

vento per investimenti dei comuni. L'articolo 49, comma 11, del collegato prevede che questo fondo, il cui ammontare è di 120.860.000.000, sia destinato per l'80 per cento ai comuni inferiori ai 5 mila abitanti. Si tratta in gran parte della dimensione dei comuni montani, per cui alle risorse che ho appena citato, che sono di disponibilità esclusiva dei comuni montani, si può aggiungere una quota dei 96.688.000.000 attivabili su questo fondo che ho poc'anzi citato. Signor Presidente, ho sostanzialmente concluso questa forse eccessivamente lunga risposta.

Vorrei soltanto fare qualche considerazione finale: i comuni montani, per la loro dimensione e per la loro dislocazione, risentono più di altri comuni italiani di una carenza, se mi è consentito dirlo, di effetto urbano. Da questo punto di vista, i comuni montani sono più interessati di tutti gli altri comuni italiani, o comunque di gran parte di essi, alla procedura della programmazione negoziata, cui il Governo annette grande rilievo, nel prosieguo dell'azione di politica economica. Il patto territoriale, che è uno degli strumenti della programmazione negoziata, può diventare in questa fase lo strumento attraverso il quale i comuni aggregati forniscono alle imprese che intendano dislocarsi in un territorio un quadro di riferimento che non le costringa a trattare con singoli comuni, bensì consenta loro di trattare, nella logica dello sportello unico, con un soggetto unificato. Nella prospettiva di evoluzione dei patti territoriali io penso che le comunità montane possano diventare il centro di sperimentazione di un progetto che progressivamente depotenzi l'aspetto degli investimenti, in relazione al fatto che tale aspetto può essere affrontato con altri due strumenti: per le imprese singole, con la piena vigenza delle leggi n. 488 del 1992 e n. 341 del 1995 e, per le imprese associate, con lo strumento dei contratti di programma, la cui applicazione è prevista anche per il sistema di piccole e medie imprese tra loro associate. Allora, il contenuto produttivo del patto territoriale potrebbe progressivamente deperire e potrebbe essere sostituito da un

contributo di finanziamento alle reti dei servizi ed alle reti delle infrastrutture. Credo che, in questa prospettiva, le comunità montane potrebbero diventare il soggetto di sperimentazione di questa concezione evolutiva del patto territoriale.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Fino ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00502.

**FRANCESCO FINO.** Signor sottosegretario, la sua è stata sicuramente una lunga ed esauriente elencazione di tutti i provvedimenti assunti dal Governo in attuazione della legge n. 97 del 1994, però credo, alla fine, di poter sostenere di non essere soddisfatto della sua risposta, per una serie di motivazioni che mi accingo ad illustrare.

Il senso della mia interpellanza, che prende le mosse da uno stato di malessere che si è avuto e si ha tuttora modo di constatare nei territori montani (mi riferisco in particolare al territorio dello Ionio cosentino, ma credo che l'osservazione valga un po' per tutto il territorio montano, quanto meno per quello calabrese), è quello di testimoniare una sensazione di abbandono da parte dello Stato, sensazione che sicuramente non può essere superata tramite la costruzione di un sistema informativo, tramite Internet, tramite un sistema di comunicazione di informazioni. Non era questo il senso della mia interpellanza: io intendevo richiamare il Governo ad una maggiore attenzione verso territori che, in seguito all'assunzione di vari provvedimenti, si sentono sempre più abbandonati. Mi riferisco alla chiusura di uffici giudiziari, di uffici di collegamento, di uffici agricoli, di scuole, del sistema delle guardie mediche, e così via: il tutto in un'ottica di razionalizzazione economica.

Ma se questo discorso di razionalizzazione economica porta — come è a conoscenza del Governo e come risulta da documenti firmati dai sindaci di quel territorio, che denunciano fortemente il fenomeno — ad un flusso migratorio che parte dalla montagna e va verso la pia-

nura, un flusso di urbanizzazione, quindi, che spopola la montagna. E questo avviene perché, sempre di più, mancano i servizi, mancano i punti di riferimento di cui i cittadini hanno necessità, con la conseguenza che questi sono portati ad abbandonare la montagna e un sistema di vita che sicuramente non vorrebbero abbandonare.

Tuttavia, le azioni che si susseguono, e che sono di ordine strettamente economico, non tengono conto della necessità della continuità della vita nei centri montani, mentre — e ne abbiamo avuto, purtroppo, più volte dimostrazione — l'abbandono della montagna da parte dei suoi abitanti contribuisce in maniera notevole a produrre tutta una serie di disastri idrogeologici. Da qui l'esigenza che lo Stato sia presente attraverso tutti i servizi necessari.

Vorrei, poi, aggiungere una considerazione in ordine al richiamato ordine del giorno Valensise che impegnava il Governo a consentire lo sblocco, anche parziale, della legge n. 442 del 1984 ed al quale lei, onorevole sottosegretario, nella sua pur lunga esposizione non ha fatto riferimento. Ebbene, come lei sa, si tratta di un problema — peraltro oggetto anche di successiva interrogazione — di grossa rilevanza per il territorio calabrese. Questo blocco, infatti, ha prodotto tutta una serie di situazioni e, soprattutto, ha portato allo spopolamento ed alla perdita di forza lavorativa proprio in quei territori montani che continuano ad averne assoluta necessità. Quindi, anche a questo riguardo io sollecito un'azione del Governo. So che lei si sta interessando della questione, ma gli avvenimenti di questi ultimi giorni — i blocchi stradali effettuati dai lavoratori forestali nel territorio della provincia di Cosenza — costituiscono un ulteriore segnale che credo non sfugga a lei ed al Governo.

Un'ultima considerazione riguarda l'istituendo parco nazionale della Sila, che interessa un territorio prettamente montano. È grandissima la preoccupazione da parte degli abitanti di quel territorio rispetto all'istituzione di un mega-parco

che andrebbe di sicuro ad imbalsamare quell'attività produttiva, soprattutto agricola e nel settore del legname, che costituisce l'unica loro fonte di reddito. Quindi, rivolgo una sollecitazione al Governo anche in questa direzione: fate attenzione, perché se l'istituzione di un parco ha sicuramente aspetti positivi, va valutata molto attentamente la perimetrazione dello stesso, perché si potrebbe incorrere nell'errore di tagliare quelle poche, pochissime risorse che hanno gli abitanti, numerosi, di quel territorio. Mi auguro che queste sollecitazioni possano essere tenute in conto dal Governo e che tutte le iniziative elencate possano portare nel tempo i necessari sollievi a quelle popolazioni e quindi bloccare quei flussi migratori verso la pianura, facendo rivivere le zone montane.

Allo stato attuale, però, pur con questo auspicio, non posso che prendere atto della situazione e dei provvedimenti attualmente in essere, che non posso non giudicare in maniera negativa.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Teresio Delfino ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00898.

**TERESIO DELFINO.** Devo esprimere al sottosegretario Macciotta un ringraziamento per la sua risposta, che in qualche misura fornisce alcuni elementi aggiuntivi rispetto alla relazione sullo stato della montagna presentata il 29 settembre 1997 e che meriterà una meditata lettura. Quindi, certamente non intendo ribadire tutte le questioni che abbiamo posto con la nostra interpellanza, ritenendo utile un dialogo ed un confronto a livello parlamentare, che abbiamo sollecitato in quel modo e che il Governo si è reso disponibile ad accettare. Nel dichiararmi pertanto soddisfatto per lo sforzo compiuto rispetto a tutti i temi che avevamo sollevato, ritengo però doveroso porre alcune questioni in merito ai problemi da lei affrontati.

La prima questione è relativa ad un tema che avevamo già esaminato nell'ambito della relazione annuale sull'attua-

zione della legge n. 97 del 1994, vale a dire l'esigenza di attuare agevolazioni fiscali per l'autoproduzione in campo energetico. Se non ho inteso male, il sottosegretario ha detto che su tutta la partita fiscale ci sono molti problemi, precisando però che a suo avviso è necessario superare quanto affermato nella relazione, ossia che il Ministero delle finanze non ha previsto alcun provvedimento attuativo, anche in mancanza di una copertura finanziaria della norma. Su questo tema, vorrei quindi un chiarimento.

L'altra questione riguarda l'articolo 13, sullo sviluppo di attività produttive. Anche a questo proposito, la nostra sollecitazione, come sostenevamo nell'interpellanza, andava nel senso della esigenza di cogliere tutti gli elementi puntuali di indirizzo che la legge n. 97 forniva, per garantirne poi concretamente l'attuazione.

Ritengo positiva l'azione svolta per quanto riguarda l'articolo 15, sulla tutela dei prodotti tipici. Prendo atto di quanto detto dal sottosegretario, cioè che è in avanzata fase di attuazione il cosiddetto albo dei prodotti di montagna e mi auguro che le difficoltà qui richiamate vengano rapidamente superate.

Vi è poi il problema di veder chiarite le perplessità — che scaturivano anche dalla citata relazione — relative alle assunzioni a tempo parziale, previste dall'articolo 18 della legge n. 97. Abbiamo ritenuto di sollevare il problema perché rimangono insolte alcune questioni che più volte anche il Governo ha affermato di voler risolvere. Mi riferisco, per esempio, alle sanzioni applicate dall'INPS per il periodo precedente all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 378 e comunque alle normative attuative dettate dal Ministero del lavoro, sulle quali permangono ancora notevoli incertezze.

Sulla scuola dell'obbligo certamente sono stati fatti approfondimenti. È cresciuta — come lei ha ricordato — la presenza degli istituti comprensivi, ma noi vediamo la difficoltà con cui il Parlamento formula le sue sollecitazioni in ogni sessione di bilancio; mi auguro che la pros-

sima non ci faccia patire su questo tema tutte le difficoltà che abbiamo avuto nel corso dell'esame delle ultime due leggi finanziarie. Riteniamo, comunque, che quanto previsto dagli articoli 20 e 21 della legge n. 97 debba trovare puntuale attuazione.

Sull'articolo 23 vi sono stati alcuni problemi. Nella relazione si dava già tutto per chiarito e specificato. Credo invece sia necessaria un'ulteriore sollecitazione al Ministero dei trasporti affinché le normative di attuazione dell'articolo 23 siano rappresentate puntualmente ai comuni.

Mi auguro che si vada ad una piena attuazione del progetto affidato alla Finsiel per il sistema informativo; spero che i tempi di realizzazione siano rapidi. Indubbiamente l'informatizzazione e la possibilità di creare sportelli capaci di dare tutta la documentazione e la certificazione necessaria nelle aree montane decentrate hanno grande importanza e rappresentano un elemento di forte semplificazione.

Per quanto concerne la questione finanziaria ed il riordino del sistema dei trasferimenti (che mi è parso emergere dalle indicazioni del sottosegretario), prendiamo positivamente atto dello snellimento nell'attribuzione delle risorse stanziato dal Parlamento. È stato richiamato il gruppo dei parlamentari amici della montagna, che ha carattere trasversale (ne fanno parte i rappresentanti di diverse forze politiche). Anche da questa componente è venuta la sollecitazione ad aumentare il livello delle risorse da destinare ai comuni.

Occorre poi provvedere ad una maggiore comprensione degli strumenti della programmazione negoziata. Ho ascoltato con piacere gli elogi che il presidente dell'UNCEM ha rivolto al sottosegretario delegato per la materia della montagna; quando c'è qualcosa di positivo bisogna dare a Cesare quel che è di Cesare. Ma, almeno per l'esperienza che ho sul territorio, ritengo che vi sia ancora un'insufficiente comprensione di tutti gli strumenti della programmazione negoziata. Lei, signor sottosegretario, ha qui ribadito

la valenza del patto territoriale: per fare un esempio, nella mia provincia si è attivato un solo patto territoriale. Allora, visto che c'è una comune condivisione intorno a questi strumenti da parte dell'UNCEM e di altre associazioni che rappresentano queste realtà montane, non capisco perché manchi la capacità di utilizzarli positivamente.

Infine, affido al sottosegretario la mia sollecitazione per un rapporto più diretto con le varie amministrazioni, anche in termini di sollecitazioni cartacee o nelle altre forme che saranno ritenute più opportune. Purtroppo non sempre vengono colte tutte le opportunità offerte dalla legislazione nazionale e regionale: credo sia un danno per la montagna.

#### ***(Esclusione della Confail da trattative sindacali)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Taradash n. 3-02195 (*vedi l'allegato A - Interpellanze ed interrogazioni sezione 2*).

Il sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica ha facoltà di rispondere.

GIORGIO MACCIOTTA, *Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica*. Signor Presidente, vorrei scusarmi con l'onorevole Fino, perché in effetti nella risposta alla precedente interpellanza n. 2-00502 ho trascurato la questione dello sblocco degli interventi di cui alla legge n. 442 del 1984. La stessa materia è oggetto di un'interpellanza che sarà svolta domani ed anche — sia pure parzialmente — dell'interrogazione dell'onorevole Taradash. Risponderò dal punto di vista formale alle questioni poste dall'onorevole Taradash, mentre mi riservo nella risposta al documento che verrà esaminato domani di rispondere agli onorevoli Aloi, Valensise e Selva nel merito dei contenuti degli accordi che sono in corso di stipula con la regione Calabria.

Vorrei dire all'onorevole Taradash, al quale, d'altra parte, avevo già dato ana-

loga informazione in via breve, che la regione Calabria aveva chiesto al Ministero del bilancio di affrontare i problemi connessi all'attuazione e alla gestione della legge n. 442 del 1984.

In quella occasione il Ministero si è attivato e si è svolto un primo incontro con le rappresentanze istituzionali della regione. È stata sottoposta una ipotesi di lavoro che prevedeva di inserire la questione, che era così rilevante per la regione Calabria, all'interno dell'intesa istituzionale di programma da stipularsi con la medesima regione.

Sulla base di un primo assenso ottenuto dal presidente, onorevole Nisticò, si è poi proceduto ad una sia pur parziale consultazione delle organizzazioni sindacali perché, come il Ministero ha sempre sottolineato, l'intesa istituzionale è un accordo tra istituzioni, cioè tra Governo e giunta regionale; spetta poi alla giunta regionale attivare sul territorio i rapporti sociali che riterrà più opportuni.

Il Governo, comunque, d'intesa con la regione ha proceduto a due successive tornate di consultazione delle organizzazioni sindacali. Quando dico il Governo, mi riferisco al Governo nella sua responsabilità politica. Probabilmente vi è stato qualche equivoco, perché alcuni momenti di consultazione si sono svolti dal punto di vista tecnico, ma non hanno coinvolto la direzione politica del Ministero.

Il ministero ha ricevuto, il 2 dicembre, le organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL e, in data 10 febbraio, dopo l'approvazione della legge finanziaria, ha ricevuto le organizzazioni autonome coordinate tra di loro.

Successivamente gli uffici ministeriali, d'intesa con gli uffici regionali, hanno svolto una serie di riunioni tecniche, che è stato possibile concludere solo nella giornata del 26 maggio: nella mattinata vi è stato un incontro tra la delegazione del Ministero e quella delle organizzazioni sindacali, mentre nel pomeriggio vi è stata una riunione tra il Ministero e le organizzazioni sindacali autonome. Nelle due riunioni il Governo ha illustrato alle organizzazioni sindacali una ipotesi di

accordo che aveva precedentemente verificato con la giunta regionale e che prevede un'azione articolata su tre filoni: l'attività forestale propriamente detta, l'attività di difesa del suolo e l'attività di riassetto del sistema idrogeologico.

In quella sede alle organizzazioni sindacali è stato illustrato il contenuto del protocollo preliminare, precisando che sarebbe spettato alla regione attivare sul territorio il rapporto sociale nel modo in cui riterrà opportuno. Rispetto a questa comunicazione del Governo la regione si è riservata di dare una risposta.

In data 16 giugno si sarebbe dovuto svolgere un ulteriore incontro, ma presumo che, anche per la situazione istituzionale calabrese, esso sia stato rinviato su richiesta del rappresentante della regione.

Vorrei garantire all'onorevole Taradash che non vi è stata alcuna discriminazione delle organizzazioni autonome, anche se, come risulta dalla risposta, la prima riunione si è svolta con un certo ritardo. Non vi è stato comunque alcun elemento di discriminazione: la verità è che la CGIL, la CISL e la UIL avevano chiesto un incontro, mentre le organizzazioni dei sindacati autonomi hanno avanzato una richiesta analoga solo successivamente. L'incontro è stato concesso, compatibilmente con l'andamento dei lavori parlamentari. Il successivo incontro, proprio per motivi di equilibrio, si è avuto cura di tenerlo proprio nel corso della stessa giornata.

Questo volevo dire per assicurare l'onorevole Taradash: nessuna discriminazione delle organizzazioni sindacali e, soprattutto, nessuna convocazione a seguito degli scioperi.

Mi sembrava del tutto doveroso che, nel momento in cui le organizzazioni sindacali confederali venivano informate dello stato dell'arte, lo stesso avvenisse per le organizzazioni sindacali del coordinamento autonomo.

PRESIDENTE. L'onorevole Taradash ha facoltà di replicare per l'interrogazione Taradash n. 3-02195.

MARCO TARADASH. Signor sottosegretario, prendo atto delle sue parole e delle sue assicurazioni sul fatto che non vi siano state discriminazioni. Vi saranno stati equivoci e fraintendimenti, ma succede che per le organizzazioni confederali vi è sempre un'autostrada libera verso il Ministero, mentre per le organizzazioni autonome vi è un viottolo di campagna, spesso allagato, che non consente lo svolgimento di incontri: questo è il dato di fatto. La Confail si è trovata spesso a dover ricorrere ad interventi « politici » per vedersi riconosciuto il sacrosanto diritto di partecipare al confronto Governo-sindacato, come peraltro previsto dalla legge, in quanto organizzazione rappresentativa di una larga parte dei forestali della Calabria.

Il problema è di carattere generale e non voglio minimamente mettere in dubbio il fatto che questo Governo sia equo e magnanimo nei confronti di tutti e che non abbia alcuna predisposizione verso CGIL, CISL e UIL. Sappiamo che nessun privilegio è riconosciuto a queste confederazioni in nessun campo dell'azione del Governo. A maggior ragione allora ci stupiamo che, in questo campo in particolare, sia potuto succedere un fatto così straordinario. Dato che lei mi assicura che questo fatto così straordinario si è verificato soltanto per motivi occasionali e che d'ora in avanti non accadrà più, ne prendo atto. Mi auguro che non abbiano a verificarsi altri equivoci o incidenti e mi auguro anche che le « autostrade » siano transitabili da tutte le organizzazioni sindacali e che sia quindi fasullo quel sospetto che pure circola intorno alle cooperative che dovrebbero attivarsi nel lavoro forestale; si dice che esse siano in larga misura controllate o messe in campo dalle stesse organizzazioni CGIL, CISL e UIL.

Vedo che a gesti il sottosegretario Macciotta cerca di farmi capire che non è così: mi auguro sia vero e che la sua azione di sorveglianza d'ora in avanti diventi stringente, in modo che tutti i lavoratori, anche se non « vaccinati » dal

sindacato confederale, possano avere diritto ad essere rappresentati nelle trattative.

***(Separazione del cantiere navale di Palermo dalla Fincantieri)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Fragalà n. 2-00904 (*vedi l'Allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3*).

L'onorevole Fragalà ha facoltà di illustrarla.

VINCENZO FRAGALÀ. Rinuncio ad illustrarla e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. 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, onorevoli deputati, lo stabilimento Fincantieri di Palermo occupa attualmente circa 580 unità, di cui 150 impiegati. La missione produttiva è articolata su tre settori di attività: costruzioni navali, trasformazioni e riparazioni navali. Il carico di lavoro è rappresentato da due commesse di nuove costruzioni per la società Grimaldi e da attività di riparazioni navali che assicurano la piena saturazione delle risorse per tutto il 1998.

L'andamento economico del cantiere è pesantemente negativo, dell'ordine di 40-50 miliardi annui negli ultimi anni. Nell'intento di risanare, consolidare e rilanciare questa importante realtà produttiva, che opera, come è noto, in un'area già fortemente critica sul piano sociale ed occupazionale, nel 1997 la Fincantieri presentò alle organizzazioni sindacali locali un progetto che prevedeva interventi sul piano organizzativo, impiantistico ed occupazionale, oltre a forti recuperi di efficienza e di produttività da parte della forza lavoro per allineare lo stabilimento di Palermo agli standard

degli altri stabilimenti Fincantieri e a quelli del mercato. In particolare, il progetto prevedeva un rafforzamento della struttura e delle attività tecniche di controllo gestionale; il completamento del piano di investimenti (circa 45 miliardi, di cui 30 già realizzati); nonché interventi sulla forza lavoro per realizzare un diverso *mix* professionale, anche attraverso l'assunzione di giovani qualificati in sostituzione di risorse con caratteristiche non adeguate al processo produttivo. Recuperi di efficienza e produttività erano altresì richiesti al sistema degli appalti, che costituisce un elemento strutturale del modello produttivo Fincantieri.

Inoltre, al fine di favorire un miglioramento dei risultati economico-gestionali, nonché un recupero di immagine del cantiere di Palermo e un riposizionamento competitivo dello stesso sul mercato, con le sue attività di costruzione, trasformazione e riparazione navale, il progetto in questione prevedeva la costituzione dello stabilimento in società autonoma controllata e gestita dalla Fincantieri.

Con l'andata a regime di tutte le azioni programmate lo stabilimento doveva essere in grado di sviluppare 1.100.000 ore annue di attività produttiva, ripartite in 650.000 ore nel settore delle nuove costruzioni e in 450.000 ore di riparazione e trasformazione navale.

La discussione tra le parti apertasi sul documento ha visto, in data 29 aprile ultimo scorso, la sottoscrizione presso il Ministero dell'industria di un accordo con le organizzazioni sindacali locali, con il quale la trasformazione del cantiere di Palermo in società autonoma si colloca a valle della realizzazione del piano i cui contenuti si sostanziano, oltre che nel completamento del programma impiantistico già avviato (45 miliardi), in ulteriori investimenti, in tecnologie ed impianti, nel potenziamento significativo delle risorse umane, nonché nell'impiego a concretizzare l'acquisizione di nuove commesse di costruzione navale.

Il piano in questione deve rappresentare veramente l'estremo tentativo per

risanare lo stabilimento e renderlo finalmente competitivo; obiettivo, questo, per il quale è indispensabile un grosso sforzo di tutte le parti interessate alla salvaguardia della continuità produttiva del cantiere, in particolare della forza lavoro che, con senso di responsabilità, deve assicurare livelli di produttività coerenti con le condizioni del mercato.

PRESIDENTE. L'onorevole Fragalà ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00904.

VINCENZO FRAGALÀ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, credo che la risposta data dal sottosegretario all'industria Ladu alla mia articolata interpellanza abbia lasciato insoddisfatto lo stesso sottosegretario, di cui conosciamo la competenza e la diligenza. Penso che la prossima volta gli uffici debbano essere richiamati a fornire elementi di fatto e dati oggettivi in risposta al quesito contenuto nella mia interpellanza. Il mio desiderio è che il ministro competente dia una risposta ad un problema avvertito da migliaia e migliaia di lavoratori, perché esso non interessa solo i dipendenti del cantiere navale in questione, ma anche coloro che fanno parte dell'indotto del cantiere navale di Palermo. Infatti, come il sottosegretario Ladu ha ricordato, attraverso un sistema degli appalti si è creato un vero e proprio sistema produttivo ed organizzativo che gravita attorno al cantiere navale di Palermo.

Il tema al quale la risposta preparata dagli uffici e letta dal sottosegretario tenta di sfuggire è il seguente. Il cantiere navale di Palermo, che — come ha ricordato il sottosegretario — ha una grande tradizione imprenditoriale, economica, produttiva, di estrema qualificazione delle sue maestranze, è uno dei più antichi del Mediterraneo. Fu fondato dalla famiglia Florio, da Vincenzo ed Ignazio Florio ai primi del novecento, quando Palermo era un polo industriale di grande rilevanza, perché, grazie alla famiglia Florio, alla famiglia Vitacher e ad una serie di grandi

imprenditori siciliani, Palermo rappresentava, proprio nel campo dell'industria navale, dell'industria meccanica, delle fonderie e dell'industria produttiva, un polo industriale di grande rilevanza. Dai primi del novecento il cantiere navale ha avuto sempre una crescita produttiva, tanto è vero che non pochi anni fa, signor sottosegretario, esso contava ben 5 mila dipendenti, che oggi si sono ridotti a cinquecento. Questo scarto dà subito la misura di come il cantiere navale sia stato depauperato delle sue risorse e delle commesse da parte della Fincantieri, che ha ritenuto — seguendo un certo criterio di economia e di organizzazione aziendale che mi permetto di contestare — che il cantiere navale di Palermo dovesse essere portato per consunzione alla chiusura, dirottando tutte le commesse nel cantiere di Monfalcone o in altri cantieri del nord controllati dalla Fincantieri.

Rispetto a questa realtà oggettiva, che il Governo non può misconoscere, se si passa nel giro di non molti anni da 5 mila addetti e da una situazione patrimoniale e soprattutto finanziaria florida ad una situazione — come ha detto il sottosegretario — di estrema sofferenza per quanto riguarda i famosi 50 miliardi di perdite che ogni anno quel cantiere navale subisce, non c'è dubbio che il difetto sta « nel manico ». Non è assolutamente pensabile che, nel giro di pochi anni, vi sia una caduta verticale non soltanto della produttività e della positività del bilancio del cantiere, ma addirittura della possibilità di costruire o ristrutturare naviglio di qualunque tonnellaggio, quando il cantiere navale di Palermo ha una posizione strategica ed una rendita di posizione eccezionale. Si trova infatti al centro del Mediterraneo e di tutte le rotte. Chi conosce i criteri di scelta della manutenzione navale sa benissimo che il trovarsi in una posizione strategicamente importante e valida come quella del cantiere navale di Palermo costringe gli armatori a rivolgersi a quel cantiere, tranne che il « manico » — cioè la direzione centrale della Fincantieri — non persegua, come denunciano, insieme con me, le organiz-

zazioni sindacali ed esponenti politici di tutte le parti, una politica di chiusura di quel cantiere per consunzione.

Il tema cui si è sfuggito nella risposta preparata dagli uffici, signor sottosegretario, è questo: se appena due o tre anni fa la Fincantieri ha chiesto e ottenuto dalla regione siciliana e quindi dai contribuenti il finanziamento di ben 52 miliardi per un piano di ristrutturazione e rilancio del cantiere navale di Palermo, come fa la Fincantieri, dopo aver intascato questi soldi dei contribuenti siciliani, a sostenere — attraverso la risposta che i suoi uffici le hanno preparato — in Parlamento che invece quel cantiere navale deve passare ad una società per azioni controllata dalla Fincantieri stessa, il che rappresenta lo stratagemma di tipo societario per scindere le responsabilità e quindi per realizzare il piano di chiusura del cantiere di Palermo a favore di altri cantieri navali controllati da quella società?

Non c'è dubbio che su questo tema non posso dichiararmi insoddisfatto, perché siamo di fronte ad una « non risposta », di fronte ad un atteggiamento che non coglie l'essenzialità di un problema che fa venir meno qualunque tipo di affidabilità da parte dei cittadini, dei dipendenti, dei contribuenti siciliani rispetto alla Fincantieri, la quale è venuta meno ad un impegno contratto con la regione siciliana appena qualche anno fa. Sottopongo quindi al Governo questa mia riflessione affinché sia spunto di interventi e di provvedimenti nei confronti della Fincantieri per impedire che il cantiere navale chiuda.

A lei, signor sottosegretario, non sarà sfuggito, perché ne ha parlato nella risposta alla mia interpellanza, che la Fincantieri lamenta verso il cantiere navale una mancanza di produttività, un disavanzo di bilancio eccessivo, a dimostrazione di uno stato di deficienza sotto il profilo della riorganizzazione aziendale e di una politica di risanamento che la Fincantieri proclama da tanti anni di voler perseguire lamentando soltanto risultati negativi.

A questo punto deve assolutamente intervenire il Governo perché, rispetto al mese di febbraio quando, sollecitato dalle maestranze e dalle organizzazioni sindacali, ho presentato questa interpellanza, la situazione si è vieppiù aggravata, tant'è vero che — il sottosegretario lo saprà bene — qualche giorno fa i dipendenti del cantiere navale hanno fatto uno sciopero clamoroso impedendo il varo di una nave che era stata sottoposta alla revisione e alla manutenzione all'interno del cantiere stesso. I lavoratori lamentano infatti che nella politica degli appalti, assiomatica e conforme alla politica aziendale della Fincantieri, siano stati stabiliti criteri di costi produttivi talmente stracciati che con la crisi delle imprese, la crisi dell'economia e dell'occupazione presente in Sicilia è stata accettata, da parte delle piccole aziende che si aggiudicano gli appalti dei cantieri navali, la realizzazione di opere a prezzi stracciati. Conseguentemente le aziende dell'indotto hanno fatto ricorso al lavoro nero e non è stato esercitato alcun controllo nei confronti della manodopera impiegata, tant'è vero che nel cantiere navale di Palermo, da quando questo tipo di politica di prezzi sottocosto rispetto agli appalti è diventata un criterio generalizzato seguito dalla Fincantieri, vengono denunciati numerosissimi furti di materiale ovvero episodi assolutamente sconvenienti che prima non avvenivano. Naturalmente la politica del prezzo stracciato nell'appalto induce chi accetta il lavoro a trovare altre soluzioni in corso d'opera, e questo al sottosegretario non potrà sfuggire.

Se le lagnanze, se le esigenze, se soprattutto i problemi gravissimi che ho enunciato nell'interpellanza e in questa mia riflessione di insoddisfazione rispetto alla risposta sono assolutamente concreti e verificabili, non c'è dubbio che non ci possiamo permettere — non se lo può permettere l'economia siciliana né quella palermitana né l'intero paese — che un polo industriale di importanza mondiale nella manutenzione navale, come quello di Palermo, all'alba del 2000, quando cioè sta per compiere cento anni, chiuda nel

modo non glorioso che ho preconizzato con il riferimento a dati oggettivi e a circostanze di fatto.

Signor sottosegretario, da quanto ho finora detto, emerge l'esigenza di intervenire in modo concreto — perché il Governo e soprattutto il ministro dell'industria hanno una possibilità di interlocuzione assolutamente concreta ed effettiva nei confronti della Fincantieri — affinché si addivenga ad un cambio di rotta della politica aziendale della Fincantieri che oggi — senza pregiudizi e senza enfaticizzazioni — può essere tranquillamente definita fallimentare riguardo al cantiere navale di Palermo. Se la prospettiva è quella che ha visto una perdita di addetti da 5 mila a 500 nel giro di non molti anni, evidentemente siamo ormai giunti alla fine di una esperienza industriale che, ove andasse a chiudersi, non avrebbe più alcuna possibilità di riapertura. Sarebbe infatti assolutamente impensabile se il cantiere navale di Palermo venisse, dopo cento anni, tagliato dalle rotte della manutenzione di un naviglio anche di grandissimo tonnello. Sottolineo che si tratta di una manutenzione di altissima specializzazione: lei, signor sottosegretario, nella sua risposta alla mia interpellanza ha citato le navi della Grimaldi, cioè le navi passeggeri più eleganti e prestigiose della pur prestigiosa flotta passeggeri italiana. Se quegli armatori della Grimaldi conoscono ed apprezzano la capacità, la qualificazione e la professionalità delle maestranze del cantiere navale dei Florio, non vi è dubbio che il mercato c'è e che la domanda del mercato rispetto al cantiere navale c'è; tuttavia, nel momento in cui la Fincantieri continua ad immaginare che le commesse debbano essere dirottate e trasferite ai cantieri di Monfalcone e che il cantiere navale debba essere trasferito ad una società per azioni per chiuderlo e che addirittura si generalizzi una politica di appalti a prezzi sottocosto, evidentemente non abbiamo prospettive!

Vorrei però evidenziare che quello della chiusura del cantiere navale di Palermo è un lusso che neppure questo

Governo di sinistra — che pure si è consentito tanti « lussi negativi » in questi due anni — si può permettere.

Credo che la mia insoddisfazione debba servire da riflessione, ma soprattutto, da auspicio affinché questi temi non vengano più burocraticamente affrontati dagli uffici nel modo elusivo che ho lamentato e che vengano invece concretamente affrontati dal Ministero dell'industria per risolvere il problema e soprattutto per esaudire l'esigenza che Palermo non perda il suo cantiere navale (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

#### **(Realizzazione della linea elettrica Corigliano-Villapiana)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Fino n. 3-01589 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 4*).

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, noi rispondiamo per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri, perché l'interrogazione in esame era rivolta ai ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente.

Con riferimento ai quesiti posti nell'interrogazione di cui trattasi, sulla base anche degli elementi forniti dall'ENEL si fa presente quanto segue: nell'area di Villapiana-Corigliano Calabro l'ENEL ha in fase di avanzata realizzazione una linea elettrica a 150 mila volt che interessa, con il suo tracciato, i comuni di Corigliano, Cassano allo Ionio, Francavilla Marittima, Cerchiara di Calabria, Villapiana. La nuova opera è necessaria a potenziare l'esistente linea risalente al 1929, che sarà dismessa dopo l'attivazione del nuovo impianto. La linea è stata autorizzata dalla regione Calabria con decreto provvisorio del 1994 e definitivo del 1997.

La nuova linea avrà un impatto positivo con il territorio, in quanto vengono

migliorate le infrastrutture elettriche dell'area e viene diminuito l'impatto ambientale nella fascia turistica più vicina al mare, attualmente occupata dalla vecchia linea, rispettando i vincoli esistenti di tutela paesaggistica, idrogeologica e archeologica.

Per quanto riguarda la salvaguardia dei beni archeologici presenti nel territorio, l'ENEL ha ottenuto il benestare della competente sovrintendenza archeologica. Per gli aspetti paesaggistici e di tutela idrogeologica, dopo il parere positivo della sovrintendenza dei beni ambientali, il 27 febbraio 1998 l'ENEL ha ottenuto il nullaosta ambientale dal comune di Cassano, unico comune con aree soggette a vincolo. È stato comunque chiesto ed ottenuto il preventivo assenso della competente sovrintendenza per l'intero tracciato della linea. Sono state costituite servitù volontarie con i proprietari dei fondi interessati dal tracciato della linea. Restano alcune situazioni aperte, con un'esigua minoranza di proprietari di terreni localizzati, per la maggior parte, nel comune di Corigliano.

Al riguardo si fa altresì presente che il sindaco di detto comune aveva sospeso, con specifica ordinanza, i lavori di costruzione della linea. Recentemente il TAR di Catanzaro ha accolto il ricorso dell'ENEL per la sospensiva della suddetta ordinanza, per cui i lavori di realizzazione della linea sono ripresi.

Da ultimo, anche se non richiestoci nell'interrogazione, ad integrazione dei quesiti posti nel testo dell'interrogante si ritiene opportuno fornire qualche informazione sui presunti effetti dei campi elettromagnetici e magnetici sulla salute umana.

Sono ormai di dominio pubblico i risultati di numerosi studi e delle indagini epidemiologiche condotti da più parti su tale aspetto. I più recenti, dal 1993 ad oggi, cui ha partecipato l'Istituto superiore di sanità, non evidenziano una relazione accertata tra il risiedere vicino alla linea elettrica e l'insorgenza di effetti acuti, in particolare neoplasie e leucemie infantili, purché siano rispettati i limiti di atten-

zione, già di dominio internazionale in campo professionistico, recepiti nella normativa nazionale con l'emanazione del DPCM del 23 aprile 1992. In relazione all'esposizione ai campi elettrici e magnetici la linea elettrica di cui trattasi rispetta i limiti posti dalla vigente legislazione sopra richiamata, essendo il suo tracciato a debita distanza dagli insediamenti abitativi.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Fino ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01589.

**FRANCESCO FINO.** Signor sottosegretario, se volessi proseguire potrei leggere — d'altronde l'oggetto era sostanzialmente lo stesso — la risposta, in Commissione attività produttive, all'interrogazione del collega Alessandro Bergamo, del sottosegretario Carpi, che in quell'occasione ribadì sostanzialmente, punto per punto, parola per parola quello che lei ha detto. Dovrei ribadire che la sua è sembrata una difesa d'ufficio dell'ENEL. Non credo che sia questo il punto. Lei non ha però citato una parte della mia interrogazione, là dove richiamo quanto dichiarato nella seduta comune delle sezioni I e III del consiglio superiore delle antichità e belle arti presso il Ministero della pubblica istruzione nell'anno 1969. In tale documento si afferma testualmente, tra l'altro: « l'eccezionale valore archeologico e storico e la fama mondiale del sito dell'antica città di Sibari e del territorio ad essa circostante »; « la necessità di conservare inalterata l'immagine del paesaggio e della piana di Sibari e delle alture circostanti »; « fa pertanto voto fermissimo che nessun impianto moderno di nessun genere venga ad insediarsi all'interno, e turbare dall'esterno, le zone di strettissimo vincolo archeologico, già notificate o in corso di notificazione, comprendenti l'area urbana di Sibari (inclusa tra il corso del torrente San Mauro, la strada ionica 106, il torrente Raganello ed il mare)... », che ricomprende proprio tutta l'area nella quale è compresa questa linea elettrica in corso di costruzione. Lei dice che i lavori sono

ripresi; mi risulta che allo stato attuale essi non siano ancora ripresi.

In ogni caso, questo ci meraviglia. Non si tratta di essere soddisfatti o meno della risposta. Si tratta di essere preoccupati, perché ci si meraviglia quando ci si risponde che la nuova linea avrà un impatto positivo con il territorio in quanto vengono migliorate le infrastrutture elettriche e viene diminuito l'impatto ambientale.

Nel momento in cui vi era una disposizione — europea, mi sembra — che prevede per queste linee ad alto voltaggio l'interramento delle stesse entro l'anno 2002, noi nel 1998 iniziamo delle opere su un territorio molto particolare, ad alto valore turistico, geologico, archeologico, per la realizzazione di una linea elettrica di questa potenza, considerato anche il risultato degli studi relativi ai possibili effetti negativi (esiste evidentemente più di una tesi). Tra l'altro, con il comune di Rossano era stata concordata un'attività di monitoraggio dell'area, attività che non è stata svolta. Le popolazioni di quel territorio nutrono grosse preoccupazioni in ordine a questa linea, che dovrebbe avere dei tralicci di altezza variabile da 24 a 32 metri. Ebbene, esiste una vecchia linea, posta più verso il mare rispetto a quella esistente, che lei ricordava; se ne costruisce un'altra in altro territorio, in attesa che vada in funzione per poi dismettere la linea più vecchia. Ma si va ad occupare un territorio ad alta vocazione non solo archeologica, ma anche agricola: all'interno del comune di Corigliano per buona parte tale area ricade in un'azienda zootecnica, con oltre mille capi di bovini.

Le esprimo quindi non la mia insoddisfazione, ma la mia grossa preoccupazione per la creazione di questa linea elettrica, sulla quale — insisto — probabilmente vi sono grossi dubbi in relazione ai possibili effetti negativi sulla salute degli abitanti, in una zona con forte vocazione turistica; quindi sull'impatto ambientale e turistico conservo grossi dubbi. Non posso, quindi, che dichiararmi

non insoddisfatto, ma, ripeto, fortemente preoccupato per la realizzazione di quest'opera.

***(Presenza dello stabilimento costiero GPL nel porto di Livorno)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Biricotti n. 3-02235 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 5*).

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, debbo rilevare che la presente interrogazione avrebbe dovuto essere destinata anche al Ministero dell'ambiente, in relazione alla parte non certo trascurabile che interessa tale dicastero (essendo, tra l'altro, il comitato di coordinamento citato nel testo istituito con decreto del ministro dell'ambiente), nonché al Ministero dei trasporti, per analoghe considerazioni. Tuttavia, il Ministero dell'industria cercherà, nei limiti delle informazioni acquisite, di fornire una risposta alquanto approfondita e completa a tutti i quesiti posti dall'onorevole interrogante.

Il limite di movimentazione alle quantità di GPL trasportate nel porto di Livorno, pari a 400 mila tonnellate annue, deriva dalle indicazioni della commissione interministeriale appositamente costituita con decreto del ministro della marina mercantile, e ora dei trasporti e della navigazione, del 25 ottobre 1993, con l'incarico di affrontare la problematica del traffico di gasiere nel porto di Livorno. Si tratta di un problema che coinvolge direttamente le modalità di approvvigionamento del deposito costiero, di cui è concessionaria la società Costiero-gas Livorno, che rappresenta il maggior polo di stoccaggio di GPL a livello nazionale. La citata commissione interministeriale ha ritenuto opportuno inquadrare l'analisi del caso specifico nel problema più gene-

rale della sicurezza del porto di Livorno, considerazione che chiamava in causa, quindi, non solo le condizioni di operatività di un singolo insediamento industriale, ma il livello complessivo di rischio dell'area. Per questo motivo sono state investite della questione le amministrazioni competenti per le attività e le aree a rischio di incidenti rilevanti, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 175 del 1988 e successive modificazioni ed integrazioni. Secondo la normativa richiamata, per le aree ad elevata concentrazione di attività a rischio è necessaria la predisposizione di piani di emergenza esterna; l'adozione del piano è effettuata con provvedimento del ministro dell'ambiente, il quale procede su proposta della regione competente e sulla base della valutazione effettuata dalla conferenza dei servizi per i rischi industriali che è stata istituita ai sensi dei decreti-legge modificativi del decreto del Presidente della Repubblica n. 175 ed ha sede presso il Ministero dell'ambiente. In attesa che si realizzasse tale piano d'area, la commissione ha ritenuto opportuno che venisse posto, insieme a specifiche prescrizioni operative, un limite transitorio di quantitativo di GPL da movimentare via mare ed ha fissato tale limite in 400 mila tonnellate annue, sulla base della movimentazione media degli ultimi anni.

Come affermato dall'onorevole interrogante, anche la conferenza dei servizi sui rischi industriali ha affrontato il problema della movimentazione del GPL a Livorno. In particolare, tale organismo si è pronunciato favorevolmente, nella seduta del 19 settembre 1995, in merito allo studio sulla sicurezza delle operazioni di scarico del GPL, predisposto da un consorzio di imprese operanti a Livorno, in cui viene assunta l'ipotesi di operare esclusivamente con navi refrigerate e di stazza superiore a 3 mila tonnellate, in un numero annuo massimo di 64 accosti. Tuttavia, tale pronuncia, riferita alle condizioni intrinseche di sicurezza del trasporto del GPL e non anche alle condizioni di rischio complessivo dell'area, non è condizione sufficiente alla rimozione del limite, in

quanto non sostituisce l'iter procedimentale, né il provvedimento finale di adozione del piano d'area che, come ho detto in precedenza, è di competenza del Ministero dell'ambiente.

Il parere collegiale dell'Avvocatura dello Stato, cui si riferisce l'interrogante, ha recentemente riconosciuto la prevalente competenza nella materia del ministro dell'ambiente, nonché il ruolo puramente consultivo e di collaudo rivestito dalla commissione interministeriale più volte citata. Prendendo atto di tale parere, il Ministero dei trasporti, con nota del 9 settembre 1997, ha rimesso la valutazione sulla necessità o meno del limite di movimentazione all'avviso del Ministero dell'ambiente. Quest'ultimo si è espresso, in un primo tempo, confermando le prescrizioni e le valutazioni tecniche formulate dalla conferenza dei servizi; successivamente, la stessa amministrazione, con note del 25 settembre 1997 e del 27 ottobre 1997 del ministro Ronchi, si è dichiarata incompetente, allo stato dei fatti, a rimuovere il limite di movimentazione in parola, rimozione che potrà avvenire soltanto per effetto dell'introduzione di un regime di sicurezza sostitutivo proveniente dal piano d'area ovvero, in mancanza, in base ad atti autorizzativi della competente autorità portuale.

Detta autorità, nel rimuovere il limite suddetto, dovrebbe sostituirlo con un regime compiuto di sicurezza, che tenga conto delle diverse esigenze e che, allo stato, non può rinvenirsi nelle sole prescrizioni della conferenza dei servizi del 19 settembre 1995. La conferma da parte del comitato di coordinamento per l'area di Livorno e Piombino, nella riunione del 13 gennaio scorso, delle conclusioni e delle valutazioni tecniche già espresse dalla conferenza dei servizi, nel 1995, in materia di traffico e di GPL non porta elementi innovativi rispetto allo stato dei fatti sopra delineato. In ogni caso, fino ad oggi il Ministero dell'ambiente non ha modificato la posizione sopra espressa.

Dal proprio canto, questa amministrazione non nega validità alle indicazioni tecniche espresse dalla citata conferenza

ed auspica che si possa arrivare al più presto alla definizione del piano d'area. Tuttavia, attualmente non vi sono gli elementi giuridicamente necessari per poter considerare superato il limite, che pertanto è chiaramente vigente e vincolante per l'attività dell'impianto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Biricotti ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-02235.

**ANNA MARIA BIRICOTTI.** Ringrazio il sottosegretario Ladu per la esposizione molto completa rispetto alle questioni che io ho posto; comunque, mi ritengo assolutamente insoddisfatta riguardo ai contenuti della sua risposta. È del tutto evidente che vi sono questioni di sicurezza — che la città di Livorno, prima di tutti, e noi parlamentari intendiamo assolutamente tutelare —, questioni di approvvigionamento di un bene indispensabile e questioni di occupazione che si intrecciano tra loro. Però, facendo riferimento alla individuazione di un limite quantitativo del prodotto da movimentare nel canale industriale del porto di Livorno come elemento emerso da tutti gli strumenti ad oggi attivati per procedere a questa verifica e per affrontare adeguatamente anche le questioni della sicurezza, il sottosegretario Ladu ha richiamato la commissione interministeriale del 1993; allora io ricordo che tale commissione interministeriale ha assunto, in tempi diversi, due determinazioni. Con la prima ha stabilito un limite del materiale movimentabile in termini di quantità; ma con la successiva ha indicato, invece, nella conferenza dei servizi istituita presso il Ministero dell'ambiente, lo strumento competente.

Dunque, se andiamo a verificare le cose ripetutamente dette da tutti i soggetti che sono entrati in campo e che hanno individuato nella conferenza dei servizi il soggetto competente, per lo meno fino a quando il piano d'area non verrà fatto — cosa che ci auguriamo avvenga rapidamente —, rileviamo che questa conferenza dei servizi ha parlato non di limiti di

quantitativo movimentabile bensì di requisiti, nel senso che ha richiesto l'osservazione di determinati requisiti; tant'è che, ad esempio, quando ha parlato delle navi criogeniche, ha affermato che queste erano uno strumento assolutamente idoneo, indicando anche la loro stazza, per consentire condizioni di maggior sicurezza. Così come ha parlato di un numero di accosti annui da effettuare e non di altri elementi.

Ora, tutte le questioni contenute nella risposta del sottosegretario Ladu (per esempio, la risposta dell'Avvocatura dello Stato al quesito posto dal Ministero dei trasporti) fanno riferimento alla conferenza dei servizi come unico strumento di certezza giuridica su questa materia ad oggi esistente. Questo lo ha detto il Ministero dei trasporti, attraverso la direzione generale del demanio, e lo ha riconosciuto anche il capo di gabinetto del ministro dei trasporti.

Ora, l'autorità portuale di Livorno deve rinnovare l'esercizio provvisorio richiesto dal Costiero gas per il deposito GPL ed ha manifestato l'intenzione di attenersi alle determinazioni della conferenza dei servizi, in attesa delle conclusioni del comitato tecnico della regione Toscana. Questo comitato, a sua volta, nella riunione del 13 gennaio 1998, ha indicato però, in relazione all'analisi del rischio, alcuni criteri, più che quantitativi. Il tema dei quantitativi risulta essere abbastanza estraneo alla sostanza delle questioni poste da tutti i soggetti che fino ad oggi hanno lavorato su questo settore. Si è parlato di tipologia e numero delle gassiere, che conta più della quantità movimentata: questo è un elemento di assoluta importanza. Si è detto che devono essere escluse le gassiere pressurizzate, che sono a rischio; ancora una volta, indipendentemente dalla quantità. Si è detto che devono essere impiegate navi gassiere refrigerate di stazza non inferiore a 3 mila tonnellate.

Insomma, questo elemento della quantità appare essere meno importante rispetto alla tipologia e al numero delle navi gassiere che possono transitare in questo