

preoccuparci che da parte di qualche irresponsabile non si asseconi la volontà di indipendenza in Kosovo e in Montenegro (ben venga invece l'autonomia)? Perché, per i motivi che prima ho spiegato, se dovesse riesplodere una situazione conflittuale in Kosovo, in Bosnia e in Macedonia, avremmo buttato al vento tutti gli sforzi finora compiuti anche in Jugoslavia.

Liberati di Milosevic, ci troveremo comunque con una Jugoslavia distrutta e preda di bande di vario tipo, ancora più nazionaliste di quanto lo è Milosevic.

PRESIDENTE. L'onorevole Gnaga ha facoltà di replicare per l'interrogazione Delmastro Delle Vedove n. 3-05376, di cui è cofirmatario.

SIMONE GNAGA. Prendo atto del fatto che il sottosegretario Ranieri ha detto nella sua risposta che quella del Governo fu una scelta dolorosa. Potremmo stare qui a discutere sulla legittimazione internazionale dell'intervento, che fu oggetto di dibattito politico anche se il Parlamento su quella scelta non fu mai coinvolto ma solo informato (ciò però fa parte di un'altra dialettica politica). Invece, in quest'interrogazione presentata nel marzo di quest'anno già si accenna all'allontanamento degli Stati Uniti dal Kosovo.

Ieri, il candidato repubblicano alle elezioni presidenziali, Bush, ha dichiarato che, in caso di sua elezione, provvederà in tempi brevi ad un allontanamento della presenza militare americana dai Balcani, non solo dal Kosovo. Potrebbe essere questo il momento per verificare se il modello di difesa europeo e gli organismi europei, primo tra tutti l'OSCE — lei prima ha accennato anche al Consiglio d'Europa che coinvolge 41 paesi — siano maturi nel dare un contributo per ristabilire un serio ordine nei Balcani, operazione che ritengo molto difficile se, come annunciato ieri da Bush, verrà meno la presenza degli Stati Uniti in quell'area.

Vorrei tornare ad una questione sollevata dal sottosegretario Ranieri. Egli ha parlato di una scelta dolorosa, che anch'io riconosco, come unica scelta possibile

perché si era in presenza di una pulizia etnica. Torno a ripetere che è un falso: naturalmente è una mia opinione, anche se non è soltanto mia. Eravamo di fronte a momenti tragici che si sono ripetuti dal 1991 fino ad oggi; abbiamo assistito ad una disgregazione cui la comunità internazionale non è riuscita a dare una risposta valida. Probabilmente, l'organismo internazionale ha chiamato la NATO e non altri ad intervenire in un certo modo perché prima non erano intervenuti. Questa può essere certamente una legittima spiegazione dell'intervento, ma bisogna evidenziare che non eravamo di fronte ad una tragedia peggiore di quelle che stanno avvenendo in altre parti del mondo. Non cerchiamo di dare giustificazioni ricorrendo a numeri, che pure hanno un senso; non possono essere cinque o sei cadaveri, che rappresentano sicuramente un tragico evento soprattutto in considerazione della repressione della polizia serba nei confronti della maggioranza albanese, a giustificare un intervento. Chiedo: parte di questa maggioranza è albanese o è di cittadinanza jugoslava? Fu proprio questo uno degli oggetti del dibattito del secondo incontro a Rambouillet: quanti kosovari erano albanesi e quanti erano cittadini jugoslavi del Kosovo? Non dimentichiamoci di considerare oggi, nel momento in cui si chiede un senso di responsabilità nei confronti di Belgrado, il nostro atteggiamento nei confronti di Tirana o di Tirana nei confronti del Kosovo.

Proprio ieri in Commissione esteri abbiamo ricevuto il parere favorevole della Commissione difesa allo stanziamento di 21 miliardi per la riorganizzazione della polizia albanese; non dimentichiamo che da anni stiamo dando un contributo per la ricostruzione dell'Albania, anche se i governanti albanesi hanno fatto di tutto per buttare benzina sul fuoco nei confronti del Kosovo. Il nazionalismo albanese non è cosa di poco conto e si dovrà vedere se i governanti albanesi, con senso di responsabilità e di maturità, eviteranno di fomentare, anche tramite organizzazioni criminali come l'UCK, questo desi-

derio di grande Albania che coinvolge il Kosovo e che potrebbe interessare anche la confinante Macedonia, dove vi è una grossa presenza di minoranze albanesi. Chiediamo a Belgrado in modo duro un senso di responsabilità nei confronti del Kosovo, ma teniamo anche conto dell'influenza e dell'atteggiamento di Tirana.

Concludo, Presidente, con l'auspicio che sia seguita da tutti la risoluzione n. 1244 dell'ONU che garantisce un'iniziale stabilità anche dal punto di vista diplomatico.

PRESIDENTE. Avverto che a seguito dello svolgimento delle interrogazioni Rivolta n. 3-05159 e Delmastro Delle Vedove n. 3-05376, devono considerarsi assorbite anche le interrogazioni Delmastro Delle Vedove nn. 3-05811 e 3-05903 (*vedi l'allegato A – Interpellanze ed interrogazioni sezione 5*).

È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Svolgimento di interpellanze urgenti (ore 12,20).

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

(Metanizzazione del Mezzogiorno)

PRESIDENTE. Cominciamo con l'interpellanza Molinari n. 2-02578 (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 1*).

L'onorevole Molinari ha facoltà di illustrarla.

GIUSEPPE MOLINARI. Signor Presidente, signor sottosegretario, la rete infrastrutturale del Mezzogiorno è una condizione essenziale per il suo sviluppo socio-economico e, in questo quadro, il completamento della metanizzazione risulta uno dei principali interventi.

La metanizzazione del Mezzogiorno ha avuto in questi anni un regime normativo peculiare, dapprima con la legge n. 784

del 1980 e, successivamente, con la cosiddetta legge Bersani, la n. 266 del 1997.

Con la legge n. 784 del 1980 i comuni ed i loro concessionari potevano beneficiare di contributi pari al 90 per cento dei costi, finalizzati alla realizzazione di reti cittadine per la distribuzione del gas metano. Sulla base della successiva legge Bersani, veniva mantenuta invariata la procedura per l'ammissione al beneficio dei contributi, ma l'intervento finanziario risultava ridotto al 55 per cento del costo del progetto.

Entrambe le leggi non hanno stabilito una durata per ciò che concerne le concessioni, che normalmente sono trentennali. Il recepimento di una specifica direttiva comunitaria e l'emanazione del decreto legislativo n. 164 del 23 maggio 2000, che ha introdotto la liberalizzazione del mercato interno del gas, hanno previsto la risoluzione *ope legis* delle concessioni già in essere al 31 dicembre 2005. Ovviamente, la normativa dettata dal decreto legislativo ha avuto una ripercussione negativa nei confronti delle società concessionarie, i cui programmi di investimento erano stati predisposti sulla base delle precedenti normative contenute nelle leggi n. 784 e n. 266 prima citate.

Per i concessionari, realizzare la rete per la distribuzione del metano ma non poterla gestire si tramuterebbe in un investimento a perdere e, di conseguenza, hanno immediatamente reagito bloccando il processo di metanizzazione e ponendo gli enti locali, in particolare le amministrazioni comunali, destinatarie del decreto del Ministero dell'industria, di fronte ad un difficile problema.

Sulla base di quanto esposto, si chiede al Governo se la peculiare e specifica condizione delle regioni meridionali, fortemente interessate al completamento di questa fondamentale opera di infrastrutturazione, non necessiti di un urgente intervento finalizzato a salvaguardare il prosieguo della metanizzazione. Sappiamo pure che, nel corso dei lavori per l'approvazione del provvedimento legislativo sull'apertura dei mercati, è stata inserita una previsione che mira a risolvere detta

situazione di grave *impasse*, estendendo al 2015 il termine ultimo di risoluzione delle concessioni.

Al Governo si chiede di chiarire l'intero percorso e quali iniziative intenda assumere per completare la metanizzazione del Mezzogiorno.

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

CESARE DE PICCOLI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato e per il commercio con l'estero.* Signor Presidente, in merito alla problematica sollevata nell'interpellanza in oggetto si fa presente quanto segue.

L'articolo 9 della legge 7 agosto 1997, n. 266, modificato dall'articolo 28 della legge 17 maggio 1999, n. 144, ha autorizzato la spesa di 1.000 miliardi di lire per il completamento del programma di metanizzazione del Mezzogiorno, di cui all'articolo 11 della legge 28 novembre 1980, n. 784.

In attuazione delle leggi sopra citate il CIPE, con delibera 30 giugno 1999, ha stabilito le procedure per la concessione dei contributi e la ripartizione dei nuovi fondi, destinandoli come segue: 30 miliardi di lire agli interventi già finanziati nell'ambito del quadro comunitario di sostegno 1989-1993, ma non completati entro il 31 dicembre 1996, data di scadenza dei contributi a carico del fondo europeo di sviluppo regionale; 25 miliardi di lire alla regione Sicilia per gli interventi di metanizzazione ricadenti nel proprio territorio, che risultano inseriti nel POP Sicilia 1994-1999; 695 miliardi di lire al finanziamento delle nuove reti comunali di distribuzione del gas metano, con priorità per i comuni appartenenti al cosiddetto triennio operativo; 100 miliardi di lire al finanziamento degli adduttori secondari aventi caratteristiche di infrastrutture pubbliche; 150 miliardi di lire all'avvio del programma di metanizzazione della regione Sardegna ed allo specifico accordo quadro del 21 aprile 1999.

I provvedimenti legislativi e regolamentari sopra richiamati hanno reso possibile l'erogazione ai comuni, già finanziati nell'ambito del quadro comunitario di sostegno 1989-1993, sia dei contributi comunitari non più riconoscibili dall'Unione europea per le opere ultimate prima del 31 dicembre 1996, ma non contabilizzate entro tale data, sia dei contributi nazionali per le stesse opere eseguite successivamente.

Sono state inoltre attivate le procedure per l'erogazione alla regione Sicilia dei 25 miliardi di lire ad essa destinati dalla citata delibera CIPE del 30 giugno 1999.

Le nuove domande di contributo presentate dai comuni, i cui interventi hanno priorità di attuazione, sono 246: una riguardante la metanizzazione del comune di Reggio Calabria, 162 relative ai comuni inclusi nel cosiddetto triennio operativo e 83 relative ai comuni che hanno diritto alle agevolazioni di legge per le sole opere, *feeder* e cabine di prelievo, non finanziate nell'ambito di leggi regionali.

Hanno altresì fatto richiesta di finanziamento 215 comuni appartenenti ai bacini di utenza già parzialmente finanziati, nonché 204 comuni inclusi nel cosiddetto biennio.

Nessuna richiesta di contributo è stata finora avanzata per gli adduttori secondari, anche a motivo degli alti costi di realizzazione a fronte di una ridotta percentuale di contribuzione statale (circa il 40 per cento del costo dell'investimento) prevista per queste opere.

L'istruttoria tecnica delle domande, che l'articolo 13 del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96, ha demandato al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, è in pieno svolgimento. Gli interventi di metanizzazione approvati alla data del 29 settembre 2000 sono 73, con un investimento di circa 265 miliardi di lire, di cui circa 150 miliardi di lire a carico dello Stato.

Con l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 164 del 23 maggio 2000 sulla liberalizzazione del gas, le società Italgas e Napoletana Gas, concessionarie dei lavori di metanizzazione della maggior

parte dei comuni sopraindicati, hanno sospeso ogni attività per motivi legati alla nuova disciplina sulla durata delle concessioni dandone informazione al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato e chiedendo, nel contempo, la sospensione: del termine del 16 settembre 2000 previsto dalla delibera CIPE del 30 giugno 1999 per la presentazione di ulteriori progetti oggetto di finanziamento; delle pratiche in corso, già presentate al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per l'approvazione dei progetti e dei relativi finanziamenti; dei termini di esecuzione dei lavori di costruzione delle reti nei comuni per i quali i decreti sono già stati emessi e i cui lavori non sono ancora iniziati.

In relazione a quanto sopra richiamato, sono attualmente allo studio da parte degli uffici competenti del nostro Ministero le possibili soluzioni ai problemi che sono stati sollevati dalle predette società.

Riguardo alla durata delle concessioni già in essere, in rapporto anche all'entrata in vigore del decreto legislativo sulla liberalizzazione del gas cui il deputato interpellante ha fatto riferimento, su questo la X Commissione attività produttive, commercio e turismo, in sede di esame del provvedimento n. 7115 in materia di « apertura e regolazione dei mercati », ha accolto un emendamento — con il parere favorevole del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato — teso a confermare le concessioni già in essere per la realizzazione della metanizzazione del Mezzogiorno limitatamente alla realizzazione delle reti distributive.

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

ANTONIO BOCCIA. Presidente Giovanardi, verrebbe spontaneo porle una domanda: ma quando il Governo non risponde, che succede? Perché l'onorevole Molinari ha posto un quesito e il rappresentante del Governo ha risposto tutt'altre cose rispetto al quesito posto.

In questo caso, che facciamo? Io mi aspetterei dal Presidente della Camera un richiamo alla coerenza, nel senso che, se vi è un'interpellanza che pone un problema, ci dovrebbe essere una risposta a quel problema.

Capisco che l'ottimo sottosegretario De Piccoli, avendo esperienza del comune di Venezia, forse è influenzato anche dalle battaglie che la Casa delle libertà ha fatto in questi anni contro la metanizzazione del Mezzogiorno (noi abbiamo avuto proprio in quest'aula la pratica impossibilità di procedere in occasione di una proposta di legge perché ci fu l'ostruzionismo del centrodestra e, in particolare, della Lega). Capisco quindi che egli possa essere in qualche modo influenzato da questi leghisti e dalla Casa delle libertà che, ovviamente, non ha nessun interesse a realizzare la metanizzazione del Mezzogiorno. Però, noi dobbiamo cercare di fare qualche passo in avanti. Nella nostra interrogazione che — ahimè — è di circa un mese fa, noi abbiamo chiesto al Ministero di risolvere un problema che si è venuto a determinare a seguito del decreto legislativo.

Ora, questa mattina — dice il sottosegretario — sono allo studio le soluzioni, ma sono passati trenta giorni. Quanto tempo dobbiamo studiare? Il punto è di una chiarezza unica.

Ho visto che in questi giorni per via di alcuni faccendieri, che non conoscendo i problemi e avendo degli interessi e dei *business* di parte si interessano di questa materia, che persino *Il Sole 24 ore* incorre nell'errore di non capire di che cosa si parla. Mi auguro che non incappi in questo errore anche il Ministero, perché nel fare il decreto legislativo il Ministero ha ignorato l'esistenza di questo problema.

Signor Presidente Giovanardi, questo decreto legislativo non ha avuto il parere del Parlamento e quindi è stato pubblicato senza di esso. Infatti, esso cadde a ridosso del cambio di Governo e le Camere non ebbero la possibilità di dare il parere. Il Governo — che aveva molta fretta — non ha aspettato che noi dessimo il parere ed

ha pubblicato questo decreto legislativo. Così, noi poveri deputati meridionali non abbiamo avuto la possibilità di far conoscere al Ministero dell'industria che esisteva una legge speciale, con delle procedure speciali, con delle situazioni speciali, che andavano trattate in maniera speciale. Perché dovevano essere trattate in maniera speciale? Perché ci troviamo in una situazione di questo genere: ci sono delle concessioni già date dai comuni con delibere del consiglio comunale per le quali il CIPE ha approvato la realizzazione degli interventi e delle opere ed ha stanziato le risorse; il Ministero dell'industria, con decreto del ministro ha approvato le realizzazioni delle opere, il progetto di realizzazione delle opere ed ha dato il via alla concessione; il Ministro del tesoro ha emanato il decreto di erogazione materiale delle risorse e i lavori dovrebbero cominciare, in alcuni casi, in questi giorni.

Ora, questi lavori riguardano la realizzazione di reti che intanto sono sostenute dal contributo dello Stato perché lo Stato e il Parlamento ha riconosciuto — mi fa piacere che il Governo lo ricordi — di aver stanziato mille miliardi, un grandissimo sforzo (quindi il centrosinistra ha operato un grandissimo sforzo in questa legislatura per venire incontro a questa problematica e dovrei qui ricordare anche l'impegno dei parlamentari interroganti nella circostanza) che era teso a dare dei contributi ai comuni che da soli non avrebbero potuto realizzare la metanizzazione.

Vi è, quindi, il 50 per cento di contributo pubblico, l'altro 50 per cento è privato. Vi sono, quindi, società private (alcune sono state nominate stamattina) che investono un 50 per cento di soldi propri, per cui è comprensibile che la legge preveda poi che, nell'arco di venti anni in alcuni casi, di trenta anni in altri casi, le società stesse rientrano delle somme che hanno anticipato. Se consideriamo il termine del 2005 previsto dal decreto legislativo come un termine applicabile anche a questi casi speciali, chiedo: dato che le opere finirebbero all'incirca nel 2004, gli imprenditori

hanno o no ragione quando osservano che non potranno rientrare della loro parte di investimento nell'arco di sei mesi-un anno? Credo che sia veramente elementare: non possiamo chiedere ad un'impresa di fare un investimento del 50 per cento, in base al quale dovrebbe avere una concessione per la gestione e l'esercizio dell'impianto per venti anni, ed intervenire poi con un decreto legislativo che prevede che nel 2005 si sospenda tutto. L'imprenditore, a questo punto, che interesse ha a realizzare la rete?

Lo Stato, da una parte, fa una legge speciale e dà un contributo per realizzare un'iniziativa, dall'altra parte, secondo me per distrazione, si dimentica che esiste questa situazione e mette le società nelle condizioni di non andare avanti. Il problema, allora, è politico: la risposta, purtroppo, non può essere l'emendamento, tra l'altro d'iniziativa parlamentare, che abbiamo presentato per tamponare la situazione, anche perché è nell'ambito di un progetto di legge che non sappiamo se e quando diventerà legge ed entrerà in vigore.

Il problema, quindi, deve essere risolto dal Ministero dell'industria, che ha lasciato questo vuoto e che lo deve colmare: quindi, o integra il decreto legislativo, riconoscendo che ci si è dimenticati di questa situazione che viene risolta con una normativa speciale che stabilisce cosa si deve fare, oppure si interviene sul piano interpretativo chiarendo che determinate norme non si applicano alla legge speciale per la metanizzazione del Mezzogiorno, che ha il suo corso e le sue procedure fissate nelle delibere del CIPE e nelle leggi n. 144 e n. 266; oppure con una circolare esplicativa si disciplina il modo di procedere. Solo una cosa non può fare il Governo: fermare la metanizzazione del Mezzogiorno altrimenti, questo Governo non potrebbe avere la fiducia dei deputati del partito popolare.

La questione è molto semplice: da un mese telefoniamo al Ministero dell'industria per sapere cosa si debba fare; dopo un mese di silenzio, dobbiamo presentare un'interpellanza per sapere cosa succederà.

Ho scritto a luglio al ministro dell'industria per sapere cosa si intendesse fare e stamattina si risponde che bisogna studiare l'emendamento: guardi, signor sottosegretario, siamo del tutto insoddisfatti e la questione non finisce qui, perché il partito popolare solleverà una questione politica e, nel corso dell'esame del disegno di legge finanziaria, o trovate una soluzione al problema oppure i deputati meridionali, dopo aver informato quelli del nord, faranno presente che si aspettano una risposta definitiva sul problema!

PRESIDENTE. Onorevole Boccia, lei si è rivolto due volte alla Presidenza, ma vedo che è molto esperto di regolamenti parlamentari, in quanto ha utilizzato la facoltà di dichiararsi insoddisfatto oltre ad avere annunciato l'eventuale utilizzo di altre facoltà che i parlamentari hanno nell'ambito del rapporto di fiducia con il Governo!

(Interventi per il potenziamento dei trasporti in Basilicata)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Molinari n. 2-02608 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 2*).

L'onorevole Molinari ha facoltà di illustrarla.

GIUSEPPE MOLINARI. Signor Presidente, signor sottosegretario, so bene di avere presentato un'interpellanza onnicomprensiva sul problema dei trasporti in Basilicata perché è una regione assai peculiare, sia dal punto di vista geografico sia logistico e si pone quasi come il planare dello stivale. Atavicamente una delle condizioni che hanno impedito lo sviluppo di questa regione è stato l'isolamento che, molto dettagliatamente, è stato descritto anche da storici e scrittori importanti come Manlio Rossi Doria e Carlo Levi. La realizzazione di infrastrutture e di una rete di trasporti in grado di superare questa condizione è stata sempre una priorità istituzionale.

La Basilicata fa registrare significative *performance* economiche con un prodotto interno lordo da nord est del paese e con poli produttivi in forte espansione, Fiat di Melfi e polo del salotto, passando attraverso le attività estrattive del petrolio in val d'Agri. Questi importanti segnali di ripresa vanno sostenuti e i trasporti sono una condizione imprescindibile affinché il territorio regionale si affranchi dall'isolamento e si metta in rete con il resto del paese in una dimensione più europea. Purtroppo la rete ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, nonostante i dieci anni trascorsi tra il 1982 e il 1992 per i lavori di elettrificazione, costati circa 700 miliardi, non ha fatto registrare miglioramenti, quanto meno nei tempi di percorrenza, che sono rimasti ai livelli del periodo precedente ai lavori. La situazione risulta essere ancora più critica lungo la tratta Potenza-Foggia che, invece, necessiterebbe di un miglioramento infrastrutturale, anche in considerazione del traffico pendolare diretto all'insediamento industriale della Fiat a Melfi. Tutto ciò fa sì che venga scelto il trasporto su gomma con notevoli rischi, data la pericolosità della strada statale Potenza-Melfi. Inoltre, Matera risulta ancora l'unico capoluogo di provincia a non essere raggiunto dalla strada ferrata, nonostante il boom turistico ed economico che sta vivendo il comprensorio legato alla città dei Sassi. La Basilicata è anche sprovvista di un aeroporto che potrebbe rafforzare il ruolo di regione cerniera nel Mezzogiorno, in chiave strategica, nel piano generale della mobilità. In merito all'aeroporto, la regione Basilicata ha messo a punto uno studio di fattibilità analizzando dettagliatamente le conformazioni geografiche, i bacini di utenza e le aree demografiche. I siti sono stati individuati nelle aree di: Potenza, dove, addirittura negli anni settanta, erano state avviate opere di infrastrutturazione primaria per la realizzazione della pista aeroportuale con i terreni espropriati di proprietà ancora oggi del Ministero dei trasporti; Pisticci, dove nei pressi dell'area industriale fu realizzata una pista aeroportuale dallo stesso

presidente dell'ENI Mattei, della quale, in base ad un accordo di programma, è stata prevista la riqualificazione; Grassano e Grumento dove vi è una pista utilizzata per la protezione civile che è stata anche inserita nell'accordo per lo sfruttamento delle risorse petrolifere. Del resto, molto più in generale l'intesa istituzionale siglata tra il Governo e la regione il 5 gennaio 2000 prevede che la regione venga dotata anche di un aeroporto.

Pertanto, chiedo al Governo, a lei signor sottosegretario, in base al piano generale dei trasporti, quali interventi intenda realizzare affinché la Basilicata possa superare definitivamente questo *gap* dal punto di vista infrastrutturale dei trasporti.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Molinari.

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

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, è indubbio che la situazione dei trasporti nella regione Basilicata presenta numerosi elementi di criticità scaturenti sia dalla morfologia del territorio sia dalla modesta densità della popolazione. Dall'esame della dotazione infrastrutturale emerge una condizione di isolamento, che è stata ora descritta, sia per le generali difficoltà di collegamento con il territorio nazionale sia per problemi di mobilità interna, in particolare per quanto riguarda i collegamenti con il centro della regione. Negli ultimi anni, fra il Governo nazionale e le istituzioni locali si sono svolti numerosi incontri al fine di individuare, sulla base di un'attenta analisi dell'assetto vigente, un programma di priorità teso al recupero del deficit infrastrutturale per favorire lo sviluppo dell'economia regionale rafforzando nel contempo la coesione interna del sistema-regione.

Sulla scorta delle linee fissate nei predetti incontri, si è proceduto alla sottoscrizione dell'intesa istituzionale di pro-

gramma tra il Presidente del Consiglio dei ministri e il presidente della regione Basilicata ai sensi della legge n. 662 del 1996 e il 19 gennaio 2000 è stato sottoscritto l'accordo di programma quadro tra il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, il Ministero dei trasporti e della navigazione e la regione Basilicata e le Ferrovie dello Stato. Per quanto riguarda la rete ferroviaria nazionale, l'intesa istituzionale e l'accordo quadro sottoscritti individuano una serie di interventi prioritari al fine di procedere alla costruzione di una rete, intervenendo, in particolare, in primo luogo, per completare l'ammodernamento delle ferrovie Appulo-Lucane in corso ai sensi della legge n. 910, con particolare riguardo agli interventi mirati sulle tecnologie, sull'automazione e sul materiale rotabile, nonché sull'adeguamento del tracciato, anche mediante l'integrazione con i servizi delle Ferrovie dello Stato, e, in secondo luogo, per integrare il sistema ferroviario e il sistema delle autolinee, al fine di garantire un accettabile livello di offerta.

In particolare, al fine di migliorare i collegamenti con Bari e Matera, uno dei più importanti interventi previsti è rappresentato dalla costruenda linea tra Ferrandina e Matera e La Martella e dal suo prolungamento, attraverso la realizzazione di un nuovo tratto di linea che a Venusio permetterà di congiungersi con la linea fra Matera e Bari, gestita dalle ferrovie Appulo-Lucane. Per il predetto prolungamento fino a Venusio è stata ultimata la progettazione esecutiva. L'apertura dei cantieri avverrà entro il secondo trimestre del 2001 e l'attivazione è prevista entro il 2004.

Per le ferrovie Appulo-Lucane l'intervento previsto mira all'adeguamento del tracciato allo standard delle Ferrovie dello Stato ed alla trasformazione della linea da scartamento ridotto a scartamento ordinario per consentire l'utilizzo della rete da parte dei treni delle Ferrovie dello Stato, realizzando la continuità con la tratta tra Ferrandina e Matera e La Martella. L'intervento, oltre ad inserire la

città di Matera all'interno della maglia infrastrutturale ferroviaria nazionale, consentirà la chiusura della rete ferroviaria delle Ferrovie dello Stato con la linea Ferrandina-Matera-Bari che, innestandosi sulla trasversale tirreno-ionica Battipaglia-Potenza-Ferrandina-Metaponto, collegherebbe la stessa con la dorsale adriatica all'altezza di Bari.

L'adeguamento in parola è in fase di progettazione esecutiva e per la tratta fino ad Altamura potrà essere conclusa entro il terzo trimestre 2001. L'apertura dei cantieri è prevista per il quarto trimestre 2001.

La successiva fase di ammodernamento fino a Bari consentirà, infine, l'integrazione con la linea Bari-Taranto.

In relazione a quanto sostenuto dagli interpellanti relativamente alla linea Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto, si osserva che il lungo periodo richiesto per l'intervento di elettrificazione della linea è stato determinato anche dalla necessità di eseguire numerose altre opere: adeguamento delle sagome nelle gallerie, consolidamento dei terreni attraversati, miglioramento degli impianti di stazione, di sicurezza e segnalamento, nonché lavori di risanamento o rinnovamento del binario.

L'ultimazione dei predetti interventi ha consentito di usufruire di maggiori potenze nella trazione dei convogli, con sensibile miglioramento delle prestazioni, e di migliorare il comfort dei passeggeri per la possibilità di utilizzare materiale rotabile dell'ultima generazione, come ad esempio i treni Eurostar.

Per completezza di informazione si aggiunge che dallo scorso mese di settembre, per ragioni di carattere commerciale — una frequentazione media limitata al 30 per cento, con una perdita di 6 miliardi e 200 milioni l'anno — Trenitalia ha soppresso gli espressi Salerno-Taranto 945 e 950 che collegavano Taranto con Metaponto, Potenza, Battipaglia e Salerno. Detti treni garantivano a Battipaglia una coincidenza con i treni Reggio Calabria-Torino e viceversa. A seguito della soppressione la società ferroviaria ha dispo-

sto l'aumento della composizione dei treni Taranto-Torino che circolano sulla linea adriatica con tempi inferiori al collegamento via Battipaglia.

La soppressione dell'espresso 945 Salerno-Taranto ha penalizzato sicuramente i pendolari, considerato che gli unici collegamenti del mattino per Potenza sono costituiti dal servizio sostitutivo bus e dal treno Intercity 721 proveniente da Roma, che parte da Salerno alle 8,50 e arriva a Potenza alle 10,35 e a Taranto alle 12,27.

Per i collegamenti regionali, cui si faceva riferimento, è in corso una serie di incontri tra la regione Basilicata e le Ferrovie dello Stato al fine di definire un modello del trasporto regionale su ferro relativamente all'organizzazione degli orari dei servizi e della complementarietà tra il trasporto passeggeri garantito dalle Ferrovie dello Stato con quello del trasporto su gomma. In questo quadro di riorganizzazione complessiva si stanno sviluppando gli opportuni accordi anche per giungere alla bigliettazione integrata. Si ricorda che tutta la parte relativa alla riorganizzazione degli orari sarà completata entro il mese di novembre.

La divisione trasporto regionale delle Ferrovie dello Stato, che inizialmente aveva escluso soluzioni sostitutive dei treni soppressi per vincoli di bilancio, riferisce infatti che la situazione potrebbe avere un esito favorevole a seguito degli incontri con la regione Basilicata, che ha manifestato l'intendimento di farsi carico degli oneri per l'istituzione, anche in corso d'orario, di treni regionali sostitutivi di quelli soppressi.

Con riferimento alla linea Potenza-Foggia, in considerazione degli insediamenti industriali di San Nicola di Melfi, al fine di poter usufruire di maggiori potenze di trazione necessarie per il traffico merci, le ferrovie hanno in corso la progettazione dell'elettrificazione della tratta Cervaro-Rocchetta-San Nicola di Melfi.

Per quanto riguarda le officine di Melfi, si segnala che sulla specifica questione si sono tenuti diversi incontri tra le ferrovie e le istituzioni locali e i sindacati.

Nel recente incontro del 10 ottobre scorso con la regione Basilicata le ferrovie hanno fornito ampie assicurazioni circa il piano di reimpiego del personale, mentre per quanto riguarda l'impianto è stata condotta un'analisi circa le manifestazioni di interesse di altre aziende a rilevarlo. L'incontro è stato aggiornato ad un'ulteriore riunione entro la fine di ottobre che consentirà alle parti di confrontare e approfondire in modo sinergico tutti i possibili contributi disponibili.

Certamente le problematiche relative alla realizzazione degli interventi infrastrutturali, specie per quanto attiene alla necessità di accelerare i tempi di esecuzione delle opere, rappresentano un argomento di estrema rilevanza. Il Governo si è impegnato a seguire attentamente l'attuazione delle intese istituzionali di programma e dell'accordo quadro e a compiere ogni intervento necessario presso le ferrovie e ai fini dell'accelerazione dei lavori. A tale riguardo la società Ferrovie dello Stato si è assunta l'onere di perseguire il raggiungimento di questi obiettivi indicati dalle competenti Commissioni parlamentari in diverse occasioni, in particolare in sede di espressione del parere sul secondo e terzo *addendum* al contratto di programma.

Particolare attenzione verrà riservata nella definizione del nuovo contratto di programma 2000-2005, da perfezionare a breve termine.

Per quanto concerne la pericolosità della strada statale Potenza-Melfi, incidentalmente sottolineata nell'interpellanza, lo schema di programma triennale 2000-2002 (che sarà presto sottoposta alla conferenza Stato-regioni) prevede, per la regione Basilicata, interventi nell'ambito del quadro comunitario di sostegno ed in area regionale.

Gli uffici tecnici dei lavori pubblici hanno, inoltre, condiviso la necessità di adeguare la statale n. 658, itinerario « Leonessa », tronco Potenza-Melfi, interessata da volumi crescenti di traffico anche a seguito dell'insediamento FIAT-Sata di Melfi.

Quanto al sistema di scambio delle merci, l'intesa istituzionale e l'accordo quadro individuano altresì l'opportunità che l'apertura di nuove direttrici di traffico ed il potenziamento di quelle esistenti siano accompagnati dalla attivazione di nodi di interscambio dove questi flussi possano interagire con le realtà locali, innescando ricadute economiche ed occupazionali.

In tale ottica era stata finanziata la realizzazione dell'interporto di Tito.

Peraltro, il progetto presentato ha registrato di recente, come altri interventi della stessa tipologia, il parere negativo del Ministero dell'ambiente relativamente alla valutazione dell'impatto ambientale, e pertanto necessita di una rivisitazione dal punto di vista progettuale.

È in fase di avanzata realizzazione il centro intermodale di Ferrandina, previsto nell'ambito dell'accordo di programma tra Ministero del tesoro e regione per la val Basento, sul quale il Ministero dei trasporti espresse già nel 1996 parere favorevole.

Per quanto concerne, poi, la realizzazione di un aeroporto nell'area interessata, si evidenzia che, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della legge n. 135 del 1997, le società di gestione appositamente costituite e gli enti locali territorialmente competenti possono contrarre mutui o altre operazioni finanziarie per la realizzazione di interventi, da sottoporre all'ENAC, che deve stipulare le relative convenzioni di finanziamento.

Il decreto del ministro dei trasporti e della navigazione 25 maggio 1999, n. 68-T, ha in particolare previsto il finanziamento di 38 miliardi per l'aviosuperficie di Grumento (che è inserita nell'intesa allegata alla risposta — purtroppo un po' lunga perché le domande erano tante — e che le farò avere) nell'ambito della ripartizione dei fondi assegnati ai sensi delle leggi n. 135 del 1997 e n. 194 del 1998.

Tale intervento era già previsto nel protocollo d'intesa del 7 ottobre 1998 riguardante gli interventi volti ad accelerare lo sviluppo socio-economico dell'area

della val d'Agri interessata all'estrazione degli idrocarburi. La realizzazione dell'aviosuperficie è altresì prevista nell'accordo di programma quadro.

L'ENAC riferisce peraltro che, allo stato attuale, fino ad oggi, non sono stati presentati a tale ente i piani di intervento sull'aviosuperficie in esame e che, conseguentemente, non è stato avviato alcun procedimento per la stipula della convenzione di finanziamento su Grumento.

Per tale ragione, in rapporto alle esigenze indilazionabili connesse alle spese e agli interventi necessari alla organizzazione adeguata del vertice G8, sono state provvisoriamente utilizzate le risorse disponibili per la realizzazione dell'aviosuperficie di Grumento. Il Governo si impegna a riassegnare, nel corso dell'esercizio finanziario 2001, le somme occorrenti a realizzare l'aviosuperficie nel momento in cui concretamente verrà presentato il progetto definitivo per la realizzazione dell'opera.

Quanto al tema più generale posto dall'interrogazione circa gli orientamenti e gli impegni del Governo atti a garantire un quadro delle infrastrutture fondamentali necessarie per migliorare i collegamenti tra la Basilicata e il territorio nazionale, si ritiene opportuno fare in primo luogo riferimento alle previsioni indicate nel piano generale dei trasporti appena presentato, che sarà sottoposto al parere del Parlamento per essere in tal senso arricchito e migliorato.

In particolare, va richiamato come l'ammodernamento della statale 106 Ionica sia stato inserito tra le priorità assolute delle azioni di Governo prendendola come simbolo della effettiva possibilità di affrontare e risolvere i nodi infrastrutturali del paese. Inoltre, lo stesso piano dei trasporti individua, tra le reti fondamentali del settore ferroviario, la Salerno-Battipaglia-Potenza-Taranto e la Gioia Tauro-Sibari-Taranto. Su entrambe queste linee sono programmati, entro il prossimo decennio di validità del piano (se esso sarà approvato) e in alcuni casi già parzialmente in corso, interventi per

migliorare la qualità dell'infrastruttura ferroviaria, al fine di rendere questi itinerari utili per una più efficace organizzazione del trasporto ferroviario, sia delle merci che dei passeggeri.

L'ammodernamento e completamento delle reti ferroviarie di trasporto locale, gli interventi sugli itinerari nazionali appena richiamati e una più efficace loro integrazione, consentono di disegnare pertanto una evoluzione positiva e certa delle infrastrutture trasportistiche di interesse regionale e nazionale della Basilicata, tale da configurare un miglioramento netto della condizione di disagio denunciata nell'interpellanza ed una positiva risposta alle esigenze di sviluppo economico e sociale della regione lucana alla quale, indubbiamente, le reti logistiche e di trasporto possono e devono dare il supporto fondamentale.

Rinnovo in conclusione, la piena disponibilità del Governo e del Ministero dei trasporti alla costituzione di un tavolo comune con le istituzioni locali, al fine di accelerare la realizzazione di opere indispensabili per la Basilicata.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor sottosegretario.

L'onorevole Molinari ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE MOLINARI. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Angelini per la risposta abbastanza dettagliata, precisa e puntuale. Egli ha fatto una fotografia della situazione e delle prospettive dei trasporti in Basilicata. So bene che la regione ha avviato un tavolo anche con il Ministero dei trasporti. Mi dichiaro soddisfatto per la disponibilità del Governo ad intensificare i lavori per mettere a fuoco i problemi del trasporto nella regione.

Vorrei, tuttavia, richiamare l'attenzione del sottosegretario sul comportamento delle Ferrovie dello Stato che, mentre da un lato offrono a parole la propria disponibilità in ogni incontro — anche a livello regionale — al fine di ammodernare e rendere più funzionale ed efficiente la

rete ferroviaria, nei fatti si comportano in maniera opposta e producono un impoverimento della rete stessa, anche dal punto di vista degli orari: ad ogni scadenza di orario vi è qualche treno che viene soppresso in Basilicata. Le Ferrovie dello Stato si difendono obiettando che vi è scarsa utenza, ma ciò accade perché chi sceglie di servirsi dei treni nella regione sa bene di andare incontro ad un'avventura: i percorsi sono notevolmente aumentati e, dunque, anche dal punto di vista della qualità dei vettori, non si raggiungono le condizioni migliori.

Mi rendo conto che le Ferrovie dello Stato, di fronte a dati numerici e statistici, attuano una politica di riduzione ma, al contrario, dovrebbero attuare una politica di investimenti, come viene auspicato nella mia interpellanza urgente: una politica di ammodernamento delle carrozze e dei vettori e di diminuzione dei tempi di percorrenza. La regione certamente si farà carico, per la sua parte (visto che le spettano molte competenze in materia) di sostituire i treni che vengono soppressi, per essere a livello nazionale nel piano dei trasporti.

Infine, rivolgo un invito a risolvere la problematica delle Officine grandi riparazioni di Melfi: mi rendo conto delle difficoltà e dello sforzo che lo stesso sottosegretario sta compiendo, ma si tratta di una realtà che deve rimanere nell'ambito di Melfi. Nei pressi di Melfi è insediata la FIAT che, quindi, potrà trovare commesse alternative, che consentano un rilancio delle officine, nonché una maggior occupazione.

Per quanto riguarda l'aeroporto, debbo dire che rimane per noi importante, essenziale. Nella città di Potenza c'era già una struttura, creata negli anni settanta, che aveva delle infrastrutture e i cui terreni sono ancora del Ministero dei trasporti. Poi, quando ci fu l'incidente di Punta Raisi, poiché la collocazione era, diciamo così, molto discutibile, si utilizzò questo pretesto per non procedere nei lavori. Credo però che la creazione di un aeroporto in Basilicata sia oggi indispensabile. Nella stessa finanziaria di parla di

rilancio del Mezzogiorno, ma io credo che, se vogliamo mettere il Mezzogiorno al passo con il nord del paese, è necessario creare una rete di piccoli aeroporti, non internazionali, ma nazionali, per accorciare i tempi di percorrenza ed eliminare il *gap* che vi è nei confronti del resto del paese.

Sono convinto che, come diceva ultimamente il Presidente Ciampi, per il rilancio del Mezzogiorno non si possa contare soltanto sulle infrastrutture, ma che senza le infrastrutture nel Mezzogiorno non ci può essere alcuno sviluppo ed alcun rilancio: credo che quella frase di Ciampi racchiuda in pieno lo stato d'animo di molti esponenti del Mezzogiorno in generale e della Basilicata in particolare.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino alle 15,30.

La seduta, sospesa alle 13, è ripresa alle 15,30.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, il deputato Cerulli Irelli è in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta odierna.

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

Modifica del calendario dei lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito dell'odierna riunione della Conferenza dei

presidenti di gruppo, è stata stabilita, ai sensi dell'articolo 24, comma 6, del regolamento, la seguente modifica del calendario dei lavori per il periodo 13-27 ottobre:

Venerdì 13 ottobre (antimeridiana):

Discussione sulle linee generali dei seguenti disegni di legge di conversione:

Disegno di legge S. 7346 (decreto-legge n. 240 – Disposizioni per l'avvio anno scolastico 2000-2001) (*scadenza: 29 ottobre 2000*) (*approvato dal Senato*);

Disegno di legge n. 7342 (decreto-legge n. 239 – Programmi a sostegno delle forze di polizia albanesi (*scadenza: 29 ottobre 2000*) (*approvato dal Senato*).

Lunedì 16 ottobre (pomeridiana, con eventuale prosecuzione notturna):

Discussione sulle linee generali:

Disegno di legge n. 7156-B – Assestamento del bilancio per il 2000 (*approvato dalla Camera e modificato dal Senato*);

Disegno di legge n. 7285 (decreto-legge n. 238) – Conferenza di Palermo sul crimine transnazionale (*scadenza: 29 ottobre 2000*) (*da inviare al Senato*);

Disegno di legge n. 5506 – Sanzioni contro le immigrazioni clandestine in transito;

Proposta di legge n. 6590 ed abbinate – Formazione e valutazione della prova (*approvato dal Senato*);

Proposta di legge costituzionale n. 4979-D ed abbinate – Voto degli italiani all'estero (*approvata dalla Camera in prima deliberazione il 12 luglio*).

Martedì 17 ottobre (antimeridiana):

Svolgimento di interpellanze e interrogazioni.

Martedì 17 (ore 15-21,30), mercoledì 18 (ore 9-13,30 e 16-21,30) e giovedì 19 ottobre (ore 9-14):

Seguito dell'esame:

Disegno di legge n. 7156-B – Assestamento del bilancio per il 2000 (*approvato dalla Camera e modificato dal Senato*);

Disegno di legge n. 7285 (decreto-legge n. 238) – Conferenza di Palermo sul crimine transnazionale (*scadenza: 29 ottobre 2000*) (*da inviare al Senato*);

Disegno di legge S. 7346 (decreto-legge n. 240) – Disposizioni per l'avvio anno scolastico 2000-2001 (*scadenza: 29 ottobre 2000*) (*approvato dal Senato*);

Disegno di legge n. 7342 (decreto-legge n. 239) – Programmi a sostegno delle forze di polizia albanesi (*scadenza: 29 ottobre 2000*) (*approvato dal Senato*);

Disegno di legge n. 7186 – Legge di semplificazione 1999 (*approvato dal Senato*);

Proposta di legge n. 7011 ed abbinate – Sanatoria iscrizione università;

Proposta di legge n. 6590 ed abbinate – Formazione e valutazione della prova (*approvata dal Senato*);

Proposta di legge n. 7122 – Proroga della Commissione d'inchiesta Federconsorzi (*approvata dal Senato*).

Esame del disegno di legge n. 3714 – Associazione Croce Rossa Italiana (*esaminato dalla XII Commissione affari sociali in sede redigente*).

Seguito dell'esame:

Proposta di legge costituzionale n. 3973 – Modifiche agli articoli 41, 42 e 43 della Costituzione;

Disegno di legge n. 5506 – Sanzioni contro le immigrazioni clandestine in transito;

Proposta di legge n. 6844 – Norme generali sull'attività amministrativa;

Mozione Pisanu n. 1-00473 — Provvedimenti conseguenti alla mancata conversione in legge del decreto-legge n. 111, sulla cancellazione dalle liste elettorali dei cittadini irreperibili;

Disegno di legge n. 6975 — Revisione liste elettorali (*approvato dal Senato*).

La seconda deliberazione sulla proposta di legge costituzionale n. 4979-D ed abbinate — Voto degli italiani all'estero (*approvata dalla Camera in prima deliberazione il 12 luglio*) avrà luogo nella seduta di mercoledì 18 ottobre, a partire dalle ore 16.

Mercoledì 18 ottobre (ore 15-16):

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

Giovedì 19 ottobre (pomeridiana):

Svolgimento di interpellanze e interrogazioni.

Venerdì 20 ottobre (antimeridiana):

Discussione sulle linee generali:

Proposta di legge n. 6460 ed abbinate — Divieto di arruolamento dei minori nelle Forze armate.

Lunedì 23 ottobre (pomeridiana, con eventuale prosecuzione notturna):

Discussione sulle linee generali:

Proposta di legge costituzionale n. 168-D ed abbinate — Elezione diretta dei presidenti delle regioni a statuto speciale (*approvata dalla Camera in prima deliberazione il 19 luglio*);

Disegno di legge di conversione n. 7320 (decreto-legge n. 266) — Contributi imprese editoria per spedizioni postali (*scadenza 27 novembre — da inviare al Senato*);

Proposta di legge n. 6620 — Commissione di inchiesta Mitrokhin (*approvata dal Senato*).

Martedì 24 ottobre (antimeridiana):

Svolgimento di interpellanze e interrogazioni.

Martedì 24 ottobre (pomeridiana) e mercoledì 25 ottobre (antimeridiana e pomeridiana):

Seguito dell'esame degli argomenti previsti in calendario e non conclusi.

Seguito dell'esame dei seguenti argomenti:

Disegno di legge di conversione n. 7320 (decreto-legge n. 266) — Contributi imprese editoria per spedizioni postali (*scadenza 27 novembre — da inviare al Senato*);

Proposta di legge n. 6460 ed abbinate — Divieto di arruolamento dei minori nelle Forze armate.

Seconda deliberazione sulla proposta di legge costituzionale n. 168-D ed abbinate — Elezione diretta dei Presidenti delle regioni a statuto speciale (*approvata dalla Camera in prima deliberazione il 19 luglio 2000*).

Seguito dell'esame:

Proposta di legge n. 6620 — Commissione di inchiesta Mitrokhin (*approvata dal Senato*);

Mozione Pagliarini n. 1-00303 — Genocidio popolo armeno;

Proposta di legge n. 136 ed abbinate — Rappresentanze sindacali.

Mercoledì 25 ottobre (ore 15-16):

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

Giovedì 26 ottobre (antimeridiana e pomeridiana):

Svolgimento di interpellanze e interrogazioni.

Venerdì 27 ottobre (antimeridiana):

Discussione sulle linee generali di argomenti che saranno inseriti nel calendario di novembre.

Il dibattito su comunicazioni del Presidente del Consiglio dei ministri in vista della Conferenza intergovernativa di Nizza (prevista per il 7, 8 e 9 dicembre 2000) avrà luogo in una seduta da fissare nella settimana 27-30 novembre.

Saranno altresì avviate intese con il Presidente del Senato per procedere, nella medesima settimana, alla convocazione del Parlamento in seduta comune per l'elezione di due giudici della Corte costituzionale.

Il Presidente si riserva di inserire in calendario disegni di legge di ratifica conclusi dalla Commissione e documenti in materia di insindacabilità conclusi dalla Giunta.

L'organizzazione dei tempi di esame della proposta di legge n. 6620 – Commissione d'inchiesta Mitrokhin – sarà pubblicata in calce al resoconto della seduta odierna.

Si riprende lo svolgimento di interpellanze urgenti (ore 15,35).

PRESIDENTE. Riprendiamo lo svolgimento delle interpellanze urgenti.

(Interventi per la casa di reclusione di Porto Azzurro)

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Selva n. 2-02628 (vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 3).

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

GIOVANNI MARINO. Onorevole Presidente, onorevole sottosegretario, più volte e giustamente in quest'aula e nelle competenti Commissioni ci siamo occupati delle condizioni di vita dei detenuti nelle strutture carcerarie, non potendo l'espiazione della pena trasformarsi in tortura ma dovendo tendere fermamente al recupero del condannato. Troppo poco invece ci siamo occupati e preoccupati delle condizioni difficili in cui sono costretti ad operare quanti, per servire lo Stato e la società, lavorano duramente all'interno delle carceri, espletando compiti altamente rischiosi. Intendo riferirmi al personale del Corpo di polizia penitenziaria. L'interpellanza in oggetto riguarda particolarmente il personale che opera nella casa di reclusione di Porto Azzurro che sorge all'interno di una vecchia fortezza del '600 il cui uso attuale risale ad oltre 150 anni e che, per quanto attiene agli ultimi 50 anni, non ha beneficiato di alcuna ristrutturazione edilizia.

Con nota informativa dello scorso settembre inviata al ministro della giustizia e per conoscenza ad altre autorità, il personale di polizia penitenziaria della casa di reclusione di Porto Azzurro ha denunciato l'allarmante stato di precarietà strutturale, operativa ed organizzativa in cui versa l'istituto di pena predetto.

In particolare, dopo aver lamentato la sordità, la cecità delle istituzioni politiche e sindacali che, nella loro latitanza, non hanno voluto far fronte ai problemi di chi si trova ad operare nello stato di precarietà sopra evidenziato, gli agenti della polizia penitenziaria, entrando nello specifico, hanno tra l'altro precisato quanto segue: il personale che opera nelle sezioni – così si legge nella nota sopra citata – lo fa con turni continuativi massacranti, che ruotano dalle otto ore diurne o serali fino ad arrivare alle otto ore e 40 minuti del turno notturno, che paradossalmente dovrebbe essere il meno gravoso vista oltretutto la frequenza mensile *pro capite*. A ciò si aggiunge la quasi totale assenza di condizioni igienico-sanitarie basilari (mancanza di *toilette* in ogni sezione, muri sporchi con intonaci sbrecciati o con

presenza di muffa), carenza di mezzi di riscaldamento che garantiscano notte-tempo, durante il periodo invernale, la vivibilità, mancanza di apposito locale per gli operatori penitenziari in ogni sezione, unicità di apparecchi telefonici atti a soddisfare le esigenze operative del personale nonché della popolazione detenuta, con evidente precarietà di igiene oltre al pericolo di contagio di malattie.

Analoghe problematiche — si legge ancora — devono affrontare coloro che svolgono la vigilanza esterna. In particolare per ciò che concerne l'igiene e la sicurezza — rilevano gli operatori penitenziari di Porto Azzurro — si registra la presenza di escrementi di ratti e/o gabbiani che in talune circostanze vi nidificano; le garitte risultano anguste e rugginose e il camminamento, oltre ad essere infestato da piante erbacee di ogni genere, risulta privo di pannelli antiproiettili con illuminazione insufficiente, e il relativo impianto elettrico presenta cavi esterni non protetti che mettono in serio pericolo chi vi opera; inoltre, l'unico mezzo di comunicazione con il corpo di guardia è un telefono che il più delle volte non è funzionante.

Alle carenze fin qui riportate, in ordine alla sicurezza, all'igiene e alla fatiscenza strutturale, fa eco una ormai cronica carenza di organico che porta alla quotidiana soppressione di importanti posti di servizio quali sentinelle, box-regia (con cancelli di accesso ai reparti aperti), capi posto reparti ed agenti di sezione. Così facendo, si pone a repentaglio la sicurezza dell'istituto e dei suoi operatori.

Ci si interroga, inoltre, sul perché vi sia una così marcata diversità di intenti nonché di concretezza operativa tra coloro che, in ragione del proprio ufficio, sono demandati a curare gli interessi della popolazione detenuta ed altri che dovrebbero rilevare e risolvere i problemi degli operatori penitenziari.

« Infine » — si legge sempre nella nota in questione — « a correlazione delle problematiche lavorative, vogliamo far presente la difficoltà esistente nell'inserimento nella società isolana, vista la quasi

impossibilità di reperire alloggi nei vari comuni dell'Elba, essendo questa meta turistica di richiamo internazionale; nei rari casi in cui si presenti la possibilità, ci sentiamo chiedere cifre esorbitanti e per di più per periodi che escludono categoricamente i mesi estivi. Il risultato che ne consegue obbliga molti di noi a dividersi dal proprio coniuge e dai figli per rientrare negli alloggi della caserma interna all'istituto, con ripercussioni sul morale aggravato da quel contesto lavorativo descritto precedentemente ». Concludono, dopo aver invocato i provvedimenti necessari: « In subordine, qualora si ritenesse che ciò non possa essere attuato perché la spesa a carico dell'amministrazione penitenziaria non giustificherebbe l'operatività dell'istituto di pena in questione, chiediamo, altresì, di prendere in seria considerazione la possibilità della chiusura dello stesso al fine di salvaguardare la piena vivibilità del personale nonché della popolazione detenuta ».

Questo, onorevole sottosegretario, è il grido di allarme che giunge da Porto Azzurro. Il ministro ha certamente ricevuto e letto la nota sopra specificata che ha dato luogo all'interpellanza in esame. Onorevole sottosegretario, le chiedo se e quali provvedimenti il ministro abbia preso, cosa abbia fatto e cosa intenda fare.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la giustizia ha facoltà di rispondere.

MARIANNA LI CALZI, Sottosegretario di Stato per la giustizia. In merito all'interpellanza ora illustrata dall'onorevole Marino, deve essere in primo luogo e in linea generale evidenziato che il Governo ha recentemente assunto una serie di iniziative di grande rilievo e significato riguardanti molteplici profili sul delicato fronte del sistema penitenziario del nostro paese.

La linea d'azione perseguita per ovviare alla difficile situazione del settore muove da una prospettiva del tutto innovativa che contempla, oltre ad alcune

indispensabili misure emergenziali, una fitta rete di interventi strutturali di breve, medio e lungo periodo volti a rimuovere i problemi più rilevanti del sistema carcerario nel suo complesso.

In particolare, con il cosiddetto « piano d'azione giustizia », articolato in varie priorità tra le quali spiccano il piano di edilizia penitenziaria e il potenziamento degli organici dell'amministrazione penitenziaria, si è fatto un decisivo passo in avanti nella prospettiva del miglioramento delle condizioni di vita nelle carceri. I settori dell'intervento sul piano dell'edilizia non sono, infatti, limitati all'apertura di nuovi istituti e alla ristrutturazione di quelli già in essere, ma muovono in direzione dell'acquisizione di strutture da altri ministeri da utilizzare secondo le necessità. Ovviamente, la dimensione finanziaria di detti interventi richiede, accanto alle risorse pubbliche, anche la mobilitazione di capitali privati ed è la prima volta che si accede a questo sistema. Per tale ragione sono state previste, d'intesa anche con il Ministero dei lavori pubblici, modalità che consentono di ricorrere a forme di *leasing* immobiliare e di *project financing*.

Sul parallelo terreno del potenziamento degli organici del corpo di polizia penitenziaria del personale amministrativo e trattamentale resosi ancor più necessario in ragione dell'attenzione prestata allo sviluppo di circuiti differenziati e dei programmi di reinserimento sociale, è stata prevista una significativa assunzione di personale (agenti di polizia penitenziaria e addetti sociali ed amministrativi per il sistema penitenziario) da attuarsi in tempi brevissimi.

Il nuovo regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 2000, n. 230, contiene importanti novità per ciò che concerne le condizioni generali di vita all'interno degli istituti, le strutture edilizie, l'uso di tecnologia all'interno delle celle e introduce nuove modalità di comunicazione con l'esterno, nonché incentivi per lo studio e per il lavoro. Le disposizioni relative alle strutture penitenziarie sono senz'altro quelle

più innovative; esse riguardano, ad esempio, gli sbocchi di luce e la ristrutturazione dei servizi igienici all'interno delle celle.

Altri interventi riguardano il complesso di norme sulle modalità di trattamento all'interno dell'istituto, quali ad esempio le telefonate e la possibilità di avere colloqui. Ovviamente, ciò riguarda i detenuti ma, incidendo sulle modalità di vita all'interno degli istituti, si riflette anche sugli agenti penitenziari tenuti a convivere con le attuali situazioni di estrema difficoltà.

Per dare concreta attuazione alle disposizioni contenute nel regolamento — col miglioramento delle condizioni di vita dei detenuti si renderà meno difficile e pesante il lavoro del personale di vigilanza e custodia —, oltre ai 162 miliardi già destinati all'edilizia penitenziaria, il Ministero ha sollecitato ulteriori fondi da stanziare con la nuova legge finanziaria. L'onorevole Marino sa che proprio oggi, in occasione dell'espressione del parere da parte della Commissione giustizia, sono stati approvati emendamenti, che fanno parte integrante del parere stesso, con i quali vengono aumentati alcuni stanziamenti già previsti.

Le iniziative sopra menzionate costituiscono, in definitiva, la dimostrazione che il Ministero è fortemente impegnato a realizzare quella strategia strutturale di intervento che, come ho già detto, vuole affrontare non solo l'emergenza, ma soprattutto i nodi di fondo del sistema penitenziario italiano.

Con specifico riferimento ai quesiti posti con l'atto ispettivo in oggetto, va precisato anzitutto che le doglianze circa i turni continuativi massacranti ai quali sarebbe sottoposto il personale di polizia penitenziaria presso la casa di reclusione di Porto Azzurro non hanno trovato riscontro nei fatti, come riferito dal competente dipartimento; d'altronde, una siffatta reiterata e sistematica violazione delle norme contrattuali in materia, con riferimento all'accordo quadro, da parte della direzione avrebbe determinato cer-