

uno spaccato di tutto un sistema ed è una parte di tutto quello che si è verificato.

La domanda era, al 7 luglio (oggi è inutile e la Presidenza deve intervenire in merito a quanto lamentato), se il servizio di dragaggio che veniva effettuato nell'ambito degli imbarcaderi e degli attracchi di Villa San Giovanni fosse stato opportunamente autorizzato dalle capitanerie di porto e se, in particolare, fosse stata effettuata (cosa che a me non risulta) una preventiva verifica ed analisi del materiale dragato, cioè del materiale che veniva tolto dal fondale marino per ricreare il fondale necessario ai detti attracchi anche al fine di permettere che venisse utilizzata la nave più nuova e grande su quegli scali.

Oggi questo non serve più perché ormai quegli scali sono stati dragati e la nave già opera. Essa opera in una maniera singolare perché di fatto è intestata ad una società diversa dalle due, Caronte e Tourist, appartenenti ai vecchi armatori del posto che, però, partecipano nella misura del 50 per cento, alla nuova società proprietaria di questa nuova nave.

Chiaramente, si è trovato il sistema per gabbare la legge che impediva, in assenza di concessione, di permettere l'utilizzo di nuove unità navali di società diverse su attracchi nei quali non avevano concessione. La nave viene noleggiata sei mesi alla Tourist e sei mesi alla Caronte, quindi opera in questo momento.

Occorre dunque capire, in questo momento, se quanto avvenuto per il dragaggio dei fondali degli scali sia stato legale e legittimo, oppure se, come è a conoscenza degli interpellanti, esistano situazioni di non legalità.

PRESIDENTE. Il sottosegretario per i trasporti e la navigazione ha facoltà di rispondere.

LUCA DANESE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, devo intanto osservare che l'interpellanza è del 7 luglio scorso, i lavori dell'Assemblea sono stati chiusi a fine luglio ed abbiamo ripreso a metà settembre, per cui non mi pare — lo dico

da deputato che spesso ha atteso le risposte ai propri strumenti del sindacato ispettivo per mesi e mesi — si possa dire...

PRESIDENTE. L'ultima seduta utile per le interpellanze è stata nella prima metà di luglio, poiché successivamente in luglio non vi sono state sedute in cui siano stati trattati strumenti del sindacato ispettivo.

LUCA DANESE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Stiamo sottolineando lo stesso aspetto, signor Presidente: mi sento di poter affermare che in questo caso la risposta del Governo è stata abbastanza veloce, in considerazione della chiusura della Camera nel mese di agosto ed in parte del mese di settembre.

Per quanto attiene all'interpellanza, in ordine alle operazioni di dragaggio effettuate nel porto di Villa San Giovanni, si osserva che le società Caronte e Tourist Spa, esercenti il servizio di traghetti Messina-Villa San Giovanni, concessionarie sin dagli anni sessanta, non in regime di *prorogatio*, come affermato nell'interpellanza, di alcuni approdi ricadenti nel comune di Villa San Giovanni, hanno richiesto il 2 marzo 1999 l'autorizzazione a dragare la zona di mare antistante i moli nord e sud del suddetto porto, perché il loro interrimento, causato dall'accumulo di detriti portati da due vicini torrenti, impediva il regolare e sicuro attracco delle navi traghetto. Nell'istanza presentata all'autorità marittima territorialmente competente, le già citate società hanno fra l'altro indicato la discarica autorizzata, allegando a tal fine la dichiarazione di disponibilità in tal senso da parte della Romana Inerti Srl di Campo Calabro, dove il materiale dragato sarebbe stato conferito e dove tuttora è depositato.

Da quanto su esposto, si evince che gli interventi effettuati non ricadono nella fattispecie disciplinata dal decreto emanato dal Ministero dell'ambiente in data 24 gennaio 1996 ed afferente la disciplina degli scarichi in mare dei materiali di

scavo. Pertanto, nel caso di specie, la capitaneria di porto di Reggio Calabria, alla quale era stata indirizzata l'istanza di autorizzazione, ha adeguatamente assolto alle sue incombenze amministrative, provvedendo ad emanare apposita ordinanza, inviata anche al comune di Villa San Giovanni per regolamentare l'esecuzione dei lavori.

PRESIDENTE. L'onorevole Maticena, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

AMEDEO MATAACENA. Signor Presidente, il Governo ha risposto soltanto ad uno dei quesiti che erano stati posti, perché ho chiesto se, come previsto, fosse stata preventivamente effettuata l'analisi del materiale che si intendeva dragare da parte dell'azienda sanitaria locale, domanda alla quale il Governo si è guardato bene dal rispondere.

Signor sottosegretario, chi le ha preparato e scritto quella risposta, riferendo che le società Caronte e Tourist, per quanto riguarda le concessioni sugli attracchi di Villa San Giovanni e Messina (nello specifico, rada San Francesco), non sono in regime di *prorogatio*, le ha fatto affermare il falso in quest'aula. Credo quindi sia il caso che lei si faccia dare la relativa documentazione, visto che quegli attracchi sono stati concessi in *prorogatio* dal 1° luglio dell'anno scorso fino al 30 settembre di quest'anno: sono quindi, di fatto, in *prorogatio*. Credo sia assolutamente inaccettabile che il Governo venga in un'aula del Parlamento a dichiarare il falso di fronte ai membri del Parlamento; ritengo inoltre che sia inaccettabile da parte del Governo che un funzionario, un direttore generale, o chiunque sia preposto al compito, si permetta il lusso di farle dichiarare il falso in un'aula parlamentare.

Per il resto, di fatto, il Governo non ha risposto, per cui riproporremo opportunamente i nostri quesiti, dato che abbiamo la necessità di sapere se l'analisi sia stata effettuata preventivamente: che si fosse effettuata un'azione sanante dal 7

luglio sarà anche vero ma, signor Presidente, dal 7 luglio l'interpellanza urgente era stata calendarizzata, poi è stata cancellata perché si è dichiarata l'impossibilità da parte del rappresentante del Governo di venire a rispondere sull'interpellanza.

PRESIDENTE. Onorevole Maticena, in luglio era necessario procedere a votazioni in aula e non si è più tenuta una seduta per lo svolgimento delle interpellanze urgenti.

AMEDEO MATAACENA. È esatto, però, quando vi è un'interpellanza che viene definita urgente, non possono passare tre mesi prima di ricevere una risposta: d'altronde, anche le interpellanze in trattazione oggi sono mediamente più recenti ed alcune sono di una settimana fa.

Credo che vi siano situazioni particolari che riguardano la risposta a questa interpellanza, comunque saremo in grado di riproporre nuovi atti per riuscire a capire la situazione. Resta un dato: il sottosegretario ha dichiarato il falso in quest'aula.

(Costruzione di un edificio adibito a parcheggio auto a Catanzaro)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Soriero n. 2-01877 (vedi l'allegato A — *Interpellanze urgenti sezione 6*).

L'onorevole Soriero ha facoltà di illustrarla.

GIUSEPPE SORIERO. Signor Presidente, desidero illustrare l'interpellanza, sia pure brevemente, per il rilievo di un'iniziativa che porta la firma di tanti parlamentari. Essa fa riferimento alla situazione della città capoluogo della regione Calabria, alle condizioni del suo territorio, all'episodio grave segnalato nell'interpellanza: in un contesto territoriale già segnato da trasformazioni urbanistiche ed edilizie convulse e improvvisate e, in alcuni casi, completamente abusive, si aggiunge l'autorizzazione per la costru-

zione di un grattacielo di quindici piani in pieno centro storico, nel cuore della città di Catanzaro.

Si tratta di un'operazione che aggrava i rischi per il territorio, per l'ambiente e che, non a caso, non riporta il parere relativo della sovrintendenza ai beni culturali e degli uffici geologici e dei lavori pubblici, come risulta dagli atti formali approvati dal consiglio comunale. La situazione è grave perché strumentalizza il bisogno di aree di parcheggio attrezzate, che pure esiste in questa città. In assenza di una politica del trasporto pubblico, infatti, la città di Catanzaro soffre della carenza di parcheggi, tanto da essere sotto tale aspetto totalmente invivibile, e ciò pesa molto sulla qualità della vita e sulle condizioni nelle quali versano tanti e tanti cittadini nel percorso giornaliero tra residenza e luogo di lavoro. Ripeto, la situazione è grave e intollerabile perché, da una parte, si parla dell'esigenza di rispondere ai bisogni dei cittadini e, dall'altra, la risposta viene « curvata » in termini del tutto speculativi.

Il piano regolatore della città capoluogo di regione non esiste, o meglio risale agli anni cinquanta; poi vi è una lunga storia di strumenti urbanistici adottati dal consiglio comunale, ma mai completati nel loro iter di approvazione. Si tratta, quindi, di una situazione di degrado dal punto di vista della gestione urbanistica ed anche molto inquietante. Finalmente, per iniziativa politica ed istituzionale, negli anni scorsi, nel consiglio comunale di Catanzaro è stato affidato un incarico ad alcuni progettisti per la redazione di un piano regolatore, che è stato depositato da questi ultimi il 16 giugno 1999. Da tre mesi gli elaborati del nuovo piano regolatore giacciono negli uffici del comune e stanno per scadere i novanta giorni che il sindaco aveva individuato come il tempo massimo per la trasmissione da parte degli uffici a quelli di livello superiore competenti. Quindi, niente si muove dal punto di vista del governo ordinario del territorio. È inerzia degli uffici o furbizia degli amministratori?

Il 4 febbraio scorso il piano del traffico elaborato è stato presentato alla commissione urbanistica del comune di Catanzaro e da allora giace lì bloccato. Da anni il comune di Catanzaro ha ricevuto un finanziamento di oltre sette miliardi, nell'ambito delle previsioni della legge n. 122, per l'attuazione di un progetto pubblico di parcheggi. Quei sette miliardi sono inutilizzati da anni ed invece spunta all'improvviso un'operazione che, dietro il finto elogio del rapporto tra pubblico e privato, porta alla costruzione di un grattacielo di quindici piani, pochissimi dei quali destinati a parcheggi e molti destinati, invece, ad abitazioni e centri commerciali.

Per tali motivi abbiamo inteso segnalare un problema così vistoso sul quale chiediamo al Governo la massima attenzione. Sappiamo che alcune competenze sono proprie del Governo, altre della regione Calabria, che è già stata sollecitata in tal senso, ma abbiamo inteso avanzare al Governo la richiesta di attivare tutti i propri poteri di controllo da parte degli uffici superiori competenti, specialmente per quanto riguarda le competenze dei Ministeri dell'interno e dei lavori pubblici, per verificare se sia possibile correggere questa stortura e rivedere il progetto.

Sappiamo che in questa città vi è bisogno di parcheggi per migliorare le condizioni del traffico, ma non possiamo accettare operazioni di speculazione così vistose. Si corregga, quindi, la costruzione di questo grattacielo, si riduca il numero dei piani previsto e si realizzi la sola parte relativa ai parcheggi, si dimostri cioè che si è alla ricerca di una risposta positiva al problema dei parcheggi.

Infine, si solleciti il consiglio comunale di Catanzaro — è l'auspicio che faccio in conclusione in questa sede così autorevole — perché rapidamente venga adottato il piano regolatore generale, quello strumento urbanistico che i cittadini richiedono da tanto tempo per porre fine ad una consuetudine davvero vergognosa, quella di parlare in astratto dell'esigenza di un piano e di agevolare, invece, quotidianamente l'esercizio sul territorio di attività che non sono certo l'elogio della

migliore iniziativa imprenditoriale, perché non danno all'iniziativa privata un quadro di orientamento e di indirizzo, ma sollecitano l'iniziativa imprenditoriale alle vie più rapide nell'approccio al territorio.

Noi riteniamo, invece, che anche il rapporto tra pubblico e privato debba essere ispirato da una forte e qualificata capacità dei poteri pubblici e delle istituzioni ai vari livelli di fornire indirizzi nel governo del territorio, sollecitando gli imprenditori ad investire, a realizzare anche i propri guadagni, ma per migliorare le condizioni di vita dei cittadini, non a vantaggio di pochi, ma dell'intera collettività.

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

ANTONIO BARGONE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Rispondo anche per delega della Presidenza del Consiglio, considerato che le problematiche sollevate dall'interpellanza dell'onorevole Soriero riguardano funzioni di più Ministeri.

L'intervento richiamato non è compreso tra quelli previsti dalla legge n. 122 del 1989, concernente interventi infrastrutturali per la realizzazione di parcheggi. Per avere notizie ai fini della risposta all'interpellanza è stata perciò interessata la prefettura di Catanzaro che riferisce che il nuovo piano regolatore è tuttora in fase istruttoria e che, allo stato, vige il piano del 1967. L'area su cui viene prevista la proposta progettuale, della quale ha parlato l'onorevole interpellante, è classificata in parte dal vigente piano urbano parcheggi come « parco parcheggio », ed in parte dal vigente piano regolatore come « zone rurali comuni ».

Nella seduta del consiglio comunale del 25 giugno 1999, oggetto dell'atto ispettivo, è stata approvata la proposta di deliberazione relativa all'attuazione del programma urbano dei parcheggi — ditta Calfi — al progetto preliminare per un parcheggio multipiano, residenze, attività commerciali, direzionali, uffici pubblici e

privati con annessi servizi, via Argento-via Pugliese.

La proposta di deliberazione ha seguito l'iter procedurale delineato dall'ufficio traffico e trasporti del comune di Catanzaro. Per quel che riguarda il parere espresso dal genio civile, ai sensi dell'articolo 13 della legge n. 64 del 1974, nella deliberazione si evidenzia che esso dovrà essere acquisito sul progetto definitivo ed esecutivo e, pertanto, prima dell'approvazione finale da parte della giunta municipale; in generale, nella delibera si dà atto che tutti i prescritti pareri dovranno essere acquisiti sul progetto esecutivo. Risulta, inoltre, che l'ufficio del genio civile di Catanzaro non ha a tutt'oggi ricevuto alcuna richiesta di parere geomorfologico e che alla soprintendenza per i beni ambientali della Calabria non risulta agli atti il progetto in questione.

È evidente, quindi, che, per quanto riguarda le sue competenze, il Governo — che ha mostrato peraltro in questi anni particolare attenzione verso la Calabria e l'area del catanzarese in particolare, con impegni di carattere finanziario ed anche di raccordo con le istituzioni regionali e locali ai fini dello sviluppo del territorio — si impegna a vigilare affinché le opere che verranno realizzate lo siano in conformità alle norme urbanistiche, paesaggistiche e ambientali.

Va detto, inoltre, relativamente al rapporto pubblico-privato al quale ha fatto riferimento l'onorevole interpellante, che la legge n. 415 — che è stata approvata recentemente e che ha sancito l'introduzione nell'ordinamento del *project financing* — prevede che ciò avvenga tramite procedure rigorose che impongono alla pubblica amministrazione una programmazione che deve essere definita prioritariamente sulla base dell'interesse generale e di studi di fattibilità. Rispetto a tale programmazione è prevista la possibilità di avanzare proposte, da parte dei privati, per la realizzazione di opere che poi potranno essere gestite in concessione. Naturalmente, la valutazione dell'opera proposta dovrà esser fatta dall'amministrazione sulla base della conformità agli

strumenti urbanistici ed anche alle norme generali di compatibilità paesaggistica ed ambientale.

È evidente, pertanto, che il rapporto pubblico-privato, alla luce della nuova legge, è un rapporto di maggiore trasparenza tanto da garantire che non si possano compiere operazioni di pura speculazione perché ciò avverrebbe in violazione delle norme previste dall'articolo 14 della legge n. 415.

Ribadisco pertanto all'onorevole interrogante che, per quanto nell'ambito delle sue competenze, il Governo — e non soltanto il Ministero dei lavori pubblici ma anche gli altri interessati — vigilerà affinché si realizzino opere conformi alla legge e funzionali allo sviluppo del territorio.

PRESIDENTE. L'onorevole Soriero ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE SORIERO. Signor Presidente, mi dichiaro molto soddisfatto per la risposta che ha dato il Governo e per le considerazioni svolte dal sottosegretario Bargone, di cui abbiamo già più volte apprezzato sensibilità ed impegno, in generale ed in particolare, relativamente a problemi gravi che investono la regione Calabria, nonché per gli impegni positivi assunti e gli investimenti pubblici sbloccati per la città capoluogo della regione.

Negli ultimi anni, grazie al decreto « sblocca-cantieri » e all'azione di coordinamento nazionale svolta dal Ministero dei trasporti e dal sottosegretario Bargone per la città di Catanzaro, molte opere che erano bloccate da anni — alcune, addirittura, da decenni — sono state completate o stanno per essere portate a termine: opere notevoli, servizi di rilievo, infrastrutture, servizi civili e culturali di grande importanza per qualificare la funzione direzionale della città capoluogo di regione.

Ecco perché risulta stridente l'attività dell'amministrazione comunale di Catanzaro nei confronti del cosiddetto piano parcheggi. Apprezzo molto la risposta del Governo perché essa riconosce il limite

rappresentato da un piano regolatore generale che risale agli anni cinquanta e pone l'esigenza di un nuovo piano regolatore; riconosce, inoltre, che per il progetto citato non sono stati acquisiti i pareri né del genio civile, né della sovrintendenza; quindi, conferma la preoccupazione espressa dagli interpellanti che l'approvazione del progetto fosse nient'altro che un mero messaggio pre-elettorale, in prossimità delle elezioni provinciali. Si è voluta imporre in una notte convulsa, in quel consiglio comunale, l'approvazione di un progetto solo per dare un messaggio: che le forze di maggioranza potevano tutto. Invece, alla luce di quanto anche il Governo autorevolmente oggi conferma, quel progetto è tutto da rivedere. È stata una finta approvazione; il progetto deve essere rivisto e si devono ancora acquisire tutti i pareri; si debbono rispettare tutte le rigorose procedure previste dalla legge n. 415 per il *project financing*, tutte le coordinate di un rapporto serio e trasparente tra poteri pubblici ed iniziativa imprenditoriale privata.

Per i motivi esposti, mi dichiaro soddisfatto anche a nome degli altri colleghi cofirmatari.

(Interventi per l'adeguamento e la sicurezza della strada statale n. 7 Brindisi-Taranto)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Faggiano n. 2-01928 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 7).

L'onorevole Faggiano ha facoltà di illustrarla.

COSIMO FAGGIANO. Signor Presidente, signor sottosegretario, la drammatica statistica degli incidenti richiamati nell'interpellanza urgente in esame, facente riferimento alla morte avvenuta il 28 luglio scorso del giovane Enrico D'Errico di 31 anni e di Andrea Romano di 22 anni, è stata purtroppo tragicamente aggiornata con la morte dell'operaio Carmelo Destino di 63 anni, avvenuta la mattina del 17 settembre scorso mentre lo

stesso si recava al lavoro. Le vittime erano tutte di Mesagne. Mi sia permesso, in questa circostanza, di esprimere alle famiglie il nostro cordoglio personale e politico e la condivisione del loro dolore.

Il problema degli incidenti stradali — una guerra che nel solo periodo estivo ha prodotto centinaia di morti e migliaia di feriti — è sicuramente una priorità nazionale e, come tale, è all'attenzione del Governo per individuare misure preventive e sistemi di sicurezza, capaci di attenuare — se non eliminare — le continue stragi che spesso, purtroppo, vengono vissute come una normalità drammatica e dolorosa con cui convivere.

Molte sono le cause che determinano tali incidenti, non escluse responsabilità dirette degli automobilisti. Spesso, però, gli incidenti si ripetono con drammatica continuità, su strade ad alto rischio, riconosciute come tali e che da anni sono oggetto di decisioni, di interventi di adeguamento, progetti, finanziamenti, interminabili lavori in corso e non ancora conclusi, nonostante gli impegni del Governo, assunti anche attraverso il decreto « sblocca cantieri », appena citato dal collega che mi ha preceduto. Tra queste strade ad alto rischio c'è sicuramente la statale n. 7, nel tratto Brindisi-Grottaglie, che da almeno un decennio è stata indicata dall'ANAS tra le priorità di intervento, per adeguarla, così come previsto dal progetto, portandola a quattro corsie con spartitraffico, tipo « New Jersey ». Su questa strada il tratto Brindisi-Mesagne è sicuramente uno dei più pericolosi di tutta la Puglia, una fabbrica di lutti che ha prodotto, solo negli ultimi anni, decine di morti e centinaia di feriti, dovuti anche all'esistenza di diversi incroci a raso, di decine di attraversamenti poderali, di diverse uscite di aziende con immissione diretta sulla strada e, soprattutto, dovuti all'ormai insostenibile traffico leggero e pesante che si concentra su quei dieci chilometri o poco più di strada. Per questo, giustamente nel progetto generale di adeguamento predisposto dall'ANAS — suddiviso in cinque lotti — questo tratto era ritenuto assolutamente prioritario.

Bisogna dare atto al Governo ed a lei personalmente, signor sottosegretario, del deciso impegno profuso per individuare risorse finanziarie certe e sufficienti a copertura del progetto di adeguamento, nonché dello sforzo per superare lungaggini ed impedimenti burocratici che ne hanno rinviato per alcuni anni l'esecuzione. Tale impegno è dovuto anche al riconoscimento dell'importanza socioeconomica del collegamento Taranto-Brindisi, per la sua valenza di collegamento veloce tra i porti delle due città e per il raggiungimento dell'aeroporto di Brindisi. Tutto questo, però, non è stato sufficiente.

Discutiamo di un intervento notevole, anche dal punto di vista finanziario; infatti, l'ampliamento della superstrada tra Grottaglie e Brindisi costerà 185 miliardi, suddivisi tra cinque lotti, la cui situazione allo stato, per quanto a noi noto, è la seguente: il primo lotto, da Grottaglie a Francavilla Fontana, è stato sicuramente appaltato per una spesa di circa 40 miliardi; il secondo, da Francavilla Fontana a Latiano ovest, costerà 44 miliardi e la consegna dei lavori è fissata al 24 febbraio 2001; il terzo, da Latiano est a Mesagne ovest, prevede una spesa di poco più di 34 miliardi, con consegna prevista al gennaio 2001; la stessa data è prevista per il quarto lotto, sul raccordo di Mesagne, con un costo previsto di 37 miliardi 300 milioni. Il tratto Brindisi-Mesagne fa parte del lotto cinque, appaltato alla Tecnofin per un importo di 33 miliardi 300 milioni, con data di consegna prevista al 28 maggio 2000, che nell'attuale situazione appare soltanto una beffa. È in atto, infatti, un contenzioso amministrativo che ha già visto un provvedimento sospensivo da parte del TAR e che interessa adesso il Consiglio di Stato. Pertanto l'avvio dei lavori, resi ancora più urgenti dalla drammaticità degli incidenti, è una necessità che si scontra con i tempi e con i cavilli giuridici, lontani ed estranei rispetto all'emergenza della situazione.

Le nuove normative sugli appalti introdotte dal Governo e dal Parlamento hanno sicuramente reso più trasparenti le regole per l'esecuzione dei lavori pubblici,

ma non riescono a sanare in via prioritaria contenziosi giuridici che sempre più spesso bloccano importanti opere. Allora, dobbiamo concludere che il Governo è impotente rispetto a queste situazioni? Si può continuare ad assistere passivamente al ripetersi di stragi e al rischio di ritardare di almeno due anni l'esecuzione di progetti così importanti? Personalmente, non credo debba essere così. Occorre capire quale sia il ruolo attivo che il Governo può svolgere e di chi sia la responsabilità del controllo della corretta esecuzione dei lavori che, là dove sono iniziati, non presentano condizioni ottimali di avanzamento rispetto alle date di consegna previste. Non solo: si introducono nuovi elevatissimi rischi per carenza o assenza di segnali stradali e per scarsi controlli, come sta avvenendo nei pressi dello svincolo di Latiano, dove un tratto di strada tutto in curva è stato reso a doppio senso di circolazione senza adeguata segnaletica ed opportuni rallentatori. Avevamo peraltro già segnalato queste disfunzioni in una interrogazione a risposta scritta a suo tempo presentata.

Ritornando al tratto Brindisi-Mesagne, nonostante la drammatica continuità degli incidenti, nessun provvedimento di adeguamento provvisorio è mai stato attuato dall'ANAS che si limita, con il suo capo compartimento pugliese, ingegner Sanna, ad esprimere la speranza che entro l'autunno possa essere definito il contenzioso giuridico per poi stabilire l'inizio dei lavori e soprattutto rivedere la previsione di consegna, che allo stato attuale sembra molto prevedibile dover esser rinviata al 2003. Una nuova previsione di consegna credo peraltro si imponga per tutti i tratti in esecuzione per dare certezza ai cittadini, ai sindaci ed alle comunità dei territori interessati.

In attesa di vedere la fine di questa odissea, riteniamo assolutamente improcrastinabile, con l'aiuto del Governo, un intervento di adeguamento provvisorio, con spartitraffico per canalizzazione forzata, rallentatori di velocità, barriere di deviazione, oltre ad un serio e costante piano di controllo, con presenza di pat-

tuglie di polizia stradale sicuramente in grado di prevenire e reprimere comportamenti sconsiderati anche con opportune ordinanze prefettizie.

Su tutto questo vogliamo conoscere le valutazioni del Governo e ne vogliamo conoscere il parere — per questo avevamo rivolto la nostra interpellanza anche al Ministero dell'interno — sulla questione degli interventi di emergenza effettuati in occasione degli incidenti richiamati, interventi che non sono parsi adeguati alla situazione che si era venuta a determinare. Vogliamo sapere, infine, se si concordò sulla necessità di realizzare con urgenza un piano straordinario di interventi, di vigilanza e di controllo, coordinata dal prefetto, che coinvolga l'ANAS, i comuni e le forze dell'ordine con provvedimenti attuativi che consentano di evitare di attendere passivamente le prossime inevitabili vittime.

In conclusione, dal Governo ma soprattutto dal sottosegretario Bargone per la conoscenza personale che ha della questione illustrata — io stesso ho potuto constatarne di persona l'impegno — ci attendiamo non solo una risposta tecnico-burocratica, ma soprattutto un forte impegno politico.

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

ANTONIO BARGONE, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Signor Presidente, accade che nel rispondere alle interpellanze si sia costretti anche ad occuparsi di questioni che ci sono molto vicine, in questo caso è molto vicina anche una delle famiglie che si è vista coinvolta nell'incidente stradale in questione. Quindi, vi è anche una particolare tensione nel rispondere.

Nell'illustrazione dell'interpellanza da parte dell'onorevole Faggiano ci sono molti elementi, ma ne mancano alcuni per indicare che nel caso del quinto lotto della strada Grottaglie-Brindisi vi è una storia che sembra emblematica delle difficoltà che questo paese incontra nel realizzare le opere necessarie.

È stato detto — ed io non posso che confermarlo — che uno dei primi impegni del Governo e mio personale è stato quello di reperire le risorse necessarie per completare il tratto tra Brindisi e Grottaglie, il tratto Brindisi-Mesagne, per la particolare pericolosità dello stesso. L'impegno ha avuto un esito positivo visto che sono state destinate le risorse necessarie e si è completata la fase progettuale, che spesso è la più complicata, fino all'affidamento dei lavori.

Voglio indicare le date perché mi paiono particolarmente importanti: nel novembre 1997 è stato aggiudicato l'appalto per la realizzazione del quinto lotto.

La data del mese di novembre 1997 dimostra che, nella scelta compiuta per la realizzazione dell'intero tratto, questo segmento era considerato particolarmente prioritario. Il 21 novembre 1997 i lavori sono stati aggiudicati all'ATI Tecnofin Group Spa, alla Di Vincenzo Spa e alla Facep Srl.

Successivamente i lavori sono stati sospesi a causa del ricorso al TAR e del provvedimento cautelare del 18 febbraio 1998, notificato il 23 febbraio 1998; a seguito del parere favorevole all'ANAS (che nel frattempo aveva impugnato questo provvedimento) da parte del Consiglio di Stato del 19 maggio 1998, si è proceduto a formalizzare il contratto per la cui stipula l'impresa aggiudicataria avrebbe dovuto produrre la certificazione antimafia. Le prefetture competenti non hanno mai rilasciato tale certificazione.

A questo punto, dopo una lunga ed incalzante trattativa con le prefetture, con provvedimento del marzo 1999, a seguito di ulteriori contatti con le prefetture di Roma e di Agrigento (perché nel frattempo la Tecnofin aveva indicato come propria sede legale Agrigento), è stato disposto l'annullamento dell'aggiudicazione, dal momento che la prefettura aveva confermato di non poter rilasciare la certificazione antimafia in base alla legge n. 490.

L'ANAS ha richiesto la documentazione di rito alla seconda impresa classificata nella graduatoria di gara; i lavori

già consegnati sotto le riserve di legge erano stati sospesi per le ragioni che ho detto. Avverso questo provvedimento di annullamento la Tecnofin — dal momento che l'ANAS, preso atto della situazione, aveva annullato il contratto — ha presentato ricorso al TAR del Lazio che con ordinanza del 28 luglio ha di nuovo concesso la sospensiva del provvedimento in attesa della decisione nel merito del ricorso.

L'ANAS ha tempestivamente impugnato la sospensiva davanti al Consiglio di Stato e si dovrebbe avere — naturalmente lo dico come valutazione presumibile e non come dato certo — l'esito entro le prossime settimane. Proprio a seguito di questo provvedimento da parte del TAR, attualmente non si può procedere alla ripresa dei lavori da parte dell'ATI né alla consegna degli stessi alla seconda classificata, esponendo in tal modo la pubblica amministrazione ad azioni di risarcimento da parte della prima classificata e della seconda classificata. Infatti, se il TAR si pronuncia concedendo un provvedimento cautelare di sospensiva in assenza della certificazione antimafia, introduce un'incertezza anche nelle procedure che dobbiamo seguire. Se è infatti possibile formalizzare un contratto in assenza di una certificazione prevista dalla legge, si introduce un elemento di incertezza.

Ho voluto ricordare la storia di questa vicenda per far comprendere le difficoltà che abbiamo incontrato sul nostro cammino nella realizzazione di un'opera cui tengo particolarmente. È evidente che ciò non è sufficiente perché — come dice giustamente l'onorevole Faggiano — vi è bisogno di intervenire. Esiste un piano di sicurezza varato dal Ministero dei lavori pubblici per limitare le morti sulla strada e per consentire, per quanto possibile, che queste strade possano diventare più sicure. Questo è un piano che vede naturalmente la collaborazione del Ministero dell'interno. Per quanto riguarda poi in particolare il tratto in questione, anche se il Consiglio di Stato dovesse pronunciarsi, noi subito dopo dovremmo consegnare i lavori. È chiaro quindi che quei lavori

saranno completati entro un certo lasso di tempo, che in questo momento non so quantificare perché, evidentemente, dovranno essere rinnovate anche le condizioni del contratto, data l'urgenza, l'emergenza, la delicatezza e l'importanza delle questioni sollevate.

Ciò che il Governo si sente di dire in questo momento è che l'impegno è quello di limitare, per quanto possibile, i pericoli di quel tratto stradale, in collaborazione con il Ministero dell'interno, in modo da conseguire l'obiettivo nel modo più efficace possibile.

Il programma straordinario non è nei nostri poteri, perché noi possiamo agire nel quadro di un piano di base triennale che prevede la realizzazione di alcune opere, talune delle quali nella quota nazionale, come quella in questione (per la quale non è stato nemmeno necessario il parere della regione). Nel caso in cui dovessimo però decidere di realizzare certe opere in attesa di quella necessaria, entrerebbero naturalmente in un certo ambito di competenze e, soprattutto, sarebbero necessarie risorse che in questo momento dovremmo reperire. A questo punto, per poter agire su quel territorio vi sarebbe la necessità di un'indicazione di priorità da parte della regione, perché dovremmo fare, per così dire, una spesa doppia, viste le difficoltà e l'odissea — come l'ha chiamata giustamente l'onorevole Faggiano — di questo tratto stradale. Infatti, in attesa degli interventi, che dovranno essere comunque realizzati, di ammodernamento e di messa in sicurezza, i lavori per completare il tratto stradale in questione rispetto alla strada stradale jonica n. 106 (cioè la realizzazione due carreggiate e quattro corsie dotate di spartitraffico) comporterebbero una spesa aggiuntiva e verrebbero vanificati dall'opera successiva. È evidente che, poiché si tratta di una situazione grave, per poter agire su questo versante (non su quello della predisposizione di misure, sul quale si può operare insieme al Ministero dell'interno), quindi per realizzare opere di manutenzione straordinaria, è necessario l'accordo con le regioni.

In considerazione della situazione, che è molto grave, il Governo si è già attivato per concordare con la regione Puglia la possibilità di interventi di manutenzione straordinaria, dando per scontato che si tratti di un'opera prioritaria all'interno del piano, in attesa appunto della realizzazione delle opere previste dal finanziamento CIPE. Infatti, tra l'altro, quelle per la realizzazione del quinto lotto del tratto Grottaglie-Brindisi sono risorse comunitarie.

In situazioni come queste il Governo non è impotente, ma sicuramente frustrato anche rispetto a poteri che sono autonomi ed indipendenti come quelli della giurisdizione amministrativa ordinaria, che ha la facoltà, come previsto dalla nostra Costituzione e dal nostro ordinamento, di intervenire con provvedimenti che, nel caso alla nostra attenzione, hanno portato per due volte alla sospensione dei lavori sul tratto stradale in questione. È evidente che non ci possiamo fermare — su questo l'onorevole Faggiano ha ragione — ma dobbiamo naturalmente rispettare quelle decisioni, in ordine alle quali sicuramente non si può fare nulla se non impugnarle nella sede superiore, in questo caso il Consiglio di Stato (cosa che abbiamo fatto in entrambe le occasioni) ed operare affinché questi fatti non si verifichino più, o comunque vengano limitati al massimo. È questo l'impegno che il Governo ha assunto non soltanto per attivare le azioni previste dal piano di sicurezza generale predisposto dal Ministero dei lavori pubblici, che è stato più volte illustrato e per il quale sono state già stanziare risorse in bilancio dalla finanziaria, ma anche in favore degli interventi di manutenzione straordinaria, da finanziare con risorse da reperire in accordo con la regione Puglia, allo scopo di intervenire immediatamente almeno per arginare il pericolo gravissimo che incombe sulle vite umane in quel tratto stradale.

PRESIDENTE. L'onorevole Faggiano ha facoltà di replicare.

COSIMO FAGGIANO. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario, onorevole Bargone, del quale confermo l'impegno profuso su tale progetto, impegno di cui ho conoscenza diretta.

Il caso descritto, oltre alla risposta del Governo, sarebbe interessante — per il Presidente, fine giurista — come emblematico della necessità di adeguare le nostre leggi anche su questo terreno, nell'intendimento, che spesso reclamiamo, di far competere la pubblica amministrazione con le aziende private; ebbene, un caso del genere non potrebbe mai accadere in un'azienda privata. Si tratta di un progetto sul quale, come ha giustamente ricordato il sottosegretario Bargone, si è penato per ottenere i finanziamenti e per realizzare lo stesso progetto dell'opera, che avrebbe dovuto essere consegnata nel novembre 1997; siamo ad ottobre 1999 e i lavori non possono ancora iniziare.

L'importante lavoro di revisione della normativa sugli appalti necessita quindi, probabilmente, di uno sforzo ulteriore perché, ad esempio, per mia conoscenza diretta e per il lavoro svolto in aziende private, quelle che devono seguire importanti lavori scelgono le ditte prima e non dopo. Esiste un problema di fondo concernente la pubblicità della gara, la partecipazione e quant'altro, ma credo che la questione, in termini generali, vada affrontata.

Non posso non dichiararmi soddisfatto dell'impegno personale profuso dal sottosegretario Bargone, peraltro direttamente interessato, come me, al territorio di riferimento. Credo, però, che l'impegno del Governo possa sostanziarsi su due elementi fondamentali. È chiaro che, nel rispetto dell'autonomia della magistratura e, quindi, della decisione di carattere giuridico, dobbiamo aspettare i tempi di definizione del contenzioso in atto; nel frattempo, però, l'ANAS può fare un intervento — lo richiamo per l'onorevole Bargone che, come me, conosce l'intervento precedente — in grado di produrre una situazione simile a quella del tratto nei pressi di Monopoli sulla Brindisi-Bari, cioè una sorta di percorso obbligato. In

questo caso, si tratta di interventi di segnaletica, non così clamorosamente ed economicamente anti-produttivi.

Sono soddisfatto dell'impegno, quindi, di andare in questa direzione, ma soprattutto dell'impegno, all'interno del piano di sicurezza nazionale, di predisporre, insieme con il prefetto, un piano che ho definito di « sicurezza particolare » per il tratto in questione, che possa coinvolgere l'ANAS, i comuni, le forze dell'ordine e che possa definire una serie di misure che, perlomeno, siano in grado di garantire la condizione minimale per evitare quanti più incidenti possibili.

Credo che l'impegno che profonderemo e l'intervento che faremo in questa direzione saranno apprezzati, perché attesi dai cittadini che continuamente utilizzano quella strada non solo per motivi di traffico — come dire — di passeggio e turistico, ma soprattutto per fini di lavoro, oltre che per l'importanza del collegamento richiamato, che viene utilizzato dal traffico pesante di autotreni e TIR, in transito continuo tra Brindisi e Bari; sono molti i lavoratori, i dipendenti, che ogni mattina sono costretti a percorrere quel tratto stradale, con grave rischio per la loro incolumità.

Sono convinto che l'impegno del Governo — e soprattutto quello personale del sottosegretario — ci consentirà di conseguire questo risultato di miglioramento delle condizioni attuali, ferma restando la necessità di utilizzare tutte le capacità politiche del Governo perché, una volta definito il contenzioso giuridico-amministrativo, si possano finalmente avviare e, soprattutto, concludere i lavori, dovendosi ridefinire — come lei, signor sottosegretario, ha detto — i tempi di programmazione per la loro esecuzione, che allo stato non si è in grado di prevedere.

In più raccomando al Governo il richiamo all'ANAS per il controllo sull'esecuzione dei lavori nei tratti in cui sono stati già avviati, perché ci risulta che essi vadano a rilento e, soprattutto, che creino condizioni di pericolo.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, le chiederei di poter aggiungere solo una precisazione, che ho dimenticato di fare prima.

PRESIDENTE. Onorevole Bargone, per garantire la completezza dell'informazione, glielo consento.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, avevo dimenticato di precisare che vi è anche un impegno di carattere legislativo, perché probabilmente con le norme introdotte dalla legge n. 415 questa situazione non si sarebbe verificata.

Desideravo sottolinearlo, perché è chiaro che, dal momento che il Governo ha presentato quel disegno di legge ed il Parlamento l'ha approvato, evidentemente vi è stata la consapevolezza che situazioni di questa natura impediscono di realizzare opere assolutamente necessarie.

Le norme introdotte dalla legge n. 415 — in particolare quelle sulla camera arbitrale — probabilmente avrebbero risolto le questioni del contenzioso che si è aperto con l'impresa aggiudicataria.

(Esclusione di alcuni comuni veneti dall'accesso ai fondi strutturali della Comunità europea)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Basso n. 2-01927 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 8*).

L'onorevole Basso ha facoltà di illustrarla.

MARCELLO BASSO. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, l'interpellanza che, assieme ad altri parlamentari veneti e non, ho ritenuto opportuno presentare in forma urgente si riferisce alla delibera n. 2951 del 3 agosto 1999 della giunta regionale del Veneto.

Con questa deliberazione la giunta nella mia regione propone al Governo, ai fini della successiva proposta alla Com-

missione CE, le zone da comprendere nell'obiettivo n. 2 del regolamento CE 1260/99.

È una deliberazione che il sedicente federalista Galan, presidente della giunta, ha assunto senza farla precedere da alcuna forma di consultazione o concertazione, senza alcuna ricognizione dei bisogni da attuarsi con gli enti locali. Non sono state infatti convocate le commissioni consiliari competenti, né il consiglio regionale; non sono state sentite le associazioni di categoria, le organizzazioni sindacali, gli enti locali potenzialmente interessati. Niente consultazioni, niente concertazioni e, addirittura, nessun rispetto dei criteri. Non c'è infatti rispondenza alcuna tra i criteri enunciati nella deliberazione e la loro pratica applicazione.

È opinione nostra che la citata deliberazione della giunta sia viziata da gravi omissioni e contraddizioni che ne inficiano il dispositivo; ne cito alcune, a costo di essere prolisso: in primo luogo, le premesse del provvedimento regionale richiamano espressamente quale metodologia per la zonizzazione cui applicare i parametri di ammissibilità previsti nel regolamento n. 1260 quella descritta nel documento « 100 idee per lo sviluppo. Schede di programmazione », divulgato a cura del dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione presso il Ministero del bilancio.

Tale documento — potrei indicare anche la pagina: la pagina 71 e seguenti — individua quale ambito ottimale di zonizzazione i sistemi locali del lavoro identificando in quelli codificati dall'ISTAT nel volume « I sistemi locali del lavoro 1991 ». In questo documento viene introdotta ed espressamente recepita dalla giunta regionale del Veneto la suddivisione dei sistemi locali e del lavoro in sottosistemi solo ed esclusivamente laddove i primi comprendono ambito di più province. Ebbene, talvolta la giunta regionale ha inspiegabilmente stralciato il territorio di un unico comune o di qualche comune, all'interno dello stesso sistema locale del lavoro e nella medesima provincia.

In secondo luogo, la giunta regionale pone quale sua chiara premessa metodologica la zonizzazione in sistemi locali e sottosistemi locali del lavoro; dichiara esplicitamente di utilizzare la banca dati predisposta dal ministro del tesoro organizzata a livello di sottosistemi locali del lavoro; individua, nel dispositivo, le zone eleggibili non a livello di sistemi o sottosistemi locali del lavoro, bensì a livello di singole comune.

Vi è dunque una generale e specifica contraddizione tra le premesse ed il dispositivo del provvedimento regionale. Tale contraddizione è chiara figura sintomatica dell'eccesso di potere e della discriminazione. Ma vi è di più: la deliberazione n. 2951, nelle premesse, dopo aver richiamato l'utilizzo dei dati forniti dal Ministero su base di sistemi e sottosistemi locali del lavoro, dopo aver infine dichiarato l'applicazione dei parametri di ammissibilità statistici ed economico-sociali del regolamento CE n. 1260/90, richiama l'applicazione di ulteriori criteri selettivi: la continuità rispetto al precedente ciclo di programmazione; la salvaguarda delle aree montane; la contiguità di zone rispetto ai sottosistemi locali eleggibili (il riferimento, tra l'altro, è vacuo perché di fatto non sono stati usati i sottosistemi locali); la specificità della città di Venezia.

Ebbene, non vi è alcun elemento, nelle premesse del provvedimento regionale, che consenta di comprendere in quale modo ed in quale misura tali ulteriori criteri abbiano inciso nella scelta delle zone eleggibili. Non è questione di poco conto. Vengono, infatti, combinati parametri di valutazione e decisionali assolutamente non omogenei: da un lato i dati statistici e socio-economici e, dall'altro, criteri non ponderabili, o non preventivamente ponderati, in assoluto e con i primi, quali la continuità, la salvaguardia, la contiguità e la specificità.

Anche ammettendo la congruità dei secondi e la legittimità della loro discrezionalità, si ritiene sia altrettanto sintomatica dell'eccesso di potere l'assoluta carenza di qualsiasi motivazione in ordine

alla preventiva determinazione della diversa incidenza, ai fini delle scelte finali, dei due diversi ordini di criteri adottati. Ebbene, ci sono, fra gli esclusi, comuni che presentano sia continuità rispetto al precedente ciclo di programmazione (perché già compresi nell'obiettivo 5b o 2), sia contiguità rispetto ai sottosistemi locali eleggibili anzi sarebbero addirittura compresi, se effettivamente fosse stato seguito il criterio di elezione delle zone secondo sistemi e sottosistemi locali.

Signor sottosegretario, la giunta regionale ha assunto la delibera 2951 in modo clandestino, quasi di notte. Lo ha fatto il 3 agosto. Probabilmente confidava nel fatto che, nel mese in cui gli italiani partono di più per le vacanze, il provvedimento potesse passare inosservato.

La pubblicazione della delibera nel bollettino ufficiale della regione è avvenuta solo in data 14 settembre.

Dalla data di adozione ad oggi è stato e viene negato l'accesso ai documenti istruttori del provvedimento. La volontà è quella di impedire ai comuni esclusi di valutare e comparare quanto deciso dalla regione. Tra l'altro, l'assoluta insufficienza delle premesse metodologiche e di qualsiasi analisi dimostrativa e riepilogativa in seno al provvedimento regionale rendono ancora più problematiche valutazioni e comparazioni da parte degli enti locali.

L'accesso agli atti è stato richiesto da parte di molti comuni, sia in via informale che a livello formale (anche in base alla legge n. 241). Durante il mese di agosto è stato creato il vuoto totale: ai sindaci ed ai presidenti di provincia che telefonavano in regione per avere delle informazioni non rimaneva che il dialogo con il centralinista o qualche applicato. Niente assessori, niente funzionari! L'esclusione di molti comuni si palesa in controtendenza rispetto alle linee di sviluppo e sostegno a favore degli stessi comuni assunti dalla regione Veneto con l'approvazione di leggi *ad hoc* e con gli impegni contratti dalla stessa giunta regionale con gli enti locali all'atto della sottoscrizione di patti territoriali e di patti per il lavoro.

Signor Presidente, signor sottosegretario, a Galan e alla sua giunta forse sfugge che stanno amministrando la cosa pubblica e che tale amministrazione impone quanto meno il rispetto delle regole. Galan e la sua giunta, forza Italia e alleanza nazionale, forse dimenticano che il mancato accesso ai fondi strutturali comunitari di cui all'obiettivo 2 pregiudica le prospettive di sviluppo economico e sociale dei comuni sia a medio, sia a lungo periodo.

Potrei continuare: mi limito a dire che nel Veneto sono accadute e accadono cose che hanno dell'incredibile. Se qualcuno avesse nutrito dei dubbi sulla reale volontà della giunta regionale di voler discriminare i comuni su un piano anche politico, a fugare ogni dubbio e a chiarirci definitivamente le idee ci ha pensato, con dichiarazioni sui giornali o in qualche consiglio comunale, qualche locale stenterello della politica, dichiarazioni più o meno di questo tenore: «la delibera della giunta regionale è giusta, la colpa, semmai, è di qualche sindaco che sta su posizioni politiche diverse dal presidente della regione».

Signor sottosegretario, queste sono le ragioni che giustificano l'urgenza dell'interpellanza. Il Governo della Repubblica non può consentire che i soldi dell'Unione europea vengano distribuiti senza l'applicazione di criteri seri ed il rispetto di rigorosi parametri economici e sociali.

Sono queste le ragioni per le quali ci siamo rivolti al Governo e segnatamente ai ministri del tesoro, per le politiche comunitarie e delle politiche agricole affinché, nell'ambito delle loro competenze, esercitino ogni sindacato ispettivo, di merito e legittimità; censurino, eventualmente, il metodo e l'inerzia della giunta regionale del Veneto nelle fasi pre e post adozione della deliberazione; si avvalgano, se possibile, dei poteri di avocazione, di riforma e sostitutivi loro concessi dal vigente ordinamento per rettificare, correggere, modificare o disattendere le proposte della giunta regionale del Veneto in ordine

alle zone da proporre all'Unione europea come eleggibili a sostegno dei fondi strutturali di cui all'obiettivo 2.

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

NATALE D'AMICO, Sottosegretario di Stato per il tesoro, il bilancio e la programmazione economica. Signor Presidente, con l'interpellanza urgente in esame, l'onorevole Basso ed altri deputati intendono conoscere quali iniziative si vogliano assumere circa la delibera della giunta regionale del Veneto n. 2451 del 3 agosto 1999, che ha escluso numerosi comuni del Veneto dal beneficio dei fondi strutturali di cui all'obiettivo 2, previsti dal regolamento comunitario n. 1260 del 21 giugno 1999, pubblicato sulla *Gazzetta delle Comunità europee* n. 161 del 26 giugno 1999.

Il succitato regolamento comunitario prevede una riduzione della popolazione destinataria degli interventi del futuro obiettivo 2, sia nel «considerando» n. 15, sia nell'articolo 4, paragrafo 2. Il primo prevede che «la copertura nel 2006 in termini di popolazione dell'obiettivo 2 di cui al presente regolamento, non deve risultare ridotta di più di un terzo, rispetto alla copertura, nel 1999, degli obiettivi 2 e 5b, di cui al regolamento CEE n. 2052/88»; il secondo, l'articolo 4, paragrafo 2, prevede che la popolazione delle zone di cui al paragrafo 1 rappresenti al massimo il 18 per cento della popolazione totale della Comunità.

In forza di questo disposto, la riduzione della popolazione per l'Italia è stata, a livello nazionale da 11.147 mila abitanti a 7.402 mila abitanti.

Tale riduzione ha comportato sensibili tagli in tutte le regioni del centro nord, che hanno proceduto a definire la ripartizione del *plafond* di popolazione assegnato all'Italia, nella seduta del 22 luglio ultimo scorso della conferenza dei presidenti delle regioni e provincie autonome. Ciascuna regione ha poi provveduto, sotto

la propria responsabilità, ad individuare sul proprio territorio, tra le aree ammissibili, quelle che rispondevano ai criteri previsti dal citato regolamento.

Ferma rimanendo la responsabilità delle regioni relativamente alle proposte di zonizzazione, il servizio per le politiche dei fondi strutturali del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, prima di trasmettere le proposte a Bruxelles, procederà a una verifica dei dati forniti, nonché a una verifica di coerenza fra le proposte formulate dalle regioni e i criteri fissati nel citato regolamento comunitario. Ai fini della verifica di coerenza fra le scelte fin qui fatte e i criteri fissati nel regolamento comunitario, le informazioni oggi segnalate dagli onorevoli interpellanti saranno ovviamente tenute nella debita considerazione. Ripeto, alla responsabilità delle scelte a livello regionale forse è utile aggiungere quanto il Governo può fare ed ha fatto nell'ambito delle sue responsabilità.

Anche grazie alla posizione assunta dal Governo italiano nel corso del negoziato interno all'Unione, relativo alla cosiddetta Agenda 2000, le aree che usciranno dalle zone obiettivo, con riferimento all'obiettivo 2 — per l'Italia si tratta di circa 4 milioni di abitanti — si vedranno riconosciuto un periodo di *phasing out* piuttosto lungo, pari a 6 anni. Nel corso di questo periodo potranno ancora utilizzare in quest'area gli strumenti previsti dalle politiche comunitarie di riequilibrio strutturale. A tali aree in *phasing out* sono riservate specifiche risorse finanziarie.

Infine, si pone un problema con riferimento alla disciplina interna; la nostra legislazione nel definire le aree depresse, che sono rilevanti ai fini di numerosi interventi agevolativi, fa esplicito riferimento agli obiettivi definiti in sede comunitaria. Quando fu adottata tale definizione, nella normativa comunitaria non esistevano ancora le zone in *phasing out*. È intenzione del Governo proporre una modifica legislativa che estenda la definizione di aree depresse rilevanti ai fini delle agevolazioni interne anche alle zone

che, nel prossimo periodo di programmazione dei fondi comunitari, saranno in *phasing out*.

PRESIDENTE. L'onorevole Basso ha facoltà di replicare.

MARCELLO BASSO. Signor Presidente, signor sottosegretario, in questa mia replica mi sia consentita una citazione. Il Presidente della Repubblica Ciampi, già ministro del tesoro, nelle premesse di « Cento idee per lo sviluppo » usava queste parole: « Con le amministrazioni locali, le regioni effettuano la ricognizione dei bisogni e individuano gli strumenti atti a soddisfarli; in ciò si risolverà la loro capacità di conquistare la fiducia dei comuni e delle provincie ». Che parole! Siamo lontani anni luce dallo spirito con cui ha operato la giunta regionale del Veneto! E non valgono a giustificazione della giunta i ristretti tempi decisionali assegnati dall'Unione europea. Perché? Perché la metodologia usata, o almeno dichiarata tale, e la banca dati utilizzata erano — come sappiamo — già accessibili e formalizzati nel documento « Cento idee per lo sviluppo » del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, divulgato a Catania il 2, 3 e 4 dicembre 1998: lo stesso documento improvvidamente richiamato dalla giunta regionale nella sua deliberazione. Si sa che agli atti del relativo convegno hanno partecipato ed erano protagoniste tutte le regioni. La risposta del Governo ovviamente ci soddisfa. Il Governo si è impegnato a fare quanto noi chiedevamo.

Oltre a ciò, voglio anche dire che avvertivamo in modo forte la necessità che Roma, il Governo nazionale, sapesse che, nello specifico veneto, a mortificare le autonomie locali non è il tanto vituperato potere centrale quanto chi dovrebbe essere attento alle istanze che provengono soprattutto dagli enti locali, cioè il governo regionale.

Nell'illustrazione dell'interpellanza ho dimenticato, tra l'altro, di ricordare come sia stato disatteso persino lo spirito, se non la lettera, della stessa legge regionale

n. 16 del 1993, che espressamente prevede la partecipazione degli enti locali e il parere obbligatorio della conferenza dei sindaci del Veneto orientale in ordine alla promozione di interventi di carattere infrastrutturale e alla promozione socio-economica di quell'area: neanche ciò è stato rispettato.

Cosa temeva il governo regionale? Perché non ha ancora accolto la richiesta di incontro formulata dal presidente della conferenza dei sindaci del Veneto orientale, dottor Rodolfo Viola, sindaco di Ceggia? Temeva forse che i sindaci non comprendessero che quando la popolazione eleggibile si fosse ridotta a 730 mila abitanti i tagli sarebbero diventati un atto dovuto?

A Galan sfugge che i sindaci sono molto più maturi di quanto egli possa immaginare; lo stanno dimostrando, con una grande manifestazione di solidarietà, quelli del Veneto orientale che sono riuniti proprio in queste ore. In quell'area, in cui i due terzi della popolazione e del territorio sono stati tagliati dalla regione, i pochi sindaci il cui comune è stato incluso dal provvedimento regionale hanno deciso o stanno per decidere una redistribuzione della popolazione in tutto il Veneto orientale che ricomprenda le aree industriali dei comuni esclusi: di questo sono capaci!

Infatti, questi sindaci sono convinti, assieme a quelli del Veneto, che l'inclusione o l'esclusione dei loro territori debba avvenire sulla base di parametri economico-sociali chiari e messi a disposizione per un'analisi comune. Ma ciò non è avvenuto ed allora assistiamo ad una vera e propria rivolta nel Veneto che coinvolge i comuni del Veneto orientale, della riviera del Brenta, di Mira e Campagna Lupia, del Rodigino, della Valdastico, della montagna, del Trevigiano. La provincia di Treviso si è vista includere solo due comuni che sono agli antipodi uno dall'altro: uno a nord e l'altro a sud, in barba alla contiguità di cui parla la delibera regionale.

Se ci fosse stata la consultazione dei sindaci, si sarebbero evitati gli imbrogli e,

in modo particolare, le mortificazioni. Probabilmente, qualche assessore regionale avrebbe potuto rendersi conto che per la regione non è possibile aderire oggi ad un patto territoriale e ad un patto per il lavoro, così come è avvenuto per il Veneto orientale, salvo poi il giorno dopo escludere le stesse aree, cioè proprio quelle interessate dai patti e dai benefici europei.

Colgo, pertanto, una differenza sostanziale fra l'operato del Governo nazionale e quello del governo regionale. Il primo consulta, concerta, discute con le regioni, mette a disposizione atti, gestisce con serietà e impegno la minore copertura assicurata all'Italia dai fondi europei. Il governo regionale, invece — e, in particolare, il suo presidente Galan —, non parla con nessuno, non concerta, non consulta: meglio mettere tutti di fronte al fatto compiuto, persino i suoi, se è vero che a protestare sono anche i parlamentari europei Sgarbi e Brunetta.

Probabilmente, assistiamo ad un gioco delle parti concordato; il tentativo è quello di coprire il fronte degli scontenti. Allo stesso modo, appaiono piuttosto patetiche le iniziative di queste ore volte a sentire qualcuno, qualche parte sociale: tutto avviene oggi, a cose fatte. Ne colgo, ovviamente, l'affanno.

Galan si informi su come hanno operato le altre regioni! Intanto glielo dico io, perché ho avuto modo di parlare, ad esempio, con i colleghi della regione Lazio: i presidenti delle altre regioni hanno garantito partecipazione, coinvolgimento e rispetto delle regole, ben prima di assumere il provvedimento. Ubicare sul territorio regionale le aree di intervento dei fondi europei non è cosa di poco conto: dovrebbe costituire un atto rilevante di programmazione che necessariamente dovrebbe combinarsi con tutti gli altri strumenti di intervento. Qual è l'analisi che la giunta regionale fa del suo territorio, quali sono le aree sulle quali si punta in modo particolare per far sì che il Veneto si caratterizzi per una maggiore competitività del suo sistema nei confronti degli altri sistemi europei? Non c'è analisi e

questo è il problema vero! Diversamente, nel momento in cui ci si apprestava ad assumere una deliberazione così importante, si sarebbero sentite le associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali. Vi è il pericolo — e questo va compreso — che l'attuale giunta regionale faccia fare un passo indietro al Veneto, alle sue forze produttive, ai comuni e a quei sindaci che, nel definire la strumentazione urbanistica, molte aspettative avevano riposto su uno sviluppo economico che poteva essere « aiutato » dall'Unione europea.

Vivendo nel Veneto orientale, la realtà che conosco meglio, penso ai comuni di Ceggia, Torre di Mosto, Eraclea, Noventa di Piave, San Donà di Piave, San Stino di Livenza. È bene che si sappia che il Veneto non è tutto uguale: accanto ad aree forti vi sono territori che non hanno conosciuto gli stessi ritmi di sviluppo, e proprio questi territori andavano aiutati.

Più in generale, il sistema produttivo del Veneto formato specialmente da piccole e medie imprese ha intrinsecamente, se lasciato solo con la sua mitica e quasi romantica capacità imprenditoriale, elementi di forza ma anche di grande debolezza.

Signor sottosegretario, mi dichiaro pienamente soddisfatto della sua risposta, soprattutto quando ha sostenuto che, ferma restando la responsabilità delle regioni relativamente alle proposte di zonizzazione, il servizio per le politiche dei fondi strutturali del Ministero del tesoro, prima di trasmettere le proposte a Bruxelles, procederà ad una verifica dei dati forniti e procederà anche ad una verifica di coerenza fra le proposte formulate dalle regioni ed i criteri fissati nel citato regolamento comunitario.

Se mi è consentito, suggerirei di effettuare il controllo anche fra i criteri enunciati e la loro pratica applicazione, perché qui sta il problema, se è vero che la delibera regionale pone rilevanti questioni di metodo, ma anche di merito.

Come dicevo, la sua risposta ci conforta e ci fa sperare; speriamo consenta che al paladino del federalismo e della concertazione sia tolta finalmente la ma-

schera. Dalla sua risposta, onorevole sottosegretario, colgo positivamente anche la riconferma del riconoscimento del periodo di *phasing out* per le aree che usciranno dall'obiettivo e il fatto che a tali aree vengano riconosciute specifiche risorse finanziarie. Ancor più positiva è l'intenzione del Governo di proporre una modifica legislativa che estenda la definizione di aree depresse rilevanti ai fini interni, anche alle zone in *phasing out*. Ciò non toglie che nel Veneto si continuerà ad incalzare la giunta regionale anche per impedire che i meccanismi decisionali siano sottratti ad ogni visibilità, per non dire ad ogni forma di rappresentanza democratica. L'obiettivo è che la delibera n. 2951 venga modificata.

(Iniziativa per i cittadini affetti dal morbo di Hansen)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Simeone n. 2-01895 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 9*).

L'onorevole Simeone ha facoltà di illustrarla.

Onorevole Simeone, lei segue i principi di buon cuore perché prima vuol liberare le carceri e ora i lebbrosari!

ALBERTO SIMEONE. Signor Presidente, probabilmente sono perfettamente rispettoso dei precetti cristiani ed intervengo anche laddove dovrebbe intervenire il Governo senza farsi precedere dal singolo deputato. Senza voler sdrammatizzare, ma rispondendo ad una battuta — oltretutto simpatica ed intelligente — del Presidente, voglio far presente che il nostro paese non gioisce, ma spesso piange amaramente in tante comunità dimenticate. Spesso, infatti, le comunità carcerarie sono oggettivamente dimenticate, al di là dei propositi che ho ascoltato in tanti convegni e in tante affermazioni.

Allo stesso tempo, sento che si è dimenticato anche il problema, ancor più grave, di quel mondo hanseniano che evoca drammi profondi e ricordi biblici terrificanti.