

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI

La seduta comincia alle 10.

MAURO MICHIELON, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 5 novembre 1998.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Albanese, Berlinguer, Bova, Calzolaio, Carmelo Carrara, Gambale, Giacalone, Lumia, Maiolo, Mattioli, Micciché, Molinari, Morgando, Neri, Rivera, Rizzi, Savarese, Scozzari, Tremaglia, Turco, Vendola, Vigneri e Visco sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono quarantasei, 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 10,02).**

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

(Sparatoria nel Parlamento albanese ed iniziative per la crescita democratica dell'Albania)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Marinacci n. 2-00671 (*vedi l'allegato A – Interpellanze ed interrogazioni sezione 1*).

L'onorevole Volontè, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di illustrarla.

LUCA VOLONTÈ. Rinuncio ad illustrarla, signor Presidente.

PRESIDENTE, Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

VALENTINO MARTELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo italiano ha immediatamente reagito al grave episodio che ha avuto luogo nella sede del Parlamento albanese il 19 settembre 1997, allorché un deputato del partito socialista ferì in modo grave, a colpi di pistola, il collega Haidari del partito democratico (aggiungo che successivamente, alcuni mesi fa, il suddetto parlamentare è stato ucciso fuori dalla sede del suo partito) e non ha mancato, nei numerosi colloqui bilaterali che hanno avuto luogo all'indomani dell'episodio, di esprimere la propria riprovazione per l'accaduto. Il Governo si è altresì impegnato affinché fosse avviato rapidamente un procedimento penale nei confronti dell'attentatore.

Nello stesso tempo, il Governo si è attivato, con un consistente programma di collaborazione bilaterale, per assistere la ristrutturazione delle forze di polizia lo-

cali, onde migliorarne la funzionalità e l'operatività secondo standard europei, con l'obiettivo finale di renderle efficaci nel mantenimento dell'ordine pubblico, del controllo del territorio e della lotta contro la criminalità. A tale programma di collaborazione si è affiancato l'intervento della UEO, ossia della *multinational advisory police element*.

La necessità di conseguire risultati positivi in materia di sicurezza di ordine pubblico continua a rappresentare una priorità nella linea seguita dal Governo nei confronti dell'Albania, sia nell'ambito dei programmi bilaterali già avviati, sia in sede multilaterale, dove, su iniziativa italo-tedesca, l'Unione europea si è recentemente attivata per richiedere all'UEO un intervento più incisivo e rispondente alle reali necessità della polizia albanese. Quanto al più generale processo di crescita democratica del paese, esso costituisce, non da oggi, l'obiettivo principe dell'azione italiana che si esplicita attraverso continui contatti bilaterali, sia nei confronti delle forze di Governo, sia nei confronti di quelle di opposizione al fine di indurle ad atteggiamenti di moderazione e ad una piena responsabilizzazione nella gestione della cosa pubblica.

L'intero programma di assistenza istituzionale adottato da parte italiana si basa, inoltre, sul presupposto che solo un efficace funzionamento delle istituzioni albanesi possa costituire la base di quella tanto auspicata stabilizzazione democratica del paese. Anche in occasione della conferenza internazionale sull'Albania — svoltasi a Tirana il 30 ottobre scorso — alla quale hanno partecipato il ministro degli esteri Dini ed il sottosegretario Ranieri, da parte italiana si è raccomandato all'autorità albanese di cogliere tutte le opportunità fornite dall'aiuto italiano ed internazionale per condurre, con la necessaria determinazione, un'azione di risanamento e consolidamento delle istituzioni, per dotare il paese di regole democratiche e trasparenti, di una magistratura indipendente e per impegnarsi a fondo

per la creazione di quel quadro di sicurezza che consente il rilancio dell'attività produttiva.

Il Governo intende continuare a seguire da vicino le autorità albanesi, bilateralmente, in tutte le sedi opportune — *in primis* nel gruppo Friends of Albania — nell'attuazione degli impegni presi o riconfermati nel corso della citata conferenza.

PRESIDENTE. L'onorevole Volontè ha facoltà di replicare per l'interpellanza Marinacci 2-00671, di cui è cofirmatario.

LUCA VOLONTÈ. Intendo dichiararmi soddisfatto per la risposta del sottosegretario Martelli che ha evidenziato l'impegno del nostro Governo dopo gli eventi verificatisi il 19 settembre e successivamente a tale data.

Intendo altresì chiedere al sottosegretario, in funzione del suo compito istituzionale, di stimolare il ministro degli affari esteri a contribuire ancor più incisivamente, in collaborazione con il Governo di larghe intese che si sta costituendo in Albania, alla pacificazione reale nel paese.

(Sostituzione del rappresentante consolare nella città di Sorocaba in Brasile)

PRESIDENTE. Passiamo alle interrogazioni Volontè nn. 3-02164 e 3-02223 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 2*).

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

Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

VALENTINO MARTELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Le due interrogazioni sono simili e riguardano l'istituzione di un viceconsolato a Sorocaba, una cittadina a sud di San Paolo dove la popolazione è di predominanza italiana (credo rappresenti il 50 per cento degli abitanti).

La prima interrogazione riguarda il console onorario Domingos Orefice. In essa si denuncia che egli non parla italiano e che sia una persona molto violenta: non eravamo a conoscenza di questi fatti né noi né il console generale italiano a San Paolo. Nel momento in cui tali fatti ci sono giunti a conoscenza, il signor Domingos Orefice è stato sospeso ed è stato nominato suo figlio.

Nell'interrogazione dell'onorevole Volontè ci si chiede per quale motivo sia stato nominato il figlio, visto il comportamento del padre. Ciò si giustifica con il fatto che sono state presentate due sole domande: quella del figlio del signor Orefice corrispondeva alle caratteristiche richieste mentre l'altra no. Per questi motivi, visto altresì che il console generale non ha opposto obiezione, si è proceduto alla nomina del figlio del signor Orefice, considerando altresì che i figli non si portano dietro i peccati dei genitori.

PRESIDENTE. L'onorevole Volontè ha facoltà di replicare per le sue interrogazioni nn. 3-02164 e 3-02223.

LUCA VOLONTÈ. In merito a queste interrogazioni non posso dichiararmi soddisfatto della risposta del senatore Martelli, non tanto per la sua poca competenza sull'argomento, ma perché dello stesso e, in particolare del caso specifico di Sorocaba, abbiamo parlato diffusamente sia in quest'aula, sia in privato con il sottosegretario Toia.

Dalle interrogazioni emergono i fatti che hanno portato alla nostra denuncia nei confronti dell'allora console Domingos Orefice, che certamente non sono motivi di vanto né per il consolato di San Paolo, né per la comunità italiana poiché egli è stato processato e condannato per tentato omicidio e offesa a pubblico ufficiale (ci riferiamo a un importante deputato del Parlamento brasiliano, Carlos Pannunzio, attualmente vicepresidente della Commissione interparlamentare Brasile-Italia).

Innanzitutto non sono d'accordo sul fatto che il nostro console non fosse a conoscenza di questi avvenimenti; è im-

possibile, perché se io stesso ne sono venuto a conoscenza circa un anno e mezzo fa, durante un incontro con i Comites di San Paolo, sarebbe ridicolo se il console che risiede nella città non li avesse conosciuti. Il nostro console — lo sappiamo tutti — dovrà essere rinominato perché il suo mandato scade a dicembre e se è vero che le colpe dei padri non possono ricadere sui figli, è anche vero che la buona fede del console nei confronti del padre che, a mio avviso, non ha motivazione di essere creduta in tale circostanza, non può essere creduta nemmeno nei confronti del figlio.

Pertanto, non per interessi personali — ripeto — o per vicinanza alla comunità di origine italiana di Sorocaba o a quella di San Paolo, come del resto avevo già avuto modo di evidenziare in un'interrogazione analoga al sottosegretario Toia circa sette mesi fa, chiedo che il nuovo Governo riesamini la situazione, in funzione di una maggiore trasparenza e del fatto che il mandato del console di San Paolo scade a dicembre, infine in funzione del fatto che certamente il figlio del signor Orefice, Marcos Orefice, rappresenti — volenti o nolenti — sia nella comunità italiana di Sorocaba e di San Paolo, sia nei confronti del deputato brasiliano di quella circoscrizione elettorale (che ha una certa influenza nei rapporti italo-brasiliani) i limiti e le circostanze « offuscate », che non hanno portato ad uno splendore di rappresentanza da parte degli organismi italiani nei confronti della comunità di Sorocaba.

Per quale ragione tutto questo? Affinché in una città così importante, il cui sviluppo industriale e infrastrutturale sta diventando molto rilevante per lo Stato di San Paolo, possa esservi una rappresentanza più autorevole da parte, appunto, del viceconsole italiano e un ripensamento complessivo degli incarichi del nuovo console di San Paolo a partire dall'inizio del suo mandato.

A tale proposito mi affido al nuovo Governo, in particolare al sottosegretario Martelli, perché si giunga ad un ripensamento serio e radicale rispetto alla no-

mina del viceconsole di Sorocaba, Marcos Orefice. Non intendo imputare a nessuno le colpe degli antenati, tuttavia desidero far rilevare al senatore Martelli che questa situazione è di imbarazzo, non solo per chi vive in questa zona ed è originario della comunità italiana, ma anche per chi, come noi, si reca spesso — almeno due o tre volte all'anno — ad incontrare le comunità italiane e si sente davvero in imbarazzo perché le istituzioni della nostra Repubblica sono offuscate da personaggi di questo tipo.

(Fornitura di missili al Governo di Nicosia - Cipro greca)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Simeone n. 3-02479 (vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 3).

Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

VALENTINO MARTELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'interrogazione al nostro esame riguarda l'acquisto di missili *Aspide* 330 da parte del governo di Nicosia.

Nel 1989 la *National guard* di Cipro ha acquisito dalle società Alenia ed Oerlikon Contraves svizzera, con due contratti separati, rispettivamente 100 missili *Aspide* terra-aria e 10 sistemi *Skyguard* per la difesa di « punto antiaerea » (programma denominato *Othello*) ai quali si sono aggiunti nel 1991 altri 44 missili e due sistemi di lancio.

Il sistema *Othello* a disposizione di Cipro può essere integrato e potenziato anche da un secondo lanciatore e relativo munizionamento di missili *Aspide*.

La trattativa per acquisire 32 missili *Aspide* occorrenti a tale integrazione, del valore di circa 30 miliardi, fu autorizzata nel 1995 ma, per motivi di bilancio, le possibilità di finalizzare il contratto si verificarono soltanto agli inizi del 1997. Nella stessa epoca la società Oerlikon chiese l'autorizzazione alle trattative contrattuali per 12 lanciatori del valore di circa 140 miliardi di lire.

Nel contempo, la notizia del contratto concluso negli stessi giorni dalle autorità di Nicosia per l'acquisto di un sofisticato sistema di difesa antiaereo russo centrato sui missili SS 300 determinò un aumento delle tensioni locali e palesò il rischio di ricadute negative della nostra eventuale fornitura di un sistema di missili negli equilibri geostrategici nella regione (benché il sistema Alenia-Oerlikon sia meno sofisticato e più chiaramente definibile « difesa di punto » di quello russo, essendo costituito da postazioni fisse per il lancio di missili di una gittata di 11 chilometri ad una altitudine di 6 chilometri, contro i 40 ed oltre — nelle varie versioni — del missile russo ad una altitudine di 25 chilometri).

Si determinò quindi oggettivamente, in ossequio alla normativa vigente, la necessità di soprassedere ad ogni autorizzazione in attesa che le tensioni nell'aria diminuissero e che fosse rimossa la principale causa del loro acutizzarsi.

Tali circostanze non si sono ancora verificate e la sospensiva delle autorizzazioni è quindi tuttora operante.

PRESIDENTE. L'onorevole Simeone ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-02479.

ALBERTO SIMEONE. Devo dire di essere un po' perplesso per la risposta fornita dal sottosegretario Martelli alla mia interrogazione. Lo sono perché, rispetto alle notizie in mio possesso, la risposta mi è parsa un poco evasiva; il problema in questione, infatti, non consiste tanto nella fornitura o nella previsione della fornitura di armi così sofisticate — atte poi a contrastare eventuali altre armi molto sofisticate da parte dell'altra comunità cipriota — quanto nella assoluta incapacità del Governo ad allentare, a contenere o a eliminare del tutto le tensioni presenti in quell'area del Mediterraneo.

Credo che il problema sia di una importanza decisiva ai fini di un rasserenamento dei rapporti in tutta l'area del Mediterraneo.

Non dobbiamo dimenticare che la Turchia fa parte della NATO e che ha presentato domanda per entrare nella Comunità europea: personalmente, ritengo che le due cose siano strettamente necessarie, anche perché il Governo italiano forse non ha riservato la giusta considerazione al rischio dell'integralismo islamico, che potremmo trovarci nel pieno del Mediterraneo. La Turchia sta infatti attraversando, dal punto di vista meramente religioso, un momento assai delicato. Sarebbe pertanto necessario in tempi brevi procedere ad una rivisitazione delle condizioni che fino ad oggi non hanno permesso l'ingresso nella Comunità europea della Turchia. Le tensioni devono essere, naturalmente, eliminate se si vuole effettivamente mirare alla pace in tutta l'area del Mediterraneo. Non dimentichiamo che paesi rivieraschi come l'Algeria stanno attraversando momenti di assoluta e preoccupante tensione interna. Ogni tensione, naturalmente, si riverbera sui rapporti tra l'Italia e la Turchia, in modo particolare con riferimento a quanto sta accadendo tra la Repubblica turca di Cipro del Nord e la Cipro greca.

Ci potremmo veramente trovare nella condizione, la più infelice possibile ed immaginabile, di essere fautori e sostenitori dell'ingresso della Turchia nella Comunità europea, di esserne alleata in quanto facente parte dell'organizzazione del Patto atlantico, e nel contempo di avere la Turchia nemica a causa di questa situazione veramente strana in cui il Paese si trova.

È necessaria una politica molto più attenta e molto più chiara, perché la chiarezza dei rapporti può significare imboccare una nuova strada, quella di prestare attenzione ai problemi di tutta l'area del Mediterraneo, attraverso una libertà di giudizio scevra da qualsiasi condizionamento; sono infatti i condizionamenti presenti nella politica estera italiana che determinano una *impasse* in ordine alle necessità del momento. Non dimentichiamo che proprio qualche giorno fa il ministro degli esteri Dini ha preso posizione sulla questione irachena

sostenendo che non era assolutamente ipotizzabile un nuovo intervento armato. Ritengo che bisogna proseguire su questa strada se veramente si vogliono eliminare le tensioni. Non dimentichiamo che l'Iraq è un paese confinante con la Turchia ed una nuova deflagrazione del conflitto interesserebbe quest'ultimo paese, anche attraverso le centinaia di migliaia di curdi che premono e che stanno varcando quelle frontiere, arrivando anche a centinaia o a migliaia nel nostro Paese.

Il Governo deve impostare una nuova politica se veramente vuole rasserenare i rapporti non solo tra la Turchia e la Grecia, ma fra tutti i paesi del Mediterraneo. Può assumere infatti una posizione decisiva per la fortuna non solo del nostro, ma di tutti i paesi del Mediterraneo.

(Comunità di origine italiana a Kerch in Ucraina)

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione Romano Carratellin. 3-02625 (*vedi l'allegato A - Interpellanze ed interrogazioni sezione 4*).

Il sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

VALENTINO MARTELLI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Con l'interrogazione sopra specificata viene rappresentata la necessità di un intervento del Ministero che rappresento per il recupero della lingua e della cultura italiana da parte dei nostri connazionali residenti a Kerch. A tale scopo, si è provveduto ad interessare la nostra ambasciata di Kiev fornendo apposite istruzioni per l'attivazione di corsi di lingua e cultura italiana a favore della comunità italiana residente in Crimea. Con tali istruzioni, si è tra l'altro precisato che i predetti corsi possono essere istituiti in base al decreto legislativo n. 297 del 1994, ex legge n. 153 del 1971. La loro gestione è assunta da enti, associazioni, comitati e scuole locali, ai quali il Ministero, sulla base delle disponibilità di bilancio, può concedere un contributo sul capitolo 3577.

Inoltre, la richiesta di contributo potrà essere presentata tramite la competente rappresentanza alla Digeas, ufficio V del Ministero, da un ente o associazione costituitesi *in loco* allo scopo di sostenere le attività dei corsi suddetti, secondo le modalità ed i tempi indicati con le circolari ministeriali n. 28 del 15 dicembre 1980 e n. 175 del 3 luglio 1997. L'ente o l'associazione può assumere direttamente gli insegnanti sulla base della normativa locale per le ore occorrenti, retribuendoli anche con i fondi derivanti dall'eventuale contributo ministeriale. I docenti devono possedere un titolo di studio valido per l'insegnamento. A coloro che hanno frequentato con profitto i predetti corsi potrà essere rilasciato da parte del capo dell'ufficio consolare o in rappresentanza un attestato di frequenza con profitto valido ai fini del riconoscimento in Italia del titolo di studio a livello di scuola elementare e scuola media conseguito all'estero.

In Ucraina è comunque già formalmente istituito, oltre all'ambasciata a Kiev, anche un consolato generale ad Odessa, città sul mar Nero, relativamente vicina alla penisola di Crimea. Peraltro, tale ufficio consolare istituito sin dal 1967 non è mai stato nella pratica operativo e le ben note esigenze di contenimento della spesa pubblica che hanno prodotto una forte riduzione delle risorse finanziarie, nonché della dotazione organica del Ministero, rendono d'altro canto improbabile una sua apertura nel breve e medio periodo.

Come è altrettanto ben noto, è attualmente in atto un profondo processo di razionalizzazione della rete diplomatico-consolare per soddisfare i mutati interessi del paese in quelle aree del mondo che si schiudono alla nostra crescente proiezione esterna. Per il momento tale operazione deve purtroppo avvenire senza portare ulteriori oneri a carico dell'erario.

Al fine di un inquadramento generale della questione e ad ogni buon fine, si specifica altresì che con la chiusura di alcune sedi si sono potute liberare delle risorse che hanno permesso di sopperire

alle più gravi carenze di organico di alcuni uffici ed aprire altre sedi in aree divenute prioritarie, come Bakue Canton.

A seguito della firma del novembre del 1997 dell'accordo culturale tra l'Italia e l'Ucraina, le relazioni bilaterali hanno assunto in tale settore una forma più organica, oltre ad essere inquadrate in una cornice giuridica che ne disciplini i vari aspetti. Merita in particolare di essere segnalato il consistente aumento delle mensilità delle borse di studio concesse in favore di studenti e ricercatori ucraini: dalle 32 mensilità dell'anno accademico 1997-1998 si è passati ad un offerta di 60 mensilità. A Kiev opera un lettore che impartisce corsi di lingua italiana presso l'università e svolge incarichi extra accademici; egli collabora infatti con l'ambasciata alla realizzazione degli eventi culturali il cui programma ha ricevuto un deciso impulso a seguito della firma dell'accordo culturale.

In un contesto generale di rafforzamento della collaborazione culturale, anche la comunità italiana di Kerch potrà quindi beneficiare di alcuni interventi specifici di questa direzione generale. In previsione dell'attivazione di corsi di lingua italiana in quella città, che saranno impartiti da un insegnante ucraino formato alla Dante Alighieri di Kiev — cosa che è avvenuta questa estate — si provvederà all'invio di libri e materiale didattico per sostenere l'iniziativa. Saranno inoltre concesse alcune borse di studio in favore degli italiani residenti a Kerch, tenuto anche conto del fatto che le disponibilità sul capitolo di bilancio 2654 per l'esercizio finanziario in corso sono aumentate rispetto al precedente esercizio.

PRESIDENTE. L'onorevole Romano Carratelli ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-02625.

DOMENICO ROMANO CARRATELLI. Signor Presidente, svolgerò brevemente alcune annotazioni in ordine alla risposta del sottosegretario. Non vi è dubbio che una serie di problemi sollevati con l'in-

terrogazione ha avuto esito positivo, quindi per alcuni versi la risposta ci gratifica e ci soddisfa. Riteniamo però opportuno, utile e necessario richiamare nuovamente l'attenzione del Parlamento e del ministro su una vicenda che è particolarissima e sulla quale forse è bene spendere ancora qualche parola.

Intanto si tratta di una vicenda di microemigrazione, ma particolare perché verificatasi all'inizio dell'ottocento, in due ondate, nel 1830 e nel 1870, e non riguarda gente che si sposta dalla propria comunità in cerca di lavoro. È gente che viene chiamata per la capacità professionale che ha espresso in particolare nel settore dell'agricoltura e della cantieristica. Nella cittadina di cui all'interrogazione, infatti, si allocano tra il 1830 e il 1870, chiamati dallo zar, esperti in agricoltura ed in cantieristica navale.

Queste famiglie, questi lavoratori che arrivano in quei luoghi, proprio per le caratteristiche che ve li hanno condotti, assumono nella comunità in cui sono ospiti un ruolo importante, di primo piano. Fin qui tutto bene, ma successivamente sopravviene la vicenda del comunismo e questa comunità, che si era perfettamente integrata, viene chiamata a dichiarare se vuole mantenere la cittadinanza italiana o acquisire quella sovietica, sapendo che a chi non dichiara di accettare la cittadinanza sovietica viene imposto di ritornare in Italia.

Una parte di questa comunità, che allora era di circa 2 mila persone, decide di accettare la cittadinanza sovietica e di rimanere, perché ormai i rapporti con la terra di provenienza si erano allentati, vi erano nuovi interessi, ci si era inseriti, insomma per tutta una serie di motivi.

Successivamente, coloro che avevano accettato la cittadinanza sovietica e che rimangono nella piccola cittadina della Crimea di cui si parla, improvvisamente, nel periodo delle « grandi purghe » staliniane, si trovano ad essere svegliati una mattina e deportati in alcuni luoghi della Russia, in particolare nel Kazakistan. Si verifica così una diaspora straordinaria, con centinaia di persone che muoiono

durante il viaggio. Alcune di queste persone, dopo la conclusione delle « purghe » e la caduta del comunismo, riescono a ritornare a Kerch. A questo punto sorgono alcuni problemi, in relazione ad alcuni fili che erano stati mantenuti con le famiglie e le comunità di origine, soprattutto pugliesi (perché parliamo soprattutto di pugliesi). Viene così fatto arrivare all'ambasciata italiana a Kiev il problema di questa particolare nicchia di immigrazione.

Alla luce di una esperienza diretta e personale, avendo io partecipato ad un viaggio che mi ha portato presso questa comunità, debbo dire che il nostro ambasciatore a Kiev, Gianluca Bertinetto, ha dimostrato una straordinaria sensibilità ed umanità. Infatti, non solo si è fatto carico della piccola comunità oggetto dell'interrogazione, ma si è addirittura attivato sollecitando una nostra visita, che è effettivamente avvenuta.

Ebbene, quali sono i problemi emersi nel corso di questa visita? Non vi è dubbio che questa piccola comunità ha sempre mantenuto vivo il fatto di essere italiana, pur avendo perso ogni rapporto ed ogni legame, nonché ogni dato di tipo culturale. Tuttavia, come dicevo, l'idea di avere questa origine italiana è rimasta vivissima in quella comunità. Noi siamo stati accolti con cerimonie molto commoventi, toccanti. Lo stesso ambasciatore Bertinetto, peraltro, ha affrontato un lungo viaggio, un po' particolare, perché il tragitto da Simferopol in Crimea per arrivare alla cittadina di cui parliamo, che avrebbe richiesto in un paese europeo un'ora, un'ora e mezza di tempo, si è trasformato in una specie di avventura. Abbiamo infatti impiegato sei ore con un pulmino in cui l'odore della benzina era incredibile: sembrava quasi un'avventura di viaggio di cui eravamo abituati a leggere, ma non a vivere. Pensavamo infatti che i tempi fossero diversi. Però, vedere dei parlamentari ed un ambasciatore che sopportano un tale viaggio per arrivare in quella comunità mi ha dato una grande gratificazione.

Concludo rapidamente. La richiesta che avanzo, allora, oltre quanto ha detto il sottosegretario, riguarda anche la possibilità per quella comunità di riannodare i rapporti con la comunità nazionale e in particolare con quella pugliese, ad esempio attraverso borse di studi, viaggi e, soprattutto, l'ospitalità dei bambini ma, soprattutto, attraverso la possibilità per gli interessati di riconquistare, qualora ne avessero il desiderio e volessero tornare in patria, la cittadinanza italiana con una corsia preferenziale, mediante gli strumenti che certamente non mancano al ministro.

(Master plan del porto di Gioia Tauro)

PRESIDENTE. Passiamo alle interpellanze Napoli nn. 2-00918 e 2-00964, Aloï n. 2-01011 e Soriero n. 2-01442 (*vedi l'allegato A — Interpellanze ed interrogazioni sezione 5*).

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

L'onorevole Napoli ha facoltà di illustrare le sue interpellanze nn. 2-00918 e 2-00964.

ANGELA NAPOLI. Signor ministro, desidero innanzitutto ringraziarla per essere venuta oggi a rispondere personalmente, ma devo ribadire la mia protesta già effettuata in quest'aula mercoledì scorso, giornata in cui era stata calendarizzata la trattazione delle mie interpellanze ed in cui purtroppo si sono presentati due sprovveduti sottosegretari che ne hanno chiesto il rinvio. Signor ministro, il rinvio in quel momento mi è parso del tutto immotivato perché, se è vero che oggi abbiamo un nuovo Governo, con uomini nuovi preposti ai singoli dicasteri, è altrettanto vero che gli uffici dei vari dicasteri hanno tutte le documentazioni necessarie per poter rispondere ad interpellanze, peraltro presentate diverso tempo fa (le mie interpellanze risalgono infatti a febbraio e marzo del corrente anno).

Certo, oggi, alla luce di quanto è inserito all'ordine del giorno, desumo che quella richiesta sia stata utile solo per far sì che anche i rappresentanti delle forze politiche dell'attuale maggioranza governativa potessero presentare un'interpellanza, sottoscritta peraltro, quale primo firmatario, da un membro del precedente Governo e presidente dell'attuale comitato di sviluppo del porto di Gioia Tauro, il quale pone delle domande del tutto assurde proprio per il ruolo che egli stesso ha avuto ed ha a tutt'oggi.

Signor ministro, il porto di Gioia Tauro è diventato negli ultimi anni, dopo le note vicende legate alla costruzione del quinto centro siderurgico prima e alla centrale a carbone poi, punto di riferimento per i problemi dello sviluppo e dell'occupazione, non solo della piana di Gioia Tauro bensì dell'intera Calabria. La gestione del porto, fin dalla sua entrata in esercizio con l'intervento della Medcenter, società del gruppo Contship Italia, è stata sempre organizzata in un quadro di incertezze che non hanno consentito l'effettuazione della polifunzionalità del porto stesso; eppure, il porto di Gioia Tauro, dal 1995, data della sua entrata in funzione, non solo ha consentito allo Stato italiano il recupero di diversi miliardi di tasse doganali, grazie alla movimentazione di oltre un milione di *container* all'anno, ma, quel che più conta, si è evidenziato come una delle realtà più importanti sullo scenario della portualità europea.

Ho parlato di quadro di incertezze, ritardi nei finanziamenti, scarsa attenzione da parte dello Stato sulla rivalità nata da parte di altri porti italiani e mediterranei nei confronti appunto dello stesso porto di Gioia Tauro, lentezza nel completamento delle infrastrutture portuali, marginalità dell'obiettivo della polifunzionalità, mancanza dell'istituzione di una zona franca produttiva. Non è stato mantenuto quanto previsto nel protocollo d'intesa tra parte pubblica e parte privata relativamente allo sviluppo di nuove attività economiche, che sono derivate da quelle portuali o sono ad esse connesse. Nei giorni scorsi, è stato sottoscritto un

contratto d'area, la realizzazione del cui contenuto appare lontano: esso peraltro vede coinvolti solo tre comuni della grande area della piana di Gioia Tauro.

Non vi è stato fino ad oggi apporto di ricchezza e di nuova occupazione, a parte un vantaggioso affare per la società privata e circa 700 persone assunte dalla Medcenter, peraltro con criteri poco chiari. È dei giorni scorsi il primo sciopero attuato dai dipendenti stessi della Medcenter, i quali denunciano proprio: mancanza di meccanismi trasparenti per il reclutamento dei lavoratori; discriminazioni nelle scelte per la riconferma, con contratti a tempo indeterminato, di lavoratori provenienti dai corsi di formazione professionale; mancata trasformazione dei contratti di formazione lavoro in contratti a tempo indeterminato; gestione del personale sempre più clientelare; aggravio di lavoro per una parte di dipendenti; turnazione di lavoro troppo gravosa; mancato riconoscimento delle elevate professionalità utilizzate in azienda.

Il 97 per cento dell'imponente traffico si è risolto in *transshipment* da grandi navi a più piccole o da queste alle «navi madri»; il restante 3 per cento è stato costituito da contenitori sbarcati a terra e qui avviati allo smistamento su gomma o rotaia.

In questa situazione, onorevole ministro, il 4 dicembre 1997 — circa un anno fa, quindi — sono state presentate le linee-guida del *master plan* del porto di Gioia Tauro. Documento insignificante elaborato da dilettanti allo sbaraglio: così è stato definito dall'allora presidente della Medcenter, dottor Marco Vitale. Nel *master plan* presentato l'obiettivo della polifunzionalità è marginale, vago e del tutto futuribile. Viene, infatti, riservata alle attività non legate ai contenitori l'area più interna del porto, strangolando così lo sviluppo di ogni attività su merci non containerizzate.

Nel *master plan* rimane del tutto virtuale l'impegno di promuovere nuove attività economiche connesse a quelle del porto in un'apposita area commerciale ed industriale adiacente alle strutture por-

tuali. Non vengono, infatti, precisate né le agevolazioni, né i tipi di attività che dovrebbero svolgersi. Un'attenta valutazione del *master plan* evidenzia la chiara volontà di capovolgere la polifunzionalità completa affermata nel protocollo d'intesa. Pensiamo, inoltre, che alla Contship Italia e al *transshipment* siano stati concessi metri di banchina in eccesso rispetto a quelli che il protocollo d'intesa assegnava, con grave pregiudizio per l'inserimento di altre società e per l'istituzione stessa della zona franca. La società Evergreen, leader mondiale dei trasporti *container* via mare, ha dichiarato ad una nostra delegazione parlamentare in visita a Taipei, a Taiwan, di non aver potuto effettuare investimenti nell'area ASI del porto di Gioia Tauro, in quanto la società che gestisce l'80 per cento della struttura ha impedito l'accoglimento di qualsiasi proposta. Pertanto, la società Evergreen si è vista costretta ad investire, per realizzare proprie strutture, nel porto di Taranto e continuerà ad utilizzare il porto di Gioia Tauro solo fino a quando non verranno resi idonei l'attracco e il carico e scarico nel porto di Taranto.

Nel *master plan* non vengono prese in alcuna considerazione le aree a sud e ad est di Gioia Tauro: nessuna infrastruttura intermodale, abbandono dell'aeroporto di Reggio Calabria, nessuna ipotesi per i collegamenti da e per la Sicilia, interi bacini di potenziale utenza vengono tagliati fuori. In base al *master plan* si dovrebbe aspettare il 2010, onorevole ministro (sperando che vada bene!), per il completamento delle infrastrutture indispensabili e propedeutiche alla polifunzionalità del porto e allo sviluppo dell'economia e dell'occupazione nella piana di Gioia Tauro e nell'intera provincia di Reggio Calabria. Tra gli interventi infrastrutturali da realizzare nell'area, il *master plan*, tra l'altro, indica la «realizzazione di due filiere destinate, rispettivamente, alle merci deperibili e alle merci pericolose e nocive» per le Ferrovie dello Stato, individuando, così, la Calabria quale pattumiera per scorie e rifiuti radioattivi o velenosi.

Risulta altresì che la Contship Italia abbia ottenuto l'autorizzazione ministeriale a non far ispezionare dal chimico di porto le merci, seppure ad alto rischio, in transito e quelle che restano in deposito fino ad una settimana.

PRESIDENTE. Il tempo, onorevole Napoli.

ANGELA NAPOLI. Si tratta di due interpellanze, signor Presidente. Quindi la prego di lasciarmi continuare.

PRESIDENTE. Va bene, onorevole Napoli. Sarà più breve nella replica.

ANGELA NAPOLI. La ringrazio, Presidente.

Nell'aprile scorso la Guardia di finanza è riuscita a stroncare un vasto traffico internazionale di tabacchi che passava attraverso il porto in questione. Il fatto è dimostrativo di come il porto di Gioia Tauro possa rappresentare il crocevia di grossi traffici internazionali anche di natura illecita e non sempre gestiti solo dalla criminalità organizzata locale. La mancanza di legalità incide pesantemente su ogni ipotesi di sviluppo: le aziende pronte ad inserirsi chiedono condizioni particolari capaci di favorire il loro insediamento.

E sia ben chiaro che sono false le dichiarazioni rese dall'ex ministro dell'interno, onorevole Napolitano, e dal procuratore della Repubblica di Palmi, in base alle quali la *'ndragheta* sarebbe totalmente sotto controllo nel porto di Gioia Tauro.

Come avvengono le assunzioni da parte della Medcenter? Come mai nei giorni scorsi il capo del personale di quella società ha lasciato il proprio posto? Come mai si stanno facendo le indagini per verificare a chi sono stati concessi i terreni dell'ASI, limitrofi al porto? Come mai i proprietari dei terreni sul territorio sono costretti quasi a regalare alla *'ndragheta* le loro fortune?

Abbiamo bisogno di una parola chiara e decisiva da parte del Governo anche sulla istituzione di una « zona franca » nell'area di Gioia Tauro.

Nel marzo del 1998 il ministro delle finanze ha comunicato l'approvazione di cinque punti franchi doganali in Sardegna. La notizia avvalorerebbe il veto espresso nel luglio del 1996 dalle organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL circa l'ipotesi di istituzione di zone franche nel sud.

La costituzione di un punto franco doganale ha rappresentato uno dei principali obiettivi che, se realizzato, avrebbe veramente garantito la polifunzionalità del porto.

L'istituzione di una zona franca nell'area di crisi di Gioia Tauro non nascerebbe solo dall'esigenza di corrispondere ad un preciso impegno assunto dalla Presidenza del Consiglio con il protocollo d'intesa del 2 dicembre 1993, bensì dalla necessità di dotare la Calabria di uno strumento capace di creare sviluppo in sinergia con le attività portuali e di *transhipment*.

La zona franca diverrebbe anche un obiettivo utile a stimolare soggetti attivi della società calabrese, nonché a creare sedi e meccanismi di nuove responsabilità mirate ad una politica istituzionale che susciti imprenditorialità socio-politica (di iniziativa, di richiesta, di progettazione) da parte degli enti locali, sub-regionali, comprensoriali e regionali.

Onorevole ministro, c'è voglia di riscatto nel territorio della piana di Gioia Tauro, nelle sue popolazioni e nei soggetti di sviluppo locale. Lei lo sa. Ecco il perché delle mie interpellanze. Abbiamo bisogno di avere assoluta chiarezza sulla politica governativa nei confronti del porto di Gioia Tauro.

Circa due anni fa l'allora Presidente del Consiglio ha nominato un coordinamento affidato al sottosegretario ai trasporti dell'epoca, onorevole Soriero. Non fummo concordi su quella istituzione, ma speravamo che essa fosse espressione di una volontà determinata ad accelerare in maniera costruttiva il processo economico messo in campo con l'avvento di Contship nel porto calabrese.

A due anni di distanza nessuno sforzo appena tangibile, se non quello della

emanazione delle ottanta pagine del *master plan* e l'istituzione del comitato di sviluppo che fino ad ora, al di là delle varie riunioni, ha gestito lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro solo con scopi di interesse personale: ecco il perché della nostra richiesta di chiarezza.

PRESIDENTE. L'onorevole Aloï ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01011.

FORTUNATO ALOI. Signor Presidente, l'interpellanza in questione è stata presentata lo scorso 26 marzo, cioè oltre sei mesi fa, e prende le mosse da un fatto apparentemente specifico, quale quello della presentazione del *master plan* del porto di Gioia Tauro elaborato dal comitato presieduto dall'allora sottosegretario di Stato ai trasporti Soriero, oggi primo firmatario di una interpellanza analoga o quanto meno che ha per oggetto la stessa materia di quelle presentate dal gruppo di alleanza nazionale. Da una lettura del *master plan* si rileva una serie di elementi che dimostrano come, si parta, onorevole ministro, con il piede sbagliato.

Innanzitutto, nella planimetria presentata si rilevano in maniera evidente errori materiali — e noi lo sottolineiamo nella interpellanza — ed inoltre in essa vengono ricomprese zone estranee all'area del porto. Si rilevano altresì varie incongruenze e contraddizioni, quale quella relativa alla discordanza tra lo spazio destinato al *transshipment* e gli spazi presenti nella planimetria stessa. Sono i dati dai quali noi partiamo per evidenziare una questione che va al di là del *master plan*: la questione del porto di Gioia Tauro, onorevole ministro.

Ella è da poco ministro dei trasporti, si è occupato di lavoro, ma consenta di dire queste cose a chi ha vissuto in prima persona le note vicende della città di Reggio Calabria negli anni settanta; ricordo che la questione del porto di Gioia Tauro nasce in quegli anni. Occorre fare un po' di storia — come diceva qualcuno: « Italiani, vi esorto alle storie » — perché credo sia importante per capire gli svi-

luppi successivi. Infatti, il porto di Gioia Tauro faceva parte del famoso — o, come diciamo noi, del famigerato — « pacchetto Colombo ».

Rispetto ad una città che insorgeva, l'allora Governo non dette una risposta ai problemi della città, bensì soluzioni che noi ritenevamo certamente importanti, ma fuorvianti rispetto al problema generale.

In quella circostanza, l'allora Presidente del Consiglio inserì nel pacchetto l'insediamento del quinto centro siderurgico, della Liquichimica di Saline, della SIR di Lamezia Terme. Come lei certamente sa non una di queste iniziative è andata in porto, il che forse è stato un bene per molti versi. Infatti, il quinto centro siderurgico non si è realizzato e la gente al riguardo sognava che le sinistre facessero dell'autocritica: io me la sarei aspettato e me la aspetto su questo argomento. Si progettava allora la creazione di 8.500 posti di lavoro per Gioia Tauro: lei pensi, signor ministro, un popolo di tute blu; poi successivamente si venne a delineare la questione della centrale a carbone.

Signor ministro, si immagini cosa avrebbe significato tutto ciò per quella zona e per il porto di Gioia Tauro. Intanto, il porto di Gioia Tauro è stato un « provvidenziale errore » — io lo definisco così — in quanto doveva servire di supporto al quinto centro siderurgico, ma quest'ultimo non è stato mai realizzato. All'epoca io ero consigliere regionale e con i rappresentanti di tutte le altre forze politiche facemmo di tutto per impedire la realizzazione della centrale a carbone, con la quale il porto di Gioia Tauro sarebbe divenuto un terminale carbonifero.

Questa in sintesi è la storia del porto di Gioia Tauro, storia che certamente oggi ci pone con molto senso di responsabilità di fronte all'impegno assunto dalle varie forze politiche, quelle sensibili alla questione, proprio per dare una risposta che sia soddisfacente alle esigenze non solo di Gioia Tauro, ma di tutta la vasta area che ruota e si muove attorno ad esso, non dimenticando che occorre procedere, per così dire, in una logica mediterranea, visto

che dobbiamo guardare ai problemi ed al rapporto con gli altri paesi che si affacciano sul mediterraneo.

Cosa è successo, onorevole ministro? Sono stato a Taiwan e durante uno degli incontri che abbiamo avuto ho potuto parlare con i vertici dell'Evergreen. Anche questa, onorevole Soriero, è una pagina da chiarire, perché ci chiediamo per quale motivo la Medcenter o altri soggetti (non nuovo accuse in maniera acritica) ha impedito che l'Evergreen potesse utilizzare 50 metri di banchina: poca cosa per riuscire a collocarsi! Sappiamo che l'Evergreen è al riguardo la società leader nel mondo. Per la verità, quest'ultima non è una società ma, diciamo così, delle « città che si muovono ». Abbiamo avuto modo di visitarla a Taiwan e Taipei. In quella circostanza mi sono posto la domanda del perché certe cose fossero avvenute. Un'indagine al riguardo non sarebbe male farla.

Gioia Tauro — onorevole ministro — sta vivendo, al di là delle enfattizzazioni, problemi di grande rilievo perché anche dal punto di vista internazionale, come lei sa, c'è stata in passato una vertenza con la Libia. Del resto la vicenda di Gioia Tauro si inserisce anche in un contesto di ordine internazionale.

Noi abbiamo « utilizzato » (e ciò è una grande fortuna dal punto di vista politico) il fatto che i rapporti tra l'Italia e la Libia, superati i momenti di tensione, ad un certo punto hanno consentito che Malta venisse trascurata dall'Italia e quindi un po' dalla logica europea. Ecco perché Gioia Tauro è stata giustamente valorizzata perché Malta non aveva un entroterra.

È chiaro che l'operazione del porto di Gioia Tauro ha un senso fino a quando non ci si limiti ovviamente ad un discorso di *transshipment* (lo diranno anche altri colleghi che intervengono). Il 93 per cento — come è stato detto — di tutto il traffico è legato al *transshipment*; l'entroterra di Gioia Tauro, con tutto quello che ne consegue, viene quindi a non essere valorizzato. Ci sono a tale riguardo delle iniziative; la provincia di Reggio Calabria

si è mossa perché se non si « attrezza » tutto l'entroterra dal punto di vista delle comunicazione e della viabilità (cioè tutto un sistema che serva da supporto al porto stesso) certamente noi finiremo con il portare avanti solamente un discorso di traffico. Quindi Gioia Tauro non verrebbe potenziata, non « lanciata » in una logica che ha nell'entroterra il suo *ubi consistam*. Ricordo che di ciò se ne parlò in un incontro, al quale era presente l'allora sottosegretario Soriero, presso la provincia di Reggio Calabria; ci fu, da parte del presidente della provincia, una dura accusa e anche una polemica con il sindaco di Gioia Tauro quando si parlava di « punto franco » e « non di zona franca ». Ciò permise di evidenziare che il « punto franco » significava una cosa mentre « la zona franca » ne significava un'altra molto diversa. Perché è chiaro che nel momento stesso in cui Gioia Tauro riesce ad avere quella sua dimensione, quel suo significato e quella sua importanza noi dobbiamo cercare di volare, se non altro, diciamo così, a media altezza perché se non si crea tutta quella serie di elementi infrastrutturali e strutturali, è chiaro che un certo discorso andrà presto a finire. Anche la regione Calabria e la Giunta della regione Calabria, in sintonia con l'intero consiglio, ha recentemente varato il piano regionale dei trasporti che prevede la sede dell'interporto proprio in Gioia Tauro. È una scelta, credo molto importante, e che ubbidisce ad una logica...

PRESIDENTE. Onorevole Aloi, si avvia a concludere.

FORTUNATO ALOI. Solo qualche minuto ancora, per poter completare il mio ragionamento. Ecco il motivo per il quale abbiamo presentato questa interpellanza. Riteniamo che non si possa e non si debba avviare su Gioia Tauro un discorso riduttivo.

Se vi sono implicazioni di altro tipo, implicazioni mafiose e collegamenti si accertino, però devo dire che è inquietante, signor ministro, il modo, sul quale vorrei che lei si soffermasse, con cui si procede alle assunzioni. Vorremmo ve-

derci chiaro, anche se riteniamo necessario e indispensabile che si proceda alle assunzioni, perché se tutto il discorso dello sviluppo non passa attraverso il dato occupazionale, di cui lei parla tanto, finisce per essere un momento astratto di impegno meridionalista. Però — ripeto — vorremmo vederci chiaro, vorremmo che si seguissero dei criteri, perché le posso assicurare che vi sono moltissime rimostranze e proteste da parte di tanti e tanti giovani, che certamente non invidiano quelli che lavorano, perché la guerra tra poveri non ci appartiene, ma che però vorrebbero vedere un po' di chiarezza.

Concludendo, onorevole Presidente, onorevole ministro, noi riteniamo, come abbiamo affermato negli anni settanta, che Gioia Tauro rappresenti un dato, un fatto emblematico, perché la storia della città e della provincia di Reggio si muove proprio in direzione di questo polo di sviluppo che è stato sognato negli anni settanta e che oggi non può essere considerato così, come un fatto meramente riduttivo. In qualche mio scritto, definii allora Gioia Tauro « la questione meridionale ». Sembra cosa da poco — è stato richiamato — però occorrono senso di responsabilità e impegni ben precisi, perché posso assicurarle che nelle nostre zone, nella provincia di Reggio Calabria e in Calabria, vi è l'esigenza di vedere un Governo che mantenga gli impegni. Purtroppo, dal 1970 ad oggi ci troviamo di fronte non solo ad impegni disattesi ma a macerie di prospettive che sono andate tutte al fallimento.

Dalla risposta del ministro, quindi, vorremmo assicurazioni in ordine al fatto che Gioia Tauro non resti essa stessa, come città, ciò che fu il centro siderurgico, cioè una cattedrale nel deserto.

PRESIDENTE. L'onorevole Soriero ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01442.

GIUSEPPE SORIERO. Il dibattito parlamentare molto importante, che si svolge oggi in quest'aula, consente di affrontare, nell'autorevolezza di questa sede, que-

stioni che riguardano la situazione della piana di Gioia Tauro e di un grande porto ma che attengono molto anche a una prospettiva di sviluppo della Calabria, del Mezzogiorno, dell'intero paese. È questo il ragionamento di fondo al quale ritengo debbano ispirarsi i confronti e, laddove è necessario e utile, anche la polemica, però, per valorizzare quella che oggi è la più importante novità nel sistema dei trasporti nazionali europei e dell'intera area del Mediterraneo; altrimenti si disperde il valore dell'esperienza importantissima, non solo per ciò che ha già avviato, di un'area dove, come hanno ricordato gli onorevoli colleghi che hanno parlato prima di me, è difficilissimo poter individuare dieci posti di lavoro (l'onorevole Aloï ha ricordato tante discussioni e tanti confronti, e poteva farlo anche l'onorevole Napoli, chiarendo, una volta per tutte, che se si discute di interpellanze presentate a sei mesi di distanza c'è poi bisogno di un aggiornamento, altrimenti si riprendono concetti già datati superati dal lavoro che si è svolto); un'area dove per tanti anni è stato difficile prospettare nuove, possibili occasioni di lavoro e dove, invece, in soli due anni e mezzo si è riusciti a creare 750 posti di lavoro dentro nel porto ed altrettanti nell'attività indotta del trasporto delle merci attraverso il mare. Certo, sono novità parziali se si pensa a quanto sia acuta e diffusa la disoccupazione in Calabria e nel Mezzogiorno. Ma come si può affrontare lo sviluppo del Mezzogiorno e l'organizzazione di imprese al fine di creare nuovi posti di lavoro se non comprendiamo fino in fondo che cosa oggi il Mezzogiorno ha in più rispetto a due anni fa? Che cosa significa, cioè, il fatto che sia dislocato nel Mezzogiorno il più grande porto di *transshipment* del Mediterraneo? Il Commissario europeo ai trasporti, Neil Kinnock, ha colto questa grande novità di rilievo europeo quando un anno fa, nell'incontro avuto con i rappresentanti del Governo italiano a Bruxelles, disse di cogliere tutto il rilievo di questa operazione, perché Gioia Tauro offre all'Europa un nuovo cancello di ingresso dal Mediterraneo.

Discutiamo pertanto non solo di Gioia Tauro e di quell'area, che ha comunque bisogno di tanta attenzione e tanti investimenti, ma anche di una leva forte per ribaltare la funzione periferica del territorio meridionale. Oggi, per arrivare in Europa, le merci non utilizzano più solo i porti di Rotterdam, di Amburgo o di Brema ma vedono in Gioia Tauro la cerniera baricentrica della ridefinizione dei flussi di trasporto e di collegamento non solo tra economie, ma tra civiltà e comunità internazionali.

Questi i motivi per cui abbiamo bisogno di mettere punti fermi che spazzino via ogni residuo di vecchia polemica. Sono molto interessato ad un confronto, anche severo e rigoroso, ma sui fatti, a partire dalla piena valorizzazione delle potenzialità di questo porto e di quest'area. Per poter essere più breve, chiederò alla Presidenza di autorizzare la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna di una nota che riporta in sintesi le attività svolte dal comitato per il coordinamento e lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro, nella quale si specificano gli impegni che in un solo anno tale coordinamento ha portato a compimento, al di là della mia persona, grazie al lavoro svolto dai rappresentanti di più ministeri e che hanno consentito al porto di Gioia Tauro di entrare nel circuito delle grandi attività organizzate. Al momento dell'istituzione del comitato per il coordinamento presso la Presidenza del Consiglio, il porto di Gioia Tauro non era ancora stato classificato, onorevole Napoli (*Commenti del deputato Napoli*).

Il Parlamento, sulla base di un emendamento presentato dal Governo, ha classificato il porto di Gioia Tauro come porto di prima classe, ha elevato il circondario marittimo a capitaneria di porto, ha aperto l'ufficio doganale, ha organizzato le strutture della sanità marittima e, infine, ha organizzato quelle dei vigili del fuoco: fino a un anno e mezzo fa non c'era niente di tutto questo.

Oggi queste strutture esistono e determinano una presenza nel porto di ben 351 unità che sono impegnate a garantire la

sicurezza nel porto stesso e nell'area industriale rispetto ai rischi esistenti, che sono affrontati senza alcuna faciloneria perché il ministro dell'interno dell'epoca, che lei ha ricordato, non ha mai detto che tutta la situazione era sotto controllo.

ANGELA NAPOLI. L'ha detto in Commissione antimafia!

GIUSEPPE SORIERO. Il ministro dell'interno aveva detto che c'è una competizione forte — lo ribadisco perché voglio che rimanga agli atti del dibattito di oggi — tra lo Stato e l'antistato. Nel punto più dinamico di sviluppo del Mezzogiorno c'è stato uno sforzo notevole da parte delle forze dell'ordine e della magistratura al fine di stroncare quanto già si evidenziava — addirittura ci sono state richieste estorsive di un quarto di dollaro per ogni *container* — con azioni egregie: di ciò va dato atto sia alle forze dell'ordine che alla magistratura. Bisogna tenere alta l'attenzione, la vigilanza sulla trasparenza perché sulla base dello sviluppo che in quel porto si è determinato, grazie ad una azione convergente (non dimentichiamolo mai) l'area di Gioia Tauro — questa è la novità — si è trasformata in un'area pilota del rapporto tra pubblico e privato, una zona del Mezzogiorno dove si è misurata al meglio l'iniziativa imprenditoriale. Ciò sulla base dell'intuizione del compianto signor Ravano e del coraggio che egli ha avuto ad impegnarsi in quell'area difficile della Calabria, e del Mezzogiorno in generale, ma anche grazie alla forte collaborazione del movimento dei lavoratori, dei sindacati e dei sindaci che hanno sperimentato norme contrattuali e di flessibilità nell'organizzazione del lavoro, oggi ritenute di avanguardia, ma che bisognerà integrare, ulteriormente rivedere, sulla base dell'esperienza maturata negli ultimi due anni. Domani, tra l'altro, si terrà a Roma un'importante riunione con i sindacati dell'azienda, proprio al fine di trovare una nuova intesa che eviti il blocco delle attività all'interno del porto e che garantisca il massimo di efficienza e trasparenza.

Vi è, poi, l'azione dello Stato e del Governo che attraverso quel coordinamento ha creato le condizioni per affrontare quella che, ancora oggi, rimane una competizione difficile.

Abbiamo lavorato sollecitando anche l'azione e l'iniziativa della procura nazionale antimafia e della Commissione nazionale antimafia per poter utilizzare al meglio e rapidamente tutti gli strumenti di controllo, al fine di stroncare ogni insidia della mafia e della delinquenza organizzata in quell'area. Sin dall'insediamento dei commissari (commissario e commissario aggiunto) nominati nell'agosto scorso, abbiamo seguito la situazione concreta dell'organizzazione dei servizi nel porto di Gioia Tauro; già il 10 settembre 1998 è stata affrontata la questione relativa alle strutture che operano al suo interno. Si è affrontato, cioè, il problema dell'attività della società Mariba, la quale ha una concessione fino al 31 dicembre prossimo.

Ritengo che occorra caratterizzare un'azione di ulteriore attenzione sulla società Mariba nonché sulle altre società che operano già all'interno del porto nel campo dell'organizzazione dei servizi affinché quest'ultima possa essere garantita nella massima trasparenza. Nata come società cooperativa di soli nove soci, la suddetta società invece di attuare i principi della cooperazione, della solidarietà e della partecipazione, ha affrontato il bisogno di lavoro attraverso forme che io chiamo di moderno « caporalato ». Esse non sono tollerabili nell'organizzazione più moderna del più importante porto del Mediterraneo; ecco perché occorre valutare con attenzione da parte delle autorità competenti — lo ripropongo in forma impegnativa in quest'aula — la verifica di tutte le condizioni che consentano di affrontare con la massima serenità e sicurezza la scadenza del 31 dicembre 1998.

La società Mariba ha deliberato il proprio scioglimento il 19 ottobre scorso; ora, deve essere chiaro che al 31 dicembre o vi saranno le certificazioni antimafia che consentano al Ministero dei trasporti

di affrontare un'ulteriore fase di impegno, oppure non sarà prorogabile la concessione alla suddetta società, come a qualsiasi altra che opera all'interno del porto.

Concludo, chiedendo l'autorizzazione della Presidenza a pubblicare in calce al resoconto stenografico della seduta odierna il testo di una seconda brevissima nota sul punto fondamentale — che è stato sollecitato dagli altri colleghi interpellanti — delle funzioni del *master plan*, cioè, di un piano guida che non affronta nel dettaglio la destinazione delle aree, onorevole Aloi, come un piano regolatore generale, ma che prende in esame su grande scala la risposta all'interrogativo che ci è stato posto dalla commissione europea. Quest'ultimo era relativo al fatto che non era possibile da parte dell'Italia richiedere ulteriori finanziamenti all'Unione europea in assenza di un piano guida, cioè, di una proposta progettuale che facesse comprendere alla stessa Unione europea che il Governo italiano aveva un punto di vista ...

ANGELA NAPOLI. Signor Presidente, credo sia il ministro che debba rispondere!

PRESIDENTE. Onorevole Napoli, vi è libertà di espressione.

ANGELA NAPOLI. « Libertà di espressione », fino ad un certo punto!

PRESIDENTE. Onorevole Napoli, la prego. Questo, casomai, sarà il ministro che dovrà rilevarlo.

Onorevole Soriero, la prego di concludere.

GIUSEPPE SORIERO. Il *master plan* è stato quindi predisposto, nelle sue linee guida, nel suo documento di bozza che, sin dall'inizio, è stato definito (e non lo si può dimenticare) come una fase di discussione per spingere poi quegli enti che hanno la titolarità del governo del territorio a definire nel dettaglio la materia, attraverso gli strumenti attuativi a loro disposizione (mi riferisco al piano rego-

latori generali dei comuni, dell'ASI, del porto attraverso l'iniziativa dell'autorità portuale) e a verificare quindi la proprietà e la funzionalità delle aree stesse, nonché la diversa dislocazione degli investimenti sul territorio. Il *master plan* è solo uno strumento di coordinamento a garanzia della trasparenza, a garanzia, cioè, del fatto che siano chiare le grandi scelte che riguardano lo sviluppo di quel porto, sino a quella dell'interporto — che l'onorevole Aloï ha poc'anzi ricordato — che rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità e di quel raccordo ferroviario che è stato già avviato a livello di pronto intervento e che sarà ulteriormente sviluppato — come hanno riferito i dirigenti delle Ferrovie dello Stato — entro la scadenza del maggio 1999.

Vorrei che rimanesse agli atti della seduta odierna il fatto che oggi non esiste un problema di eccesso di trasporto ferroviario, che viene penalizzato dalla carenza della rete; è il contrario: oggi potrebbero essere trasportati sull'attuale rete ferroviaria almeno dieci treni al giorno mentre, purtroppo, siamo ancora ai due, massimo tre treni al giorno! Vi è bisogno quindi di un ampio confronto che riguardi non solo lo sviluppo dell'attività portuale in senso stretto, ma anche quella funzione strategica che rispetto a Malta (sono d'accordo) il porto di Gioia Tauro può esercitare in più. Da questo punto di vista ribadisco, quindi, sia la necessità di discutere su Gioia Tauro, sulle sue carenze e sui suoi limiti, sia quella di lavorare assieme affinché si possa fare di più per questa area davvero strategica del Mezzogiorno, tenendo conto però delle potenzialità e delle grandi novità che abbiamo costruito lavorando in questi anni.

Signor Presidente, in conclusione, le rinnovo la richiesta di autorizzare la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del testo di considerazioni integrative del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente, onorevole Soriero.

FORTUNATO ALOI. Onorevole Soriero, a questo punto il ministro può pure evitare di rispondere!

PRESIDENTE. Onorevole Aloï, non posso entrare nel merito di quello che un deputato dice. In ogni caso, il nostro regolamento prevede che i deputati appartenenti a Governi precedenti possano anche intervenire per specificare la loro azione; in questo caso, si è verificata proprio tale situazione.

Il ministro dei trasporti e della navigazione ha facoltà di rispondere.

TIZIANO TREU, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Signor Presidente, ho ritenuto opportuno rispondere personalmente alle questioni sollevate con le interpellanze all'ordine del giorno non solo per scusarmi dell'episodio verificatosi la settimana scorsa che, peraltro, è stato determinato anche da motivi di carattere pratico. Abbiamo, infatti, registrato la concomitanza di quattro impegni parlamentari mentre, attualmente, il Ministero che io rappresento ha a sua disposizione tre rappresentanti. Ribadisco quindi che è stato un motivo di carattere pratico a rendere difficile la possibilità di fornire una pronta risposta alle interpellanze in esame e che la mia presenza in aula oggi assume la valenza di una riparazione.

Al di là di questo, vorrei però segnalare pure l'importanza dei temi sollevati dalle interpellanze in esame. Non capita spesso che interpellanze del genere vengano illustrate con tanta ampiezza; mi si permetterà quindi di essere un po' articolato nella risposta. L'onorevole Soriero ha dato per parte sua un contributo, ma nella sua interpellanza scritta vi è anche una domanda precisa che ritengo importante ed alla quale risponderò; in particolare, si tratta della questione della sicurezza, del contrasto alla criminalità organizzata in quella zona, che del resto anch'io conosco abbastanza bene — anche