

VINCENZO SINISCALCHI. Signor ministro, mi consenta di dire che questo è totalmente ovvio!

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Onorevole Siniscalchi, è ovvio, ma se lei legge l'interpellanza e le parole dell'onorevole Violante non appare affatto ovvio!

VINCENZO SINISCALCHI. La cosa di cui si discute ha a che fare con altro!

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Mi lasci dire che non è un affatto ovvio perché stiamo parlando di persone...

VINCENZO SINISCALCHI. Lei si rivolge ad un avvocato!

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. So che mi sto rivolgendo ad un grande avvocato, come, allo stesso modo potrei rivolgermi all'onorevole Biondi, che non è qui presente, e so che oltretutto stiamo parlando di persone che non sono state condannate neanche in primo grado e dunque sono soltanto dei presunti colpevoli! Tuttavia, voglio sgombrare il campo dall'equivoco che poteva aleggiare.

Vengo alle considerazioni politiche. Il Governo che rappresento è sensibile ad alcune delle osservazioni fatte che tuttavia non sono di legittimità e nemmeno di incompatibilità ma semplicemente di opportunità. Quando, nella scorsa legislatura, il sottosegretario alle finanze dell'Ulivo, Gaetano Veneto, difendeva criminali della 'ndrangheta e mafiosi in processi d'appello e chiedeva, ad esempio, il dissequestro e la restituzione di beni illeciti confiscati, io mi chiedo come mai, onorevole Bonito, non abbiate sollevato il problema. Come mai non vi siete indignati del fatto che un sottosegretario di Stato, del vostro Governo, continuasse a svolgere una attività di avvocato difendendo clienti associati a cosche mafiose o della 'ndrangheta e, allo stesso tempo, fosse sottosegretario? Come mai non avete detto nulla? Non era un

caso eclatante che fa esattamente il paio con quello dell'avvocato Taormina? Ma vedete, diversamente da voi, il nostro Governo ha questa sensibilità e da una risposta alle domande che voi avete posto.

Sicuramente si configura non una incompatibilità ma una inopportunità, sicuramente è inopportuno che un sottosegretario di Stato per l'interno svolga attività professionale che, in qualunque modo — non perché difende « un delinquente » —, sia lo Stato costituito o meno parte civile in quel processo, possa subire una qualche influenza o essere in qualunque modo in relazione con la sua attività di Governo. Per questi motivi abbiamo chiesto al sottosegretario Taormina — credo che ci sia già nelle agenzie di stampa una sua dichiarazione in proposito — di rinunciare a tutti gli incarichi professionali in corso, con effetto immediato (compreso quello che ha sollevato il caso sottolineato nella vostra interpellanza) e l'impegno di non assumere altri incarichi professionali che possano, in qualunque modo, essere in relazione con la sua attività di Governo.

Allora mi sembra di aver dato una risposta molto chiara. Resta il fatto che, essendo l'avvocato Taormina un collega deputato ed essendo anche un sottosegretario, stabilirà poi lui — ma credo che abbia già sciolto la riserva —, se continuare a fare il sottosegretario o l'avvocato senza limiti, come è suo diritto e dovere se questa sarà la sua scelta.

Come vede, onorevole Bonito, non vi è nessun imbarazzo da parte del nostro Governo e, se volete, rivolgo un ringraziamento per aver sollevato tempestivamente il caso anche se, ieri, sulle agenzie di stampa, è apparso, nei termini e nei modi in cui è stato rappresentato.

Il nostro Governo dimostra sensibilità anche nei confronti delle vittime perché, attenzione, lo ripeto ancora una volta, i colleghi parlamentari che difendono persone magari condannate per omicidio non vuol dire che non abbiamo rispetto per le vittime o non siano vicini alle forze di polizia e dei carabinieri nel momento in cui esercitano la loro attività professionale, ma certamente che un sottosegretario di

Stato difenda persone che possano essere implicate in episodi che vedono lo Stato come contraltare è fuori posto. Per questo crediamo vi sia una incompatibilità di tipo morale e politico.

Dunque, rivolgo un ringraziamento per aver sollevato il caso ma non posso non manifestare un certo rammarico per questo comportamento da ipocriti, da sepolcri imbiancati, nel senso che ci si scaglia contro il sottosegretario di questo Governo ma, quando nel Governo precedente un sottosegretario dell'Ulivo faceva le stesse identiche cose, non si sono mai sollevati problemi.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonito ha facoltà di replicare.

FRANCESCO BONITO. Mi creda, la mia insoddisfazione assoluta, completa, non è affidata ad un'espressione rituale, nel senso che, secondo le regole «graziose» dei rapporti parlamentari, in genere l'interpellante, soprattutto se di opposizione, è sempre insoddisfatto della risposta che viene fornita dal Governo al quale politicamente si oppone.

Ministro Giovanardi, la risposta che dà il Governo è debole, molto debole. Né vale in qualche modo a rafforzarne le fondamenta culturali e politiche la distinzione che ella abilmente ha voluto introdurre nel dibattito. C'è un piano giuridico e c'è un piano politico. È difficile fare una distinzione di questo genere, soprattutto quando sul piano giuridico ci si riduce ad un'astrazione pura che non tiene conto della realtà. Il diritto è applicazione di una norma astratta al caso concreto: se valutiamo la norma astratta senza il caso concreto, facciamo opera dottrina, di studio, ma non facciamo opera giuridica e giudiziaria, cioè di applicazione della norma.

Lei ha detto che non vi è incompatibilità legale perché, carte alla mano, l'incarico di sottosegretario non è incompatibile. Conoscevo bene questo pronunciamento del consiglio nazionale forense sulla questione astratta. Io però pongo — e noi poniamo come deputati dell'Ulivo — una

questione concreta, che non fa tanto riferimento, ministro Giovanardi, all'incompatibilità legale del sottosegretario con la funzione difensiva. Ci poniamo una questione di ordine molto più generale, anche al livello «basso» della legalità. Anch'io scendo dal piano politico e vado al piano della pura legalità e della pura legittimità. Lasciamo da parte il fatto che Taormina sia sottosegretario, dimentichiamolo per un momento (ma soltanto per un momento, anche perché questo rimane il macigno fondamentale). Pensiamo ad un avvocato che lavori in un'assicurazione e che poi faccia una causa contro la stessa assicurazione. Come vede, siamo scesi dal piano politico e siamo sul piano di un esempio molto banale. Presidente Mormino, lo potrebbe fare?

NINO MORMINO. Non si può semplificare in questi termini!

FRANCESCO BONITO. Il consiglio dell'ordine di Palermo consentirebbe una cosa di questo genere?

NINO MORMINO. L'esemplificazione è un po' grossolana!

FRANCESCO BONITO. Sto facendo un esempio concreto!

NINO MORMINO. Ma anche Siniscalchi direbbe lo stesso!

FRANCESCO BONITO. Ho fatto male ad evocare l'onorevole collega Mormino. Vi dico però questo: un dipendente dell'assicurazione in linea astratta può essere impiegato e difensore e può essere iscritto all'albo degli avvocati. Se questo dipendente dell'assicurazione proponesse però un giudizio contro l'assicurazione stessa, ne sia certo il ministro Giovanardi, un consiglio dell'ordine serio immediatamente interverrebbe sul piano disciplinare. È questo il caso. Lasciamo da parte che sia sottosegretario. Però, come sottosegretario, egli rappresenta il Governo e, quindi, nello stesso processo, la stessa persona si troverebbe ad assumere due ruoli diversi,

quello di accusatore e quello di difensore. Questa è una contraddizione in termini, rispetto alla quale, anche sul piano della legittimità, non su quello politico, non su quello dell'opportunità, le sto ponendo, da vecchio ed incallito causidico, una questione di legittimità, di applicazione della norma.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. L'abbiamo superata!

FRANCESCO BONITO. No, ministro Giovanardi, non l'abbiamo superata. Adesso arriviamo al modo in cui secondo voi si sarebbe superata. Anzi, voglio subito affrontare tale questione, per poi tornare sulle altre lacune che, a nostro avviso, sono presenti nella sua risposta. Ella ci ha detto che il problema è risolto, in quanto, in base alla legge, non vi è incompatibilità ma solo inopportunità. Le ho invece dimostrato che vi è violazione di legge e che il consiglio dell'ordine di Latina dovrebbe intervenire immediatamente! (comunque anche su questo punto eserciteremo atti di sindacato ispettivo).

Mi pare di ricordare che vi è una agenzia che annuncia al popolo italiano — non so se *ex cathedra* o non *ex cathedra* — che Taormina lascerà gli incarichi professionali. Mi sembra di aver capito che il ministro Giovanardi abbia detto che il Governo ha esercitato le sue opportune e garbate pressioni, affinché il sottosegretario Taormina cessasse di fare l'avvocato in certi processi. Ligio alla funzione e al dovere, l'avvocato Taormina ha dichiarato che lascerà questi incarichi professionali.

Ministro Giovanardi, mi scusi se evoco ancora un confronto che dura da sette anni; io sono molto più inesperto di lei, ma lei — mi scusi — non mi deve prendere in giro.

La dichiarazione di Taormina è la prova provata che lo stesso ha violato la legge, ha violato le norme deontologiche, ha violato le norme dello Stato...

CARLO GIOVANARDI *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Ma non siamo mica in tribunale!

FRANCESCO BONITO... ha violato soprattutto — e ciò è quello che più ci interessa — le norme della eticità della politica. È lui stesso che lo dice: lascio questi processi.

Tuttavia, se c'è questo riconoscimento — e *licere veritatem ab ore litigatoris* — e se è lo stesso Taormina che ci dice: « ho sbagliato, scusatemi, non faccio più l'avvocato », noi — che rappresentiamo l'istanza politica, il momento politico e vorremmo rappresentare la politica alta, nobile ed etica — rispondiamo che non possiamo cancellare tutto questo. Se tu, collega Taormina, continui a fare il sottosegretario, noi non possiamo dimenticare che, comunque, nel momento in cui sei stato sottosegretario hai difeso Prudentino...

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Lo dice l'Unità, allora...

FRANCESCO BONITO... che nel momento in cui sei stato sottosegretario telefonavi a D'Andria e parlavi con il maresciallo che lo stava arrestando. Questi sono fatti che sono accaduti e che non possiamo rimuovere tranquillamente. Io le ho chiesto la veridicità dei fatti.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Non me l'ha chiesta su questo!

FRANCESCO BONITO. Volevo evitarle il fastidio di rispondermi un'altra volta e avevo accumulato gli argomenti. Sarà, allora, molto interessante verificare se, quando parlava al telefono parlava da sottosegretario o da avvocato. Quando ha parlato con il maresciallo dei carabinieri che aveva arrestato Prudentino, chissà se lo faceva in veste di avvocato o di difensore?

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Se avete le registrazioni...

FRANCESCO BONITO. Si possono chiedere al sottosegretario, ma questo è un

altro episodio. Torno alla logica: possiamo rimuovere, far finta di nulla, ritenere che nulla è successo e che il sottosegretario di Stato per l'interno non abbia difeso Prudentino e non sia stato, comunque, il difensore del numero uno del contrabbando internazionale? Dovrà o non dovrà svolgere, questo signore, l'alta funzione di ministro dell'interno? E chi ci dice che tutta l'attività di indagine che viene preparata dal Governo per contrastare questo pericoloso fenomeno in qualche modo non possa venire indirettamente, in malafede o in buona fede, sicuramente in buona fede e onestamente, messa a disposizione di Prudentino e di questi pericolosi clienti? Non si discute, signor ministro, il diritto costituzionale a difendere il peggior dei delinquenti.

CARLO GIOVANARDI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Lei criminalizza tutti gli avvocati italiani!

FRANCESCO BONITO. Non glielo dirà il giudice e non glielo dirà nessuno che sia ragionevole.

Signor ministro, sono partito da una premessa e la mia premessa è che qui vi è un conflitto fra il diritto costituzionale alla difesa e la funzione costituzionale a governare questo paese. Non è la prima volta che diritti costituzionali assumono, in concreto, posizioni confliggenti e lei non può dire che ciò sia opportuno o inopportuno. Riteniamo che il sottosegretario Taormina — come ha detto stamani il presidente del mio gruppo parlamentare — debba abbandonare la sua funzione di Governo. Soltanto in questo modo le responsabilità politiche che oggi sono soltanto dell'onorevole Taormina non ricadranno interamente sul Governo Berlusconi ed anche — me lo consenta, ministro Giovanardi — sulle sue spalle (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e Misto-Verdi-l'Ulivo*).

(Procedura di autorizzazione alla produzione e alla vendita dei prodotti fitosanitari n. 2-00018)

PRESIDENTE. L'onorevole Pecoraro Scanio ha facoltà di illustrare la sua

interpellanza n. 2-00018 (*vedi l'allegato A — Interpellanze e interrogazioni sezione 2*).

ALFONSO PECORARO SCANIO. Il motivo di questa interpellanza presentata dai deputati Verdi deriva dalla necessità di sbloccare la pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* — e speriamo che oggi il sottosegretario possa rassicurarci — di un regolamento di notevole importanza riguardante l'utilizzo dei prodotti necessari all'agricoltura biologica.

Proprio negli ultimi mesi c'è stato un gran parlare di sicurezza alimentare, di qualità della vita dei cittadini. Si fa a gara nell'essere disponibili, nell'essere favorevoli alla tutela del cittadino: peccato che questo grande dibattito nasca solo quando si verificano le emergenze. Vi è stato all'epoca del caso del pollo alla diossina, vi è stato negli ultimi mesi per la vicenda della mucca pazza, inopinatamente trascurata non appena è, fortunatamente, terminata l'isteria (ma non si è risolto certo il problema di assicurare la certificazione delle carni italiane che, fin quando non sarà realizzata l'anagrafe del bestiame, compito non assolto dal Ministero della sanità, non si riuscirà a garantire). A maggior ragione, dunque, è importante che i regolamenti approvati vengano rapidamente pubblicati in *Gazzetta Ufficiale* e possano trovare applicazione. Questo regolamento, tra l'altro, arriva alla fine di un'intera legislatura, la XIII, in cui, con voti della Commissione agricoltura, anche su disegni di legge in sede legislativa e con voti dell'Assemblea, per l'ostilità permanente del Ministero della sanità, non siamo riusciti a fare una cosa elementare: semplificare, come finalmente si fa in questo regolamento, l'utilizzo di prodotti naturali per l'agricoltura biologica.

Paradossalmente, secondo le norme di questo paese, chi vuole usare della normale sabbia in una coltivazione biologica dovrà registrarla come prodotto fitosanitario. Lo stesso discorso vale per il propoli, prodotto che possiamo utilizzare quotidianamente: se si vuole usarlo in agricoltura

biologica, bisogna registrarla come prodotto fitosanitario. Ovviamente è una normativa dettata dagli interessi delle grandi industrie farmaceutiche che reca, invece, grandi difficoltà all'attività dei tanti (sono oltre cinquantamila le aziende che in Italia praticano l'agricoltura biologica) che hanno bisogno di questa risposta.

La nostra richiesta — non a caso sono qui con me gli onorevoli Zanella, Bulgarelli, Lion ed altri parlamentari — è di sapere dal Governo il motivo della sospensione della pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* di un regolamento perfetto, sapere se il Governo abbia intenzione di sbloccare tale situazione e, nel caso contrario, quali siano i motivi che ostano alla pubblicazione. La richiesta è dovuta alla necessità di avere un'urgente pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* di un provvedimento che ha avuto una lunghissima fase di gestazione. Noi, infatti, crediamo fermamente che dei problemi della sicurezza alimentare dei cittadini non si debba parlare solo quando ci sono situazioni di emergenza. L'attenzione deve essere costante.

Siamo preoccupati, ad esempio, che oggi il Presidente Berlusconi sia andato al convegno di Assobiotec a dichiararsi favorevole alla biotecnologia (anche se ci rendiamo conto che il Presidente del Consiglio è contadino quando va dai contadini ed operaio quando va dagli operai: si trattava di un congresso dei biotecnologi, dunque è biotecnologo; lo inviteremo ad un congresso dell'agricoltura biologica così avremo un Presidente del Consiglio biologico). Siamo convinti che sarà molto importante avere una grande attenzione al fatto che in questo Parlamento e nel paese la maggior parte dei cittadini vuole prodotti genuini. La stragrande maggioranza dei cittadini e dei parlamentari, inoltre, ha detto « no » al cibo transgenico in questo paese. Poter produrre cibo biologico significa poter produrre l'unico cibo che, ad oggi, è certificato senza organismi geneticamente modificati.

So peraltro, da notizie di stampa, che anche la famiglia del Presidente del Consiglio si vanta di mangiare biologico e biodinamico, addirittura. Sarebbe il caso

che, oltre che alla famiglia del Presidente, potessimo consentire alla stragrande maggioranza degli italiani di mangiare prodotti biologici invece di avere prodotti di cui preoccuparsi.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la funzione pubblica, senatore Saporito, ha facoltà di rispondere.

LEARCO SAPORITO, Sottosegretario di Stato per la funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza. Signor Presidente, ringrazio l'interpellante, l'onorevole Pecoraro Scanio, e gli altri colleghi che il 5 luglio scorso hanno presentato questa interpellanza urgente: oggi è il 12 luglio, quindi, in una settimana siamo riusciti a riunire tutti i pareri dei ministri interpellati.

A questo proposito volevo sollecitare l'esperienza dell'ex ministro di non interpellare tanti ministri insieme, perché, certe volte, per coordinarci si perde del tempo, quel tempo su cui si lamentano, appunto, gli interpellanti. L'origine dell'interpellanza è sapere i motivi del ritardo della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del regolamento di semplificazione relativo al procedimento di autorizzazione di cui si tratta e se il Governo sia intenzionato, in qualche modo, a ritirarlo e revocarne la pubblicazione: su questo secondo punto, assolutamente no.

La realtà è che su tale regolamento — il ministro stesso ricorderà — ci sono state prese di posizione di molte associazioni di produttori che, in qualche modo, hanno richiesto molte attenzioni al Governo per esaminare alcuni aspetti di conformità del regolamento, anche in riferimento alle direttive comunitarie.

Il Governo ha assunto il parere delle altre amministrazioni da voi interpellate e, dopo avere effettuato un approfondimento, abbiamo deciso di chiedere l'immediata pubblicazione, avendo chiarito quei punti di incertezza che erano stati sollevati dall'associazione dei produttori. La verifica è stata effettuata con gli uffici degli altri ministeri destinatari dell'interpellanza con esito positivo e, quindi, il

ministro della funzione pubblica ha disposto — in data 10 luglio 2001 — l'urgente pubblicazione del regolamento sulla *Gazzetta Ufficiale*. Non si è inteso, quindi, rinviare l'entrata in vigore delle nuove norme in materia ed, in particolare, di quelle previste dall'articolo 38 del regolamento, con particolare riguardo alla coltivazione biologica — quindi, quello di cui ha parlato — così come hanno rappresentato gli onorevoli interpellanti, ma si è inteso, semplicemente, assicurare agli operatori agricoli sulla conformità dei prodotti da utilizzare per le colture e gli allevamenti alle norme europee e, nel contempo, tutelare la salute del consumatore, destinatario ultimo dei prodotti agricoli.

Quindi, intendo assicurare gli interpellanti che la richiesta di pubblicazione, anche con procedura d'urgenza, è stata effettuata il 10 luglio, cioè due giorni fa.

PRESIDENTE. L'onorevole Pecoraro Scanio ha facoltà di replicare.

ALFONSO PECORARO SCANIO. Contravvenendo a quanto prima sentivo da alcuni colleghi — cioè che dobbiamo dichiararci sempre insoddisfatti — in questo caso, invece, credo che, anche a nome degli altri colleghi interpellanti, posso dichiararmi soddisfatto della decisione del ministro della funzione pubblica, in data 10 luglio, di inviare il provvedimento per la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Mi ritengo soddisfatto anche perché l'istituto dell'interpellanza ha avuto un esito proficuo. Infatti, poiché le associazioni dei produttori — ritengo quelli di prodotti fitosanitari, quindi le industrie farmaceutiche — avevano — come è ovvio, perché lo avevano fatto per anni — cercato in tutti i modi di porre qualche difficoltà a questo procedimento di semplificazione, mi compiaccio che l'azione che abbiamo svolto in sede parlamentare e l'attenzione che il Governo ha prestato abbiano avuto la meglio su quello che è stato per anni un fortissimo blocco ad ottenere questo risultato, che è un risultato elementare, di buon senso, utile ai cittadini, utile ai produttori e all'agricoltura.

Spero che, al più presto, predisposta l'ordinanza, ci sia la materiale pubblicazione e che, soprattutto, il Ministero della funzione pubblica e tutti gli altri, possano vigilare perché non ci siano operazioni di ritorno. Infatti, questa è materia sulla quale — già da presidente della Commissione Agricoltura della Camera e da ministro della Repubblica — ho riscontrato grande difficoltà, perché c'erano sempre molti ostacoli a favorire una cosa di assoluto buon senso che serve agli agricoltori e ai consumatori. Spero che i vari ministeri e il Governo vigilino perché, finalmente, ci sia questa risposta in positivo.

(Sistema di affidamento dei lavori per la realizzazione di opere pubbliche e la riorganizzazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici — n. 2-00019)

PRESIDENTE. L'onorevole Mantini ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00019 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 3).

PIERLUIGI MANTINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, illustro molto brevemente questa interpellanza, alla quale non so ancora chi mi fornirà risposta, lo saprò più tardi.

Intendo attenermi all'interpellanza scritta, partendo dalla premessa che è stata già evocata e che riguarda le gravissime dichiarazioni, rese in sede politica dal ministro Lunardi, circa l'inchiesta avviata dalla magistratura in ordine ai lavori della TAV in Toscana, che testualmente suonano come attacco politico della magistratura al Governo e al suo programma di interventi in materia di opere pubbliche. Tali dichiarazioni sono messe in premessa poiché sono inquietanti per il loro contenuto e lo sono, in particolare, per i propositi annunciati dal Governo che sembrano quelli di un ritorno al sistema dei lavori pubblici modello anni ottanta, vale a dire un sistema che, in modo oggettivo, ha contribuito al dissesto finanziario dell'Italia, ad un grave inquinamento dei mercati e della concorrenza ed anche a fenomeni di corruzione ben noti.

Dunque, partendo da questa premessa, intendiamo conoscere dal Governo in modo preciso se il vasto programma di opere pubbliche, più volte richiamato dal Governo — in particolare dal ministro Lunardi — che si pretende di realizzare attraverso il sistema del *general contractor*, abbia come presupposto sistemi di affidamento dei compiti di *general contractor* attraverso sistemi diversi da quelli della procedura dell'evidenza pubblica. In altri termini, chiediamo di conoscere se questa figura di concessionario generale o di *general contractor*, come si preferisce definire, verrà scelta nel rispetto delle regole dell'evidenza pubblica e, quindi, del principio rigoroso di gara, ai sensi delle direttive comunitarie vigenti e anche della legislazione nazionale, o con altri sistemi.

Inoltre, vorremmo sapere se il Governo intenda modificare il principio di rigida separazione tra chi progetta e chi costruisce l'opera pubblica, che è posto a base della cosiddetta legge Merloni di riforma dei lavori pubblici. Come pure si dovrebbe dedurre da una serie di dichiarazioni rese, in sede politica, con conseguente ritorno al regime secondo cui è l'impresa a fare sia il progetto sia la realizzazione dell'opera pubblica che altro ancora nella logica del *general contractor*.

Chiediamo, altresì, di conoscere esattamente quale sia la posizione del Governo che inopinatamente, in sede di registrazione del provvedimento di riforma del consiglio superiore dei lavori pubblici da parte della Corte dei conti, ha ritirato il parere favorevole — quindi *in extremis* — bloccando una riforma del consiglio superiore dei lavori pubblici che, in realtà, aveva moltissimi consensi in sede scientifica, imprenditoriale e così via, poiché finalizzata a trasformare, in modo moderno, il suddetto Consiglio in una sorta di generale conferenza dei servizi di tipo nazionale, anche in modo più ossequioso dei principi del federalismo o, comunque, della partecipazione delle regioni all'organismo stesso.

Quindi, si tratta di una sede stabile, una conferenza di servizi, un luogo per lo snellimento delle attività procedimentali;

questa riforma, giudicata — ripeto — favorevolmente in sede politica da più parti dell'attuale maggioranza ed opposizione ed in sede tecnico-scientifica, è stata ritirata dall'attuale Governo all'ultimo momento, in sede di registrazione alla Corte dei conti.

Infine, vorremmo sapere esattamente cosa intenda fare il ministro Lunardi per superare o risolvere il conflitto di interessi che, evidentemente, lo riguarda, a causa della titolarità di un'affermata società di progettazione e realizzazione di opere pubbliche e del contestuale ruolo di ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Se mi è consentito — ho finito —, vorrei segnalare un altro aspetto, sebbene la domanda non sia del tutto formulata. Vi è una sentenza della Corte di giustizia europea, di oggi, su causa nota — il cosiddetto modello *Scala-bis* di Milano —, su cui pende peraltro procedura di infrazione nei confronti dell'Italia. Si tratta, quindi, di una sentenza della Corte europea che dà torto all'Italia, stabilendo in modo rigoroso il principio dell'illegittimità di qualsiasi affidamento di opere pubbliche, in cambio di oneri di urbanizzazione o in qualunque altra veste al di fuori delle regole della gara. Questa domanda è in un certo senso contenuta in quella generale sull'affidamento *general contractor*: si vorrebbe sapere cosa il Governo intenda fare per il caso *Scala-bis* e per tutti quelli, ormai numerosi, in cui in Italia si persevera con l'idea e con la prassi dell'affidamento di ingenti opere pubbliche al di fuori delle regole di gara.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Sospiri, ha facoltà di rispondere.

NINO SOSPIRI, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. La questione relativa ai lavori dell'alta velocità ferroviaria nella tratta Bologna-Firenze è stata oggetto di particolari, ed anche doverose, attenzioni sia da parte del Parlamento sia da parte del Governo. Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

peraltro, ha già riferito in merito, in sede di audizione presso le competenti Commissioni; in questa sede, tuttavia, sembra utile rammentare ciò che è stato rappresentato per superare ogni possibilità di dubbio. Circa le indagini svolte si fa presente che le azioni della procura di Firenze relative ai supposti reati di natura ambientale si sono delineate su due filoni di inchiesta: l'uno relativo ai siti inquinati — si tratta di reati previsti dal decreto legislativo del 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni, il cosiddetto decreto Ronchi — e l'altro alla dispersione delle acque di falda.

Per quanto attiene ai siti inquinati, in data 23 giugno scorso è stato notificato atto di sequestro dei cantieri toscani della tratta Bologna-Firenze dei lavori per l'alta velocità. Per quanto attiene al secondo filone, invece, è stato disposto il sequestro del cantiere di scavo della galleria di Firenzuola da Marzano, per impatto sulla falda acquifera e conseguente danno ambientale. In tale occasione il magistrato che aveva bloccato i lavori ha prontamente interpellato il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio per verificare la possibilità di ripresa dei lavori stessi.

La relazione tecnica predisposta ha consentito alla procura della Repubblica di Firenze di emettere il decreto di revoca del sequestro preventivo dei cantieri della TAV, condizionando la riapertura degli stessi all'adempimento di precise disposizioni per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti e, per la galleria Marzano, all'individuazione di precisi accorgimenti tecnici e metodologie per prevenire le situazioni pregiudizievoli alle falde, nel prosieguo dei lavori.

Il provvedimento di revoca consente la ripresa delle attività e, proprio attraverso le prescrizioni che vengono disposte, consente agli organi di vigilanza di avere ulteriori e indispensabili strumenti per l'effettivo controllo dell'avanzamento dei lavori in condizioni di sicurezza ambientale. Sono già disponibili specifiche indicazioni tecniche per la prosecuzione dei lavori di scavo in condizioni di sicurezza sotto il profilo ambientale, che saranno

inviata formalmente al consorzio Cavet che dovrà provvedere al loro inserimento nel protocollo procedurale richiesto dalla procura. In questo contesto, oltre alla salvaguardia ambientale, viene inclusa anche la garanzia dei posti di lavoro. Inoltre, nei prossimi giorni il Governo esaminerà il cosiddetto « pacchetto Tremonti » nel quale sono inserite norme specifiche a tutela dell'ambiente, che consentiranno ulteriori approfondimenti.

Vale la pena soffermarsi e spendere due parole per chiarire la situazione ambientale derivata dai lavori. La tratta ferroviaria ad alta velocità Bologna-Firenze è iniziata nel giugno del 1996 dal *general contractor* Fiat-Cavet. I lavori hanno oggi raggiunto il 48 per cento, pari a 2.872 miliardi. Lo scavo delle gallerie, che rappresentano il 94 per cento dell'intera opera, ha superato il 60 per cento, corrispondente a 45 chilometri già realizzati. Nei 25 cantieri aperti, lavorano oltre 3 mila persone con l'obiettivo di concludere i lavori nel 2006.

Ovviamente, quando si realizzano opere infrastrutturali di queste dimensioni viene messa in atto una gestione ambientale che si articola in tre momenti diversi: valutazione dell'impatto ambientale, la conferenza dei servizi e l'osservatorio ambientale, che ha la funzione di eseguire i lavori e far rispettare le prescrizioni del VIA. Si deve sottolineare che, quando si realizza un'opera in sotterraneo, è inevitabile interferire con le falde presenti nel sottosuolo, ma l'equilibrio, alterato temporaneamente, viene poi ripristinato.

Nel caso particolare della Bologna-Firenze, il periodo transitorio di turbamento ambientale è controllato attraverso un confronto sistematico e continuo tra l'osservatorio ambientale, gli enti locali, il *general contractor* e l'alta sorveglianza di Italferr. Vi è quindi un controllo continuo sul territorio. In futuro, tali aspetti dovranno essere discussi già nell'ambito della progettazione e delle prescrizioni che si stabiliscono con l'osservatorio ambientale.

Per quanto riguarda la scelta del *general contractor*, il disegno di legge presentato dal Governo (atto Senato n. 374)

recante delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti industriali strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, cioè la legge obiettivo, prevede la realizzazione di un vasto programma di opere pubbliche, attraverso il sistema proprio del *general contractor*, con l'affidamento al medesimo soggetto sia delle funzioni di progettazione delle opere sia quelle di realizzazione delle stesse. Nel citato disegno di legge è espressamente previsto che il quadro normativo coerente con l'esigenza di favorire la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti individuati, in deroga alla legge n. 109 del 1994 — quindi, la legge Merloni —, segua, tra i criteri direttivi, l'affidamento, mediante gara, della realizzazione delle infrastrutture strategiche ad un unico soggetto contraente, generale o concessionario, selezionato attraverso gara internazionale, nel pieno rispetto della normativa comunitaria.

Tale scelta trova una sua forte motivazione, oltre che nell'esperienza estera, anche nella realtà italiana, dove, per la realizzazione di grandi opere pubbliche quali le linee veloci, il modello del *general contractor* è risultato l'unico compatibile con la complessità delle dimensioni delle infrastrutture strategiche.

Arrivo infine, alla questione qui sollevata relativa alla riorganizzazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Con il decreto del presidente della Repubblica del 26 aprile 2001, è stato trasmesso agli organi di controllo il regolamento relativo al riordino del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Sull'atto, come noto, sono state sollevate riserve che vertono essenzialmente su di un profilo di stretta legittimità.

In particolare, il riordino, così com'era stato a suo tempo predisposto, non tiene conto del mutato assetto istituzionale e non si conforma, quindi, all'attuale quadro normativo.

Talune disarmonie, peraltro, sono state rilevate rispetto alle competenze di varie amministrazioni statali e regionali, generando incertezze e ritardi procedurali non

coerenti con le esigenze di snellimento dell'azione amministrativa ormai codificata.

Proprio alla luce di tali rilievi, l'attuale Governo ha dovuto procedere a ritirare il provvedimento per le dovute verifiche.

Sarà ora quindi necessario valutare in maniera approfondita le censure rilevate per ridisegnare il modello organizzativo in maniera aderente alla normativa applicabile ma sempre nell'ottica del ruolo essenziale del Consiglio superiore dei lavori pubblici quale massimo organismo consultivo in materia tecnica.

Desidero concludere accennando alla presunta situazione di conflittualità del professor Pietro Lunardi — nel suo incarico istituzionale di Ministro — derivante dalla sua passata attività professionale, e non posso che ribadire quanto già detto dal Governo, proprio in quest'aula, in risposta ad altre interrogazioni. Il professor Pietro Lunardi non riveste oggi più alcun ruolo nella società Rocksoil avendo presentato le proprie dimissioni da direttore e procuratore tecnico della predetta società il giorno della sua nomina a ministro, cessando, da quella data, qualsiasi attività professionale.

Ad ogni modo, la questione sarà affrontata e risolta, per quanto possa occorrere ed in ogni suo aspetto, sulla base della legge generale sul conflitto di interessi in corso di approfondimento ed elaborazione da parte del Governo. Circa la sentenza odierna della Corte di giustizia, richiamata dall'interpellante, nulla in questo momento posso dire perché apprendo la notizia dal collega interpellante.

PRESIDENTE. L'onorevole Mantini ha facoltà di replicare.

PIERLUIGI MANTINI. Signor Presidente, sono insoddisfatto per la genericità di molte affermazioni ed anche, in un certo senso, incredulo per altre che invece lascerebbero bene intendere. Per noi la citazione dei fatti della TAV e dell'inchiesta della magistratura penale in Toscana era un mero presupposto in relazione alla gravità di un'affermazione che aveva un

po' allarmato, attribuita e mai smentita dal ministro Lunardi, non rappresentava una richiesta di approfondimento sull'indagine — nel senso che ognuno farà il suo corso —; però resta la gravità di chi dice che un'indagine della magistratura è un attacco al programma del Governo, questo è allarmante. Su questo la risposta del rappresentante del Governo è stata ottima, abbondante, esauriente, addirittura *ultra petita*, noi infatti non volevamo sapere di più. Restano invece dubbi e perplessità notevoli — anche alla luce del disegno di legge n. 374 del Senato, se non ricordo male —, poiché non è affatto chiaro quale sarà il sistema di scelta del *general contractor* e se vi sarà il rispetto.

Quale sarà poi l'obbligo del *general contractor* nell'affidamento di realizzazioni, lotti, eccetera? Sicuramente ciò avverrà secondo il principio di gara, ma la scelta del *general contractor* in un sistema chiuso si intenderebbe con elenchi predefiniti. Dubitiamo fortemente, anzi siamo convinti del fatto che si porrà in grave contrasto non solo con la normativa italiana, che naturalmente potrebbe anche essere modificata, ma con i principi comunitari vigenti e con quelli che presiedono le regole dei mercati aperti e della *par condicio* concorsuale, con una serie di effetti negativi a cascata che — lo ripeto — abbiamo già abbondantemente conosciuto e sperimentato. Sono certo che l'onorevole Sospiri abbia considerato il fatto che essi sono dannosi per il paese per come si sono verificati e per come possono ripetersi.

In questo contesto va collocata la risposta sufficientemente chiara del rappresentante del Governo; mi dichiaro quindi soddisfatto per la chiarezza della risposta, un po' meno per il contenuto. Vi è la tendenza ad una evidente concentrazione (si dirà che ciò avverrà solo per le opere maggiori ma poi tale sistema, in realtà, va proliferando) delle funzioni di progettazioni con quelle di realizzazione dell'opera. Anche in merito a ciò, abbiamo già sperimentato il fatto che, quando chi costruisce e realizza l'opera è anche chi la progetta o viceversa (cioè chi progetta l'opera è anche colui che è destinato a

realizzarla), si creano alcuni problemi ben conosciuti sui quali adesso però non mi dilungherò per non rubare del tempo impropriamente.

Quando parlo di problemini, mi riferisco a progettazioni incomplete, fatte *ad usum* di chi esegue e costruisce che non a caso è lo stesso soggetto titolare che sempre ha provocato quei bei problemini di ricorso continuo a varianti in corso d'opera, dissesti in bilancio, cattedrali nel deserto, con relativi fenomeni e patologie di vario tipo e natura. Su questo tema devo dichiarare una contrarietà di sostanza e di merito, non perché non abbia inteso con chiarezza le parole del rappresentante del Governo ma perché purtroppo l'allarme e la preoccupazione sono notevolissimi.

Vorrei tuttavia aver ascoltato, sperando di non sbagliare, con una nota di speranza le parole pronunciate in merito alla riforma del consiglio superiore dei lavori pubblici. Essa non è del tutto affossata, nel senso che non si vuole emarginare il ruolo del consiglio superiore dei lavori pubblici che, debitamente rimodernato, è una risorsa importantissima per il sistema generale. Immaginiamo quindi che quel percorso di riforma, iniziato naturalmente *mutatis mutandis*, soprattutto tenuto conto delle obiezioni, anche di qualche censura — approfondito quel che c'è da approfondire — possa riprendere. In tal senso sarebbe anche il nostro auspicio — e non solo il nostro — come interesse politico di parte. Si tratta di una riforma necessaria e condivisa. Mi auguro che il Governo non dia l'impressione di voler deprimere tutto ciò che è risorsa tecnica necessaria, almeno a certi livelli, dell'apparato pubblico. Quindi, controlleremmo, con una certa relativa speranza di progresso, il cammino di questa riforma.

Sempre con una nota di speranza accolgo la parte finale della risposta in merito al conflitto di interessi. Non essendo assolutamente soddisfacente la prima parte, poiché le dimissioni da rappresentante, da amministratore, da direttore tecnico, da ruoli tecnici, nulla ha che vedere con il ruolo anche proprietario che

il professor Lunardi ha in quella società, attendiamo la buona novella e cioè che anche questo conflitto di interessi possa essere risolto nell'ambito di una legge generale sulla soluzione dei conflitti di interessi che, naturalmente, sollecitiamo.

**(Interventi a favore dell'aeroporto di
Crotona - n. 2-00020)**

PRESIDENTE. L'onorevole Dorina Bianchi ha facoltà di illustrare l'interpellanza n. 2-00020 (vedi l'allegato A - *Interpellanze urgenti sezione 4*), di cui è cofirmatario.

DORINA BIANCHI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, ho presentato questa interpellanza urgente sull'aeroporto di Crotona perché un suo sviluppo e ammodernamento è di estrema importanza per Crotona e il territorio circostante, che rischia altrimenti di rimanere isolato a causa di una rete viaria insicura ed ormai obsoleta.

Desidero innanzitutto compiere una brevissima cronistoria sullo scalo per inquadrare la questione. L'aeroporto Sant'Anna, nato alla fine degli anni trenta come aeroporto militare, ha iniziato l'attività dei voli commerciali alla fine degli anni cinquanta, con collegamenti giornalieri con Roma e con altre città. Dopo una sospensione di circa 19 anni, il 30 giugno 1996 sono ripresi i voli di linea con Roma ad opera della neonata compagnia *AirOne* che, nel 1998, introduce anche collegamenti diretti bisettimanali con Milano. Attualmente, l'orario dei voli non soddisfa le esigenze del territorio crotonese, ma appare maggiormente dedicato al traffico turistico. Ciò discende dal fatto che allo scalo è stato assegnato dal piano regionale trasporti il ruolo di aeroporto turistico stagionale.

È inoltre prevista la sospensione dei voli commerciali da parte della *AirOne* a far data dal primo ottobre del 2001. Occorre invece sottolineare che il mantenimento di voli di linea giornalieri è di estrema importanza per il territorio cro-

tonese, dal momento che la ferrovia esistente è a un solo binario e vi circolano treni a gasolio, mentre la strada statale 106, che collega Crotona a Sibari, è ormai obsoleta e ad alto rischio di incidenti mortali. Va inoltre rilevato che, nonostante finora il movimento passeggeri sia soddisfatto per gran parte dell'anno, ad eccezione del periodo estivo, con un solo volo giornaliero ad orari impossibili, con partenza da Crotona per Roma alle ore 11,30 del mattino e rientro da Roma per Crotona alle ore 9,30 del giorno successivo, il traffico passeggeri da e per l'aeroporto di Sant'Anna ha registrato negli ultimi anni un notevole incremento. Esistono tuttavia molti problemi da affrontare urgentemente, quali quello di adeguamento delle infrastrutture e di riduzione del costo del trasporto aereo.

L'ultimo problema si potrebbe risolvere ricorrendo, così come ha fatto recentemente la regione Sardegna, ai cosiddetti oneri di servizio pubblico, ovvero sovvenzionando con risorse pubbliche alcuni collegamenti aeroportuali per sostenere sia lo sviluppo del traffico aereo sia l'economia delle aree più svantaggiate. Infatti, l'articolo 4 del regolamento n. 2408 del 1992 del Consiglio della Comunità Europea prevede che uno Stato membro possa imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi di linea effettuati verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo o a bassa densità di traffico, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico di quella regione.

Chiedo pertanto al signor rappresentante del Governo se sia possibile far riconoscere alla tratta Crotona-Roma il diritto degli oneri di servizio pubblico per ottenere una riduzione del costo dei biglietti, accendere l'interesse delle compagnie aeree sullo scalo crotonese, introdurre una maggiore competitività. Chiedo inoltre al Governo di prevedere ulteriori finanziamenti per l'ammodernamento dell'aeroporto di Crotona e di garantire per tutto l'arco dell'anno almeno un volo giornaliero per Roma, con partenza in mattinata e rientro nella serata.

In questo modo, si potrà assicurare la sopravvivenza dell'aeroporto e consentire alle zone più interne ed impervie di uscire dall'isolamento. Gradirei infine conoscere quali iniziative intenda adottare per realizzare un sistema viario più sicuro che sostituisca l'attuale statale n. 106 e che permetta collegamenti più veloci ed agevoli sia verso l'aeroporto sia lungo tutto il versante costiero jonico.

Mi auguro che ciò possa creare i presupposti per un rilancio economico-sociale del territorio, dal momento che la realizzazione di opere infrastrutturali sarebbe anche un motivo di stimolo ad intraprendere attività commerciali e turistiche che diversamente sarebbero, come attualmente sono, veramente penalizzate.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Sospiri, ha facoltà di rispondere.

NINO SOSPIRI, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, desidero innanzi tutto far presente che sono stati stanziati fondi CIPE per lire 5 miliardi e 700 milioni per la costruzione dell'aerostazione di Crotona ed è in corso l'esame, da parte dei competenti organi, della richiesta di integrare il finanziamento con un'ulteriore erogazione fino a lire 2 miliardi e 500 milioni necessari per completare l'opera. Inoltre, l'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile) sta valutando una proposta della regione Calabria volta a definire un accordo di programma per finanziare, con i fondi strutturali per il periodo QCS 2000-2006, interventi sugli scali aeroportuali della Calabria.

In particolare, sono state presentate all'ENAC schede progetto predisposte dalla società di gestione dell'aerostazione — società Aeroporto Sant'Anna —, relative a diversi interventi così come specificati nella scheda che è a disposizione degli onorevoli interpellanti. Il costo totale di tali interventi è stimato in lire 38 miliardi. L'ENAC, inoltre, ha autorizzato la medesima società con provvedimento n. 48/01 del 17 aprile

2001 ad introitare, ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge n. 67 del 1997, convertito con legge n. 135 del 1997, i diritti aeroportuali e la tassa erariale per destinarli ad interventi urgenti ed indifferibili, sulla base di un piano presentato dalla stessa società.

Si sta valutando altresì la possibilità di erogare — sulla base della disposizione contenuta nel contratto di programma stipulato tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e l'ENAC — contributi alla società di gestione, per un periodo massimo di cinque anni. Ciò al fine di assicurare l'equilibrio economico della gestione di aeroporti di rilevante interesse sociale e turistico ovvero strategico con traffico annuo inferiore a 600 mila passeggeri, preventivamente individuati con la determinazione delle necessarie risorse economiche.

Si rammenta che la liberalizzazione dei voli intracomunitari effettuati dai vettori comunitari e la liberalizzazione delle relative tariffe, conseguenti all'immediata operatività dei regolamenti CEE nn. 2408 e 2409 del 1992, hanno comportato l'introduzione di un regime di libera concorrenza che non consente alle competenti autorità interventi volti ad interferire con le determinazioni assunte dai vettori, sia per quanto attiene alle rotte da effettuare che alla quantificazione delle tariffe. L'aeroporto di Crotona è, in effetti, ricompreso nelle regioni di cui all'obiettivo 1 del regolamento CEE n. 1260 del 1999 del Consiglio del 21 giugno 1999 e, quindi, sussistono, in base all'articolo 136 della legge n. 388 del 23 dicembre 2000, le condizioni per disporre l'imposizione di oneri di servizio pubblico in conformità del regolamento CEE n. 2408 del 1992 del Consiglio del 23 luglio 1992. Tuttavia, non si è dato finora corso alla relativa procedura di imposizione, in quanto sprovvista della necessaria copertura finanziaria.

Per quanto riguarda gli interventi che si intendono adottare per ottimizzare il sistema viario di collegamento con l'aeroporto di Crotona, si fa presente che la strada statale 106 ionica, che rappresenta uno dei principali itinerari della rete stra-

dale di grande comunicazione dell'Italia meridionale, ha inizio dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, alle porte di Reggio Calabria. Di qui, si sviluppa lungo tutto l'arco ionico sino a raggiungere Taranto, collegando tra loro Calabria, Basilicata e Puglia.

L'intervento di ammodernamento e di adeguamento alle norme CNR 80 che interessa l'arteria da Reggio Calabria a Metaponto — il tratto da Metaponto a Taranto è già ammodernato —, per un ammontare complessivo dell'investimento pari a circa 16 mila 500 miliardi di lire, è rivolto a garantire all'itinerario la sua funzione di asse portante dello sviluppo costiero, anche in considerazione dell'inesistenza di viabilità alternativa altrettanto valida.

Attualmente, in una situazione in cui la percorribilità dell'infrastruttura risulta fortemente compromessa dalla maniera irrazionale e caotica con la quale i nuovi insediamenti si sono localizzati ai margini dell'arteria, il traffico di lunga percorrenza si indirizza su percorsi paralleli, assai più lunghi ma in grado di offrire tempi di percorrenza, comunque, inferiori rispetto alla direttrice ionica.

Ciò comporta, tuttavia, un'irrazionale gravitazione dei flussi di traffico, propri dell'itinerario ionico, sulla A3 e, conseguentemente, un aumento lungo questa arteria del relativo indice di congestione. Si ricorda che il piano generale dei trasporti e della logistica individua la strada statale 106 ionica tra gli interventi prioritari dello SNIT (sistema nazionale integrato trasporti). Di primaria importanza è l'inserimento dell'itinerario medesimo tra gli itinerari internazionali E 90.

Per quanto riguarda, nello specifico, l'area di Crotone, la stessa è interessata dal progetto di ammodernamento per il tratto Simeri Crichi-Passovecchio, suddiviso in 14 lotti funzionali. Il livello progettuale, per il tratto in esame, è quello preliminare con studio d'inserimento ambientale completato.

Per quanto attiene ai finanziamenti disponibili, si ricorda che, oltre a 680 miliardi di lire, provenienti da precedenti

programmazioni, il QCS 2000-2006, asse VI, reti e nodi di servizio, programma operativo nazionale trasporti, prevede uno stanziamento a favore dell'itinerario pari a 1330 miliardi di lire circa. Si ricorda, tuttavia, che il suddetto programma operativo è, a tutt'oggi, ancora in corso di istruttoria presso la Commissione europea.

PRESIDENTE. L'onorevole Dorina Bianchi ha facoltà di replicare.

DORINA BIANCHI. Signor Presidente, mi dichiaro soddisfatta e richiedo un ulteriore sforzo soprattutto per quanto riguarda i tempi di attivazione di tali proposte.

(Riduzione delle tariffe sui collegamenti con l'aeroporto di Lamezia Terme - n. 2-00021)

PRESIDENTE. L'onorevole Mancini ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00021.

GIACOMO MANCINI. Signor Presidente, il motivo dell'interpellanza urgente, che ho presentato insieme ad altri parlamentari del centrosinistra, è quello di denunciare con forza e far conoscere al Parlamento la grave situazione di isolamento in cui versa la regione Calabria. Isolamento, nel senso della difficoltà — o addirittura dell'impossibilità — che vivono quotidianamente i cittadini calabresi, ostacolati nel raggiungere le altre ragioni d'Italia e gli altri paesi d'Europa.

Si tratta di una mancanza di collegamenti che condanna, ahinoi, la Calabria a rimanere, malinconicamente, agli ultimi posti delle classifiche per quanto riguarda le opportunità occupazionali, culturali ed imprenditoriali.

Le cause di tutto ciò, signor sottosegretario, sono da ravvisare nei deficit infrastrutturali che affliggono la nostra regione, ma anche nell'inadeguatezza dei servizi offerti ai cittadini.

Per quanto riguarda il primo aspetto, non si può che denunciare qui lo stato

delle infrastrutture viarie: è già stato detto delle pietose condizioni in cui versa l'autostrada « A3 », Salerno-Reggio Calabria, dei cui lavori di ammodernamento, pur iniziati ormai da diversi anni, non si riesce ad intravedere la fine. Si tratta di lavori di ammodernamento la lentezza dei quali causa notevoli difficoltà di spostamento dovute a code e ad incolonnamenti.

Per quanto attiene al secondo aspetto — che chiama in causa il deficit di infrastrutture viarie, del quale pure si è già parlato — non può non essere evidenziato e sottolineato il grave stato in cui versa la strada statale « 106 », Reggio Calabria-Taranto; per non parlare, poi, del sistema di viabilità interno, bloccato agli investimenti voluti, progettati e realizzati dal primo governo di centrosinistra, a metà degli anni '60. Non migliore, purtroppo, è la situazione della rete ferroviaria: la tratta Reggio Calabria-Taranto ha funzionato e funziona su un unico binario.

Signor sottosegretario, essendo stati educati alla scuola politica del migliore riformismo italiano, pensiamo che una forza come la nostra pure oggi, dai banchi dell'opposizione, debba svolgere con correttezza e compostezza i compiti ad essa delegati dagli elettori. Ciononostante, non si può non denunciare l'atteggiamento della sua parte politica, non tanto del suo Governo, che è in carica soltanto da un mese, soprattutto per quanto riguarda le gravi responsabilità della giunta di centrodestra che amministra la regione Calabria, la quale va avanti da cinque anni con molte promesse e con pochi fatti.

Noi pensiamo, signor sottosegretario, che alla grave situazione in cui versa la nostra regione si debba cominciare a provvedere. Abbiamo ascoltato con interesse i propositi che ha enunciato al precedente interpellante. Noi evidenziamo, però, un altro aspetto, che costituisce l'oggetto precipuo della nostra interpellanza, e cioè il deficit che, accanto a quello infrastrutturale, riguarda i servizi offerti ai cittadini della Calabria e, in particolare, i servizi offerti agli utenti dell'aeroporto di Lamezia Terme. Purtroppo, a Lamezia Terme vi sono soltanto pochi voli: sono 2, di cui uno

per lo scalo di Roma Fiumicino e l'altro per quello di Milano Malpensa; ed è notizia recentissima l'introduzione di un altro volo per l'aeroporto di Torino. Questi pochi voli, tra l'altro, hanno anche prezzi elevatissimi: per un volo di andata e ritorno per Milano occorre addirittura spendere quasi 1 milione di lire.

Noi pensiamo, signor sottosegretario, che si debba lavorare, che il suo Governo debba lavorare per porre fine a questo stato di cose. Invero, soltanto qualche mese fa una compagnia straniera, irlandese per la precisione, ha cercato di introdurre un volo diretto da Lamezia Terme a Londra al costo di sole 200 mila lire. Questo volo — ahinoi! — è stato in vigore soltanto pochi mesi perché la concessionaria, la società che gestisce l'aeroporto di Lamezia Terme, i cui vertici sono nominati ed indicati dalla giunta regionale di centrodestra, ha proposto condizioni capestro che non sono state accettate dalla compagnia irlandese, portando alla soppressione di tale voto.

In conclusione, signor sottosegretario, la invitiamo, la sproniamo affinché il suo Governo dia ai cittadini calabresi quella stessa opportunità di potersi muovere, di potersi spostare all'interno e all'esterno della nostra nazione a prezzi contenuti, opportunità che gli altri cittadini italiani già hanno.

Registriamo poi il fatto che il Presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, ha istituito un nuovo ministero, il Ministero per gli italiani all'estero. Lei sa meglio di me che tanti cittadini calabresi, decenni fa, hanno abbandonato la nostra regione, la mia regione, per andare a fare la fortuna di paesi come il Canada, gli Stati Uniti d'America, l'America del sud e anche l'Australia. Queste persone molto spesso chiedono di rientrare nel nostro paese, ma hanno difficoltà a rientrare in Calabria. Chiediamo pertanto quali siano le reali intenzioni di operatività del Governo e se non ritenga, anche per favorire il ritorno in Calabria degli italiani che risiedono all'estero, si possa pensare all'aeroporto di Lamezia Terme come ad un grande scalo internazionale.

PRESIDENTE. Il sottosegretario per le infrastrutture ed i trasporti Sospiri ha facoltà di rispondere.

NINO SOSPIRI, *Sottosegretario per le infrastrutture ed i trasporti*. Signor Presidente, vorrei innanzitutto ufficializzare in questa Assemblea — qualche accenno al riguardo lei lo ha già fatto — una notizia che mi pare vada nel senso auspicato dagli onorevoli colleghi interpellanti. Agli attuali collegamenti giornalieri, la compagnia Alitalia aggiungerà, a partire dal primo agosto e fino al 31 dello stesso mese, un ulteriore volo, considerando il periodo a più intensa pressione di traffico.

Relativamente alla questione delle tariffe, devo tuttavia ricordare che l'immediata operatività nell'ordinamento giuridico italiano dei regolamenti CEE, rispettivamente n. 2408/92 e n. 2409/92, ha comportato l'introduzione del principio della liberalizzazione dei voli comunitari nonché delle relative tariffe, sia per quanto attiene passeggeri sia per quanto riguarda il trasporto delle merci — ne parlavamo poc'anzi —. Esiste, dunque, tra i vettori comunitari e nell'ambito delle rotte comunitarie, un regime di libera concorrenza che non mancherà, nel tempo, di produrre i suoi benefici effetti anche sulle tariffe e ne determinerà gli opportuni aggiustamenti nei casi di eccessiva onerosità, ma che ha, di fatto, impedito un qualsiasi potere di intervento da parte di ciascuno Stato membro sulla libera determinazione delle tariffe, da parte dei vettori comunitari.

Un limitato potere in tale senso è in effetti previsto, ma è ancorato ad una complessa procedura di attuazione che richiede un'adeguata motivazione fondata sul preventivo esperimento di un'analisi dell'insieme dei costi a lungo termine.

Quest'ultimo dato risulta di difficile reperimento, in quanto relativo ad informazioni aziendali non pubbliche. In particolare, la società Alitalia ha assicurato che la struttura tariffaria adottata dalla medesima su tutto il territorio nazionale è risultato di una analisi delle scelte effettuate da parte della clientela e dei risultati

economici raggiunti. Tale struttura, peraltro coerente con quelle adottate da altri vettori, assume come criteri di riferimento: la distanza ortodromica tra luogo di partenza e destinazione e il tempo di volo necessario a coprire il percorso. È opportuno rilevare che, a seguito delle regole imposte dall'Unione Europea, la compagnia non può assumere posizione di *price leader* rispetto alla concorrenza e che, a seguito del processo di liberalizzazione, non esiste più alcun vincolo per gli altri vettori comunitari ad operare sulle rotte comunitarie.

In ogni caso, la problematica tariffaria sull'aeroporto di Lamezia Terme è attualmente all'attenzione dell'antitrust. Il relativo procedimento, promosso nei confronti della suddetta compagnia da parte dell'autorità garante della concorrenza e del mercato è di prossima definizione ed il relativo termine è stato spostato a fine novembre prossimo. La menzionata società ha comunque assicurato che continuerà a monitorare con attenzione il mercato calabrese in modo da intervenire prontamente per soddisfarne le esigenze. Pertanto, rispondendo allo specifico interrogativo posto dagli onorevoli interpellanti, posso aggiungere che la Calabria è regione rientrante nel cosiddetto obiettivo 1 del quadro comunitario di sostegno e quindi sussistono, ai sensi dell'articolo n.136 della legge 23 dicembre 2000, le condizioni per l'imposizione di oneri di servizio pubblico in conformità del regolamento n. 2408/92 del Consiglio della Comunità europea del 23 luglio 1982. Tuttavia non si è potuto dare corso alla procedura di imposizione perché sprovvista di copertura finanziaria. È un po' la vicenda che riguarda l'aeroporto di Crotone.

Per rispondere al secondo quesito occorre premettere che, con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione in data 9 luglio 1997 è stato assegnato, in attuazione della delibera CIPE del 18 dicembre 1996 un finanziamento di lire 14 miliardi per interventi sulla pista di volo dell'aeroporto e con decreto dello stesso ministro in data 21 novembre 1997 è stato assegnato, in attuazione della delibera

CIPE del 29 agosto 1977, un ulteriore finanziamento di lire 10 miliardi per l'ampliamento del piazzale ed interventi sulla aerostazione. Inoltre è all'esame dell'ENAC una proposta della regione Calabria volta a definire l'accordo di programma per finanziare con i fondi strutturali per il periodo quadro comunitario di riferimento 2000-2006 interventi sugli scali aeroportuali della Calabria. Infatti, è stato presentato dalla società che gestisce l'aeroporto di Lamezia Terme un progetto per interventi stimati in lire 197 miliardi e 500 milioni definito come dal prospetto che è a disposizione degli onorevoli colleghi. Infine, con provvedimento del ministro dei trasporti e navigazione datato 16 ottobre 1998, successivamente reiterato dall'ENAC, la società SACAL, che attualmente provvede alla gestione aeroportuale in regime di gestione precaria, è stata autorizzata, ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge del n. 67 del 1997, convertito dalla legge n. 135 del 1997, ad introitare i diritti aeroportuali di cui alla legge n. 324 del 1976 e la tassa erariale di cui al decreto legge n.47 del 1974 convertito dalla legge n. 117 del 1974 per destinarli ad interventi urgenti ed indifferibili sulla base di un piano presentato dalla stessa società.

PRESIDENTE. L'onorevole Mancini ha facoltà di replicare.

NINO SOSPIRI, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Sarà almeno parzialmente soddisfatto della risposta che le ho fornito!

GIACOMO MANCINI. Devo diventare esperto come lei!

Prendo atto delle buone intenzioni espresse dal sottosegretario, nonché dei suoi auspici, anche se rimane in me un forte sentimento di delusione nel constatare come anche il volo di cui il sottosegretario ci ha riferito l'imminente introduzione sarà limitato al solo periodo estivo. La Calabria continua così ad avere un'attenzione che è limitata ad una sola parte dell'anno.

Mi fa anche piacere, anche se non trovo molto senso in quest'azione dell'esecutivo, che il Governo abbia stanziato 14 miliardi per l'ammodernamento della pista dell'aeroporto di Lamezia Terme. Certo, è importante, ma sarebbe ancora meglio se la pista fosse percorsa dagli aerei che vengono e vanno dalle altre località italiane.

Signor sottosegretario, non posso che concludere la mia brevissima replica ricordando un intervento svolto nel 1922 da Pietro Mancini, il primo deputato socialista calabrese. Nel suo intervento egli denunciò con forza l'arretratezza ed il disagio dei calabresi. Certo, signor sottosegretario, oggi le condizioni di vita in Calabria sono diverse rispetto ad all'ora: non ci sono più i braccianti, non ci sono più, o sono ben pochi, i contadini, così come sono quasi del tutto scomparsi i raccoglitori di castagne. Però, e questo è ciò che mi preme dire e intendo sollecitare l'interesse del Governo sul punto, i calabresi vivono ancora in condizione di disagio, perché i figli e i nipoti dei contadini e dei braccianti di ottant'anni fa oggi sono professionisti, impiegati, professori universitari, però non hanno le stesse opportunità dei cittadini delle altre regioni d'Italia e d'Europa perché sono limitati nelle loro possibilità di spostamento per raggiungere località italiane ed europee.

Il nostro auspicio, il mio auspicio personale, pur dai banchi dell'opposizione, è che il Governo, di cui lei è autorevole rappresentante, si faccia promotore di iniziative affinché la Calabria non rimanga l'ultima regione d'Italia, ma diventi parte integrante del nostro paese.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.