

la Sala Oceania del centro congressi della locale stazione marittima.

A questa iniziativa, denominata « Atmosfere in nero – intellettuali francesi fra le due guerre – Céline, Brasillach, Drieu la Rochelle », promossa dall'associazione culturale Novecento, hanno partecipato circa cento persone, per lo più militanti di movimenti ed associazioni di destra.

In qualità di relatori erano presenti: Giano Accame, giornalista e scrittore, Maurizio Cabona, redattore de *Il Giornale*, Edoardo Fiore, avvocato e saggista, Philip Junod, avvocato e presidente dell'associazione « Amis R. Brasillach ».

Nel corso del convegno gli oratori, coordinati da Angelo Lippi, presidente dell'associazione Novecento, dopo aver illustrato le opere degli scrittori francesi citati si sono soffermati sull'analisi della scelta ideologica di questi ultimi.

Alla manifestazione, che ha avuto luogo pacificamente, non ha partecipato, contrariamente a quanto preannunciato, Christian de la Maziere, volontario delle SS nella divisione Charlemagne, il cui invito aveva suscitato sconcerto ed indignazione in buona parte della popolazione locale, determinando, altresì, le vibrante proteste della locale comunità ebraica, sfociate in un formale appello alle autorità affinché il convegno non avesse luogo.

Proprio per non alimentare ulteriormente tali polemiche, il sindaco di Trieste ed il presidente della provincia di Trieste, accusati di aver patrocinato l'incontro tramite le rispettive amministrazioni e additati quali ispiratori della manifestazione hanno sottolineato la loro estraneità all'evento mediante dichiarazioni rilasciate agli organi di stampa locali e non hanno partecipato all'incontro.

Riguardo poi alle altre questioni sollevate, desidero precisare che la richiesta di intitolazione di una piazza a Nicolò Giani era stata formulata dall'associazione nazionale alpini poiché questi era un alpino, decorato di medaglia d'oro, come risulta dalla biografia e dalla motivazione dell'alta onorificenza allegata alla richiesta. Conseguentemente la giunta, a norma di legge, già nel 1999, aveva richiesto il pa-

rere dell'organo consultivo comunale in materia di toponomastica, quello del Ministero per i beni e le attività culturali e della deputazione di storia patria per la Venezia Giulia che avevano, tutti, dato il loro benestare, ed a seguito di tali pareri aveva deliberato, in data 23 dicembre 1999, l'intitolazione della piazza. La decisione, tuttavia, è stata revocata in seguito alle vivaci reazioni dell'opinione pubblica poiché il Giani è risultato autore, nel 1939, di un libro ritenuto antisemita, motivo per il quale il sindaco e di vicesindaco di quel comune hanno sospeso l'efficacia della delibera decidendo, nel marzo 2000, di intitolare l'area in questione, piazza Italia.

Per quanto concerne poi la presunta ispezione antiebraica posta su un documento ufficiale dall'attuale sindaco di Muggia, si rappresenta che la vicenda, per la precisione, riguarda un carteggio privato tra studi professionali concernente alcuni lavori di un edificio della locale comunità ebraica e la difficoltà di ricevere il compenso per le prestazioni rese. Va comunque rilevato che il giorno 19 ottobre 2001, mediante avviso a pagamento pubblicato sul locale quotidiano *Il Piccolo*, il sindaco ha pubblicamente chiesto scusa per l'episodio.

Infine, per quanto riguarda la collocazione del ritratto dell'ultimo podestà di Trieste nella galleria dei sindaci Trieste, della questione ho già avuto modo di riferire diffusamente nel corso del dibattito svolto di fronte a questa stessa Assemblea, il 26 luglio scorso, dibattito che richiamo integralmente e nel quale ho evidenziato l'assoluta legittimità di quell'atto.

PRESIDENTE. L'onorevole Damiani ha facoltà di replicare.

ROBERTO DAMIANI. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario per la cortese risposta, grazie anche per la tempestività. Ovviamente non posso dichiararmi per nulla soddisfatto. Personalmente seggo in questo Parlamento quale deputato del tutto indipendente e quindi rispondo alla mia coscienza ed agli elettori senza il

filtro di convenienze di partito e di logiche di schieramento che, troppo spesso, evidentemente, inducono a giustificare, più nei fatti — grazie anche all'uso intenso dei formalismi giuridici — comportamenti che sono del tutto censurabili sotto il profilo dell'etica politica e della morale umana.

Per quanto riguarda l'associazione Novecento rimane la responsabilità di un invito, anche se l'assenza dell'oratore da lei menzionato non si deve certamente ad un ripensamento dell'associazione stessa, bensì ad una indisposizione dell'oratore chiamato. Dell'associazione Novecento è presidente, lei lo ha ricordato, un aderente ad un partito di Governo, parente stretto di altro esponente locale dello stesso partito, che ha espresso anche il presidente della provincia di Trieste e qui desidero sottolineare come sia stato concesso a Novecento, che già godeva di generosa sovvenzione regionale, un sostanzioso contributo finanziario con provvedimento temporalmente successivo ai fatti che abbiamo esaminato, con una delibera della fine del dicembre 2001.

Per quanto riguarda un altro episodio, il sindaco di Trieste, non pago di quanto ebbi a ricordare, ha usato di recente, in veste ufficiale, espressioni di clamorosa e sboccata violenza nei confronti di un consigliere comunale di opposizione, scurrilmente fondandole sulla mai celata omosessualità di quest'ultimo, e non si potrà negare che è metodo in linea con le storture ideologiche che ho menzionato nell'interpellanza.

Per ora, signor sottosegretario, mi fermo qui, e la prego di non considerare una provocazione, anzi tutt'altro, la proposta che ora formulo per il cortese suo tramite. Il Presidente del Consiglio ama dispensare regali: orologi ai parlamentari più assidui, monili alle signore, convertitori euro-lire agli utenti della telefonia fissa. Alla prima occasione, e domenica prossima sarebbe un'occasione ideale, doni agli amministratori locali un sintetico manuale di storia del novecento. Nella maggior parte dei casi, volentieri lo riconosco, sarà un segno gradito, ma privo di effettiva utilità. In altri pochi casi, tra essi, pur-

troppo, Trieste e Muggia, sarà un sussidio prezioso. Anche il vecchio, sintetico Bignami aprirebbe orizzonti di elementare conoscenza che allo stato attuale sembrano, all'evidenza, assolutamente preclusi.

**(Sostegni al settore aeroportuale
— n. 2-00183)**

PRESIDENTE. L'onorevole Tidei ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00183 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 12).

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, a questa interpellanza, rivolta al Governo in un momento drammatico per il trasporto aereo, viene data risposta lo stesso giorno — e dico « meno male » — nel quale è stato siglato, a palazzo Chigi, un accordo tra organizzazioni sindacali ed esecutivo. Si tratta sicuramente di un piccolo passo in avanti per questo settore così gravemente colpito, soprattutto dopo i fatti dell'11 settembre.

Sinteticamente vorrei illustrare al sottosegretario le tappe di questa drammatica crisi che ha colpito l'intero comparto aereo. Già prima dell'11 settembre, l'azienda Alitalia aveva presentato un *contingent plain*, cioè un piano di risanamento che prevedeva un ridimensionamento dell'organico, l'alienazione di parte del patrimonio immobiliare (la vendita della sede alla Magliana), il ricorso ad interventi finanziari pubblici e privati, l'eliminazione di alcune tratte aeree, un piano di investimenti a lungo termine per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta. Già da allora, signor sottosegretario, il nostro gruppo, ovviamente in linea anche con le richieste provenienti dalle organizzazioni sindacali, aveva chiesto al Governo misure adeguate di sostegno, considerato che il Tesoro è tuttora l'azionista di maggioranza dell'Alitalia.

Il Governo, ovviamente, non solo è rimasto indifferente a questi sintomi di crisi (che, poi, tanto sintomi non si sono dimostrati), ma ha imboccato decisamente

e testardamente — almeno, secondo noi, stando alle dichiarazioni dei ministri, in particolare del ministro Tremonti — la strada della privatizzazione della compagnia di bandiera.

Dopo i tragici eventi dell'11 settembre, con la secca caduta del traffico aereo, la situazione dell'Alitalia è vertiginosamente precipitata; l'azienda Alitalia è stata ovviamente costretta a rivedere bruscamente il proprio piano aziendale: gli esuberanti sono diventati 3500, destinati a crescere nel breve periodo, i prepensionamenti sono saliti a 900 ed i 1200 contratti di formazione per giovani lavoratori sono totalmente a rischio. La situazione finanziaria, ovviamente, è di estrema difficoltà e nella legge finanziaria per il 2002, così come più volte denunciato dal sottoscritto e da altri, scompare persino la somma di 750 miliardi che era stata congelata, come si ricorderà, dalla Commissione europea presieduta dalla commissaria Loyola de Palacio. Proprio in quel contesto, addirittura, si sbloccava questa cifra che ancora, ovviamente, non è stata materialmente erogata all'Alitalia.

Mentre gli Stati europei e gli stessi Stati Uniti sono intervenuti massicciamente — questa è cronaca — a sostegno di tale settore così duramente colpito, il Governo italiano — lo ho ricordato già più di una volta — ha brillato per la totale assenza, fatta eccezione (noi ci atteniamo scrupolosamente agli atti, non alle dichiarazioni) per il solo accollo degli oneri aggiuntivi derivanti dall'aggravio dei premi assicurativi, aumentati a seguito dei tragici eventi dell'11 settembre.

Soprattutto, riteniamo che il Governo abbia brillato per la totale solitudine nella quale sono state lasciate la compagnia di bandiera e le altre compagnie minori, nonché tutte quelle società — e su ciò vorremmo una risposta, mi auguro chiara, dal sottosegretario — operanti nel settore aeroportuale. Mi riferisco, in modo particolare, ai licenziamenti della società Ligabue (circa 400) e della società Paoletti che lavorano nel settore delle pulizie, nonché ai licenziamenti operati recentemente dalla società Varig a Roma (circa 40) che

ha deciso di chiudere la tratta Roma-Rio de Janeiro e da tutte le altre compagnie estere e straniere che hanno chiuso la rappresentanza italiana o, comunque, quella romana, gettando sul lastrico decine di lavoratori.

Vale la pena ricordare che, durante la discussione e l'approvazione della legge finanziaria, il nostro gruppo ha presentato vari emendamenti a sostegno del settore aereo; il Governo li ricorderà: l'eliminazione e la riduzione dell'IVA sui biglietti aerei (sappiamo tutti che essa oggi incide per il 10 per cento, quando la media europea è del 4 per cento: ovviamente, in questo settore non siamo competitivi, essendovi un aggravio così pesante) e l'applicazione dei benefici previsti dalla legge n. 123 del 1991, ossia degli ammortizzatori sociali. Peraltro, il Governo ancora si intestardisce a non recepire quest'ultima nostra richiesta, anche se in altri settori applica gli ammortizzatori sociali previsti da un'altra legge. Il comparto ne è attualmente escluso e lo sappiamo tutti: se oggi un addetto al settore aereo viene licenziato non usufruisce di ammortizzatori sociali; torna a casa, senza alcuna alternativa.

Come l'onorevole sottosegretario ricorderà, a suo tempo abbiamo proposto interventi finanziari a sostegno del settore, quali la ricapitalizzazione e così via. Abbiamo ricordato più di una volta che ai 5 mila posti perduti nel trasporto aereo avrebbero corrisposto — non lo diciamo noi, bensì l'Assoaereo — altri 18 mila posti nell'indotto (agenzie turistiche, imprese aeroportuali e servizi), rammentando che una crisi così profonda e non imputabile alla volontà degli addetti, alla fine, sarebbe stata pagata esclusivamente dai lavoratori. Peraltro, si tratta dell'unica eccezione in Europa e nel mondo. Ho già riferito, infatti, che gli Stati Uniti d'America e alcuni Stati europei sono intervenuti massicciamente in questo settore.

Abbiamo, altresì, richiesto l'eliminazione o la riduzione dell'IRAP — che, essendo un'imposta regionale, non è ovviamente di competenza del Governo, ma delle regioni — a favore delle aziende operanti nel sistema aeroportuale. Devo

dire che, alla fine, è stato necessario lo sciopero, pressoché totale, di tutti gli addetti al trasporto aereo del 18 gennaio e la pressione dei gruppi dell'opposizione, per indurre il Governo ad attivare una trattativa che, fino a pochi giorni fa, sembrava impossibile, anche sulla base di testuali dichiarazioni di rappresentanti del Governo.

Soltanto questa mattina, dopo un giorno e una notte di trattative, si è giunti alla sigla di un accordo tra organizzazioni sindacali e Governo, su un impegno che è ancora tutto da scrivere e da verificare. Questa respipiscenza dello stesso Governo — il sottosegretario me lo consentirà — ancorché tardiva, non può che convincerci della validità delle nostre richieste e di quelle delle organizzazioni sindacali.

Tuttavia, se è vero che da una parte, per ora, è scongiurato il pericolo di una svendita dell'Alitalia che avrebbe favorito, inevitabilmente, gruppi speculatori privati, i problemi del trasporto aereo rimangono tuttora aperti e la soluzione appare sicuramente lontana.

Signor sottosegretario, mi auguro che ci voglia illustrare le novità emerse questa notte, anche se, come si evince dalla lettura del verbale di accordo in mio possesso, si tratta di generici, elusivi o evasivi impegni che rinviando ad altra data e ad altri tavoli la definizione di molti punti ancora aperti e di nodi tuttora irrisolti.

Concludendo, mi pare che alla fine non si dica nulla sulla sicurezza e tutti sappiamo quanto questo aspetto sia decisivo per un'azienda che vuole competere con vettori mondiali.

È necessaria maggior chiarezza sul quadro dei sostegni finanziari, al di là dei contratti di solidarietà che — come tutti sapete — seppure importanti, alla fine comporteranno una decurtazione del salario dei lavoratori.

Signor sottosegretario, vorremmo, altresì, che ci precisasse le modalità con le quali il Governo si è impegnato a sostenere, con 500 milioni di euro, il piano aziendale dell'Alitalia. Le chiederemmo, altresì, di spiegarci quali iniziative intenda

adottare il Governo e (questo aspetto è importante) e su quale prospettiva esso si muoverà dopo il 2003, anno in cui scadrà l'impegno dell'esecutivo a mantenere nelle mani pubbliche il capitale sociale di Alitalia.

L'ultima cosa che ancora ci preoccupa è il totale silenzio del Governo su tutte le altre vertenze aperte. Nel verbale di intesa di questa notte nulla si dice dei quattro licenziamenti della Ligabue, dei licenziamenti della Varig e delle altre compagnie straniere che chiudono a Fiumicino le loro sedi e licenziano brutalmente i lavoratori addetti senza ammortizzatori sociali. Nulla si dice sulle società di gestione aeroportuali e il Governo sa che in questi giorni stiamo discutendo nella Commissione di indagine su Linate delle responsabilità degli organi della SEA e delle società di gestione. Abbiamo chiesto espressamente all'ENAC di verificare le condizioni alla base della concessione totale che, a nostro giudizio, sono state abbondantemente non osservate dalla società aeroporti di Roma che, nel settore del *catering* ed anche nel piano di investimenti e nel piano di azienda, non ha rispettato le clausole alla base della concessione.

Su queste e sulle altre questioni che stiamo sollevando da mesi voglio augurarmi che ella, signor sottosegretario, sappia dare risposte chiare, non elusive ed atte a far fronte ad una situazione così drammatica da non trovare precedenti analoghi nella storia del trasporto aereo in Italia e nel mondo.

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

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, forse sto commettendo un errore, ma non ho capito quale sia l'oggetto dell'interpellanza in discussione. Vorrei richiamarla, signor Presidente, a verificare il contenuto dell'illustrazione che l'onorevole Tidei ha fatto della sua interpellanza perché credo di non poter

dare risposte. Non so se gli strumenti regolamentari di questa Camera, ma non mi risulta, permettano di illustrare un atto di sindacato ispettivo trasformando una giusta prerogativa parlamentare in un'occasione di tribuna per esporre problematiche e critiche all'attività ed all'iniziativa di Governo che nell'atto di sindacato ispettivo non sono assolutamente menzionate

PIETRO TIDEI. È chiaro!

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente la inviterei, anzi mi sarebbe piaciuto invitarla durante l'illustrazione dell'interpellanza dell'onorevole Tidei, ad un richiamo all'interpellante perché ci fosse una precisa e puntuale illustrazione di quanto contenuto nella sua interpellanza.

PIETRO TIDEI. Così è!

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Non voglio assolutamente approfittare dell'occasione per aprire una polemica politica, anche se ce ne sarebbero ampiamente gli spazi. Potrei ricordare all'onorevole Tidei, quando richiama l'inefficienza e l'inefficacia dell'azione di Governo per la non attivazione di strumenti e di misure di sostegno a favore della compagnia di bandiera, che il nostro paese (in questa occasione, forse, purtroppo) ha da tempo aderito alla Comunità economica europea e certe iniziative non possono andare contro il diritto comunitario. Ci siamo dati un ordinamento sovranazionale al quale ci siamo impegnati a sottostare e le autorità di vigilanza e di controllo comunitario sulla concorrenza ed il mercato non consentono agli Stati membri iniziative autonome che vadano contro il dettato comunitario. Dunque, parlare di politiche di sostegno dello Stato in favore di un vettore aereo, purtroppo, è una cosa molto facile da fare, ma meno facile da attuare.

L'interpellante ha richiamato misure sollecitate all'attenzione del Governo dai gruppi di opposizione in occasione del

dibattito sui provvedimenti di sostegno della nostra compagnia di bandiera (ed anche dell'intero sistema di trasporto aereo dei vettori nazionali) quali la riduzione dell'IVA o altri strumenti. Purtroppo, queste cose comportano oneri di bilancio che il Governo non ha potuto affrontare stante anche la situazione deficitaria dei conti pubblici lasciataci in eredità. Allo stesso modo, vorrei ricordare che la situazione dell'azienda è frutto, forse, anche di un'amministrazione non certo riconducibile a scelte di carattere manageriale, imprenditoriale e di piano di impresa che il precedente Parlamento ed il precedente Governo hanno voluto ed approvato magari con il non consenso e la non partecipazione alle scelte dei gruppi di opposizione che oggi governano.

Ripeto, non voglio aprire contenziosi su ciò che si sarebbe o non si sarebbe potuto fare. Onorevole Tidei, voglio attenermi correttamente — e non me ne voglia per questa mia puntualizzazione — alla prassi e alle procedure parlamentari. Pertanto, se lei ritiene, comunque, di dover richiedere al Governo tutta una serie di spiegazioni contenute nell'illustrazione, peraltro non puntuale, della sua interpellanza, avrà sicuramente occasione di assumere un'analoga ed un'altrettanta iniziativa di sindacato ispettivo, e l'esecutivo non mancherà di fornirle precise e puntuali risposte.

Invece, relativamente al contenuto dell'interpellanza che lei ha rivolto al Governo — che riguardava esclusivamente le problematiche relative ai lavoratori della società Ligabue e, quindi, agli intendimenti che l'esecutivo intendeva adottare per bloccare i licenziamenti dei lavoratori da parte di questa società, in seguito alla crisi del settore aeroportuale — si risponde che l'ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) fa presente che, con l'ordinanza n. 21 del 1° dicembre 2001, il titolare della circoscrizione aeroportuale di Roma-Fiumicino ha fatto notificare alla società Ligabue Gate Gourmet l'ordine di riconsegnare alla concessionaria società Aeroporti di Roma lo stabilimento e le relative pertinenze, a suo tempo ricevute dalla stessa in subconcessione per lo svolgi-

mento del servizio della produzione e della preparazione dei pasti a bordo degli aeromobili.

Alla società Aeroporti di Roma è stato altresì notificato l'ordine di garantire la ripresa della produzione in proprio o tramite terzi. Tale ordinanza è stata emessa nell'ottica della duplice finalità di garantire la ripresa della produzione da parte della menzionata società Aeroporti di Roma e, in tal modo, di assicurare la continuazione dell'occupazione dei lavoratori addetti alla produzione stessa.

Attualmente, risultano essere in corso trattative tra la società Aeroporti di Roma ed un operatore del settore, interessato al subentro in tale attività; tuttavia, tale subentro non potrà avvenire in tempi brevissimi, atteso che la società Ligabue ha chiesto di essere posta in regime di amministrazione controllata ed il tribunale di Civitavecchia prevede di pronunciarsi in merito domani, 25 gennaio 2002.

In ogni caso, la società Aeroporti di Roma si è impegnata per il pagamento di quanto dovuto al personale impiegato presso la società Ligabue, relativamente alle mensilità di dicembre 2001 e gennaio 2002. Infine, proprio questa mattina, si è tenuta presso il Gabinetto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti una riunione con i vertici della società Aeroporti di Roma, in cui si è preso in considerazione, tra l'altro, anche il caso della società Ligabue, nell'insieme dei rapporti che potranno delinarsi tra il gestore e gli operatori aeroportuali, a seguito dell'imminente decisione del tribunale fallimentare.

PRESIDENTE. L'onorevole Tidei ha facoltà di replicare.

PIETRO TIDEI. Dovrei dire di essere sconcertato dalla risposta del sottosegretario, anche perché ritengo che, probabilmente, per il poco tempo che ha a disposizione, non legga le interpellanze. Infatti, nella mia iniziativa di sindacato ispettivo, che è sotto gli occhi di tutti, affronto due questioni: quella relative alla vicenda Aeroporti di Roma-Ligabue e quella relativa

all'Alitalia, su cui mi sono abbondantemente soffermato e sulla quale il sottosegretario non ha minimamente risposto.

Signor sottosegretario, vorrei che lei leggesse bene la mia interpellanza che chiede: « se non ritenga urgente riconsiderare l'atteggiamento governativo e, sulla base del piano biennale dell'Alitalia, adottare iniziative affinché si proceda... » e via dicendo relativamente alla vicenda della suddetta compagnia aerea. Lei ha assolutamente saltato questo punto; probabilmente non ha avuto tempo e le hanno letto soltanto i primi punti: di conseguenza, chi non si attiene al tema è lei.

In secondo luogo, lei non ha risposto assolutamente — e, quindi, probabilmente è un sottosegretario disattento, visto che ho affrontato questo tema dell'Alitalia e non un'altra questione — perché, a seguito della mia interpellanza, lei avrebbe dovuto dirmi che oggi, questa mattina, è stato siglato un accordo, il quale prevede alcune iniziative, con conseguente risposta da parte sua. Lei ha eluso totalmente questo aspetto, forse perché non è la sua competenza, e allora sarebbe stato opportuno che fosse venuto qualcuno che, probabilmente, era più competente di lei.

Lo ripeto per la ennesima volta, la mia interpellanza è chiarissima; quindi, non è vero che non mi attengo al tema.

Anche relativamente all'altra questione — mi riferisco alle poche cose che lei ha riferito in ordine alla società Aeroporti di Roma —, è fuori tempo, in quanto l'ordinanza dell'ENAC la conosciamo benissimo e tale ordinanza imponeva alla società Aeroporti di Roma, entro tre giorni, l'assunzione in gestione diretta di questo servizio. Tale società ha lasciato trascorrere un mese e l'assunzione diretta di questo servizio non l'ha ancora esercitata, perché le compagnie si servono ancora di *catering* e di altre società esterne.

Tutto ciò comporta una situazione non solo di precarietà: infatti, per alcuni dipendenti sono già cominciati i licenziamenti. Siccome il comparto è totalmente escluso dai benefici quei lavoratori vengono licenziati e se ne vanno a casa.

Anche in questo caso l'ENAC ha emesso un'ordinanza che, ad oggi, è totalmente disattesa. E quando un ente, un'azienda, una società come quella degli Aeroporti di Roma non ottempera alle disposizioni impartite dall'autorità di controllo, si deve procedere alla revoca della concessione. Dunque, siamo qui per chiedere la corretta applicazione della norma e della legge in questione.

Quindi, riteniamo che il Governo — che ha funzione di tutela, in quanto l'ENAC risponde direttamente al Governo — debba intervenire per fare eseguire un'ordinanza che, in piena autonomia, l'ENAC ha emesso.

Glielo dico anche con un po' di durezza, signor sottosegretario, perché è già la seconda volta che lei cerca di farmi apparire come colui che mena il can per l'aia, invece qui, se c'è qualcuno che mena il can per l'aia, è proprio lei. Infatti — ripeto — in questa interpellanza abbiamo posto le gravi questioni che oggi affliggono il settore di Alitalia e abbiamo avanzato anche alcune proposte.

Voi, questa mattina, avete sottoscritto un accordo che — mi auguro — sia il prodromo, l'inizio, di una discussione seria.

Fino a qualche tempo fa quando, da questa stessa tribuna e in Commissione, ho presentato ordini del giorno, emendamenti — in parte recepiti in questo verbale di accordo —, questi ultimi sono stati sempre duramente bocciati dal Governo. Oggi, invece, vi è una resipiscenza, una rivisitazione della posizione del Governo che non è più quella della privatizzazione, perlomeno fino al 2003.

Dunque, oggi il Governo è disposto ai finanziamenti. Gli stessi finanziamenti che lei esclude, sottosegretario, il Governo questa notte li ha approvati. Lei ha richiamato l'accordo europeo, ma sa benissimo che non è previsto da nessuna parte il divieto per un ente di ridurre l'IVA dal 10 al 4 per cento; non è previsto da nessuna parte il divieto di favorire la ricapitalizzazione attraverso il capitale privato; non è previsto da nessuna parte il divieto di sgravi dell'IRAP, per le regioni e

così via. Vi è tutta una serie di misure a sostegno che non contrastano con la normativa europea.

Quindi, la pregherei, se vogliamo avere almeno rapporti civili — visto che l'interpellanza è uno strumento serio —, di non trattare tale atto con superficialità, come invece ha voluto fare e, soprattutto, di evitare di far sentire un interpellante, che studia e si prepara, come qualcuno che è venuto a scuola impreparato.

In questo caso, il docente dovrebbe prepararsi un po' meglio, rispondendo in maniera più consona alla sua veste e alle esigenze non tanto dell'interpellante o dell'interrogante, che possono essere anche disattese o non considerate, quanto di quelle di coloro che rappresentiamo, vale dire di 23 mila addetti al settore del trasporto aereo di Alitalia.

(Operazioni gestionali della TAV — n. 2-00199)

PRESIDENTE. L'onorevole Duca ha facoltà di illustrare l'interpellanza Bersani n. 2-00199 (vedi l'allegato A — *Interpellanze urgenti sezione 13*), di cui è cofirmatario.

EUGENIO DUCA. La presente interpellanza trae origine da una sconcertante dichiarazione alla stampa, rilasciata al quotidiano *Il Sole 24 ore* dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lunardi il quale, rispondendo ad una domanda sulla decisione di tornare ai vecchi concessionari per l'alta velocità ferroviaria, ha citato il caso della Padova-Mestre, affermando: «l'opera avrà tempi lunghi e risparmi solo apparenti perché il progetto è proprietà intellettuale del vecchio consorzio e finché non sarà risolto l'arbitrato l'opera non partirà» e «l'arbitrato porterà al consorzio 300-400 miliardi».

Ora noi stiamo trattando una vicenda che, più in generale, avevo avuto modo di definire qualche anno fa, quando studiammo il problema e arrivammo a proporre alcuni rimedi, il più grande scandalo d'Italia. Il consorzio TAV, che, a seguito di trattativa privata, prevedeva una quota del

60 per cento per la parte privata e del 40 per cento per quella pubblica, a distanza di anni si è rivelato qualcosa di diverso. Cito testualmente, signor Presidente, dal resoconto di un'audizione svolta alla Camera il 17 ottobre 2001: « Si è proceduto a portare TAV sotto il controllo totalitario di Ferrovie dello Stato anche in relazione al fatto che degli oltre 5 mila miliardi, fino al 1996 investiti da TAV, il 98 per cento era stato messo disposizione solo da Ferrovie dello Stato ». Quindi, la quota che avrebbe dovuto versare il proprietario del 60 per cento era inferiore al 2 per cento e con tale percentuale la parte privata di TAV diventava proprietaria della rete, per la quale poi i treni di Ferrovie dello Stato avrebbero dovuto pagare il pedaggio.

Nel corso degli anni noi abbiamo messo fine a questa bruttura e uno degli esempi è rappresentato dalla Padova-Mestre che il ministro ha citato e per la quale TAV, nell'ambito della nuova formulazione e nel nuovo indirizzo che il Parlamento ha dato a Ferrovie dello Stato e a TAV, ha invece esercitato il diritto di scioglimento dell'intero rapporto contrattuale (esteso alla tratta Verona-Venezia) in data 31 marzo 2000, avvalendosi del disposto della convenzione firmata il 18 ottobre 1991 con il *general contractor* Iricav Due e con Iri, in qualità di società capogruppo. Ciò pertanto è avvenuto anche in anticipo rispetto a quanto successivamente disciplinato dall'articolo 131 della legge n. 338 del 23 dicembre 2000, che dispiace al Governo tanto che in un collegato, l'atto Camera 2032, che abbiamo iniziato a discutere proprio ieri, l'esecutivo si ripropone di affidare per legge ai vecchi concessionari, con vecchi patti e condizioni, l'effettuazione dei lavori a trattativa privata. Ciò in contrasto con le norme comunitarie e nazionali sugli appalti, compresa la legge obiettivo che prevede che si giunga all'indicazione del *general contractor* mediante gara.

Il ministro, oltre a quanto sta realizzando dal punto di vista legislativo, si sostituisce anche all'arbitrato e arriva a dire, ancor prima che esso sia iniziato, che le Ferrovie dello Stato dovranno pagare

300 o 400 miliardi. Bisogna, quindi, capire se Lunardi fa il ministro della Repubblica e tutela gli interessi dello Stato, dei cittadini e del bilancio statale, o se invece fa il *supporter*, il tifoso dei concessionari che hanno già proposto l'arbitrato o degli altri che verranno sicuramente incentivati a chiedere ulteriori arbitrati. Ciò perché essi sanno che poi il Governo addirittura li sosterrà nell'esito della controversia, ancor prima che si pronunci il collegio arbitrale. Considerata la gravità di tale comportamento, noi abbiamo chiesto se il Presidente del Consiglio dei ministri non ritenga che esso configuri un incredibile affiancamento del Governo agli interessi di concessionari privati, con detrimento immediato ed evidente degli interessi pubblici, e cosa l'esecutivo intenda fare per mettere fine ad un così palese stravolgimento del ruolo e delle responsabilità di un ministro della Repubblica. Non si tratta di un progettista di gallerie o di opere della TAV, signor Presidente, bensì di un ministro della Repubblica.

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

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. La tratta Verona-Venezia è una di quelle costituenti il sistema di alta velocità, per la cui realizzazione, con provvedimento di concessione da Ferrovie dello Stato a TAV, è stata assunta la determinazione di avvalersi di un procedimento negoziato senza indizione di preventiva gara con *general contractor*, all'uopo individuati nell'ambito dei maggiori e più qualificati gruppi imprenditoriali, al fine di pervenire all'assegnazione agli stessi di un contratto chiavi in mano, il cui insediamento è intervenuto per la tratta in questione, con convenzione stipulata in data 15 ottobre 1991 tra TAV e consorzio Iricav Due (che era il consorzio Iri per l'alta velocità). A questo consorzio furono quindi affidate la progettazione esecutiva e la realizzazione della tratta Verona-Venezia e della linea Torino-Venezia, con le relative infrastrut-

ture e interconnessioni, secondo la formula di un contratto chiavi in mano. In particolare, al consorzio spettava la verifica della progettazione di massima, la redazione del progetto esecutivo dell'opera, corredato del programma dei lavori e dell'offerta economica redatta su base forfettaria e globale (prezzo forfettario a prezzi di mercato per l'esecuzione e realizzazione di tutte le prestazioni ed opere), e la completa realizzazione delle opere affidate in piena conformità alla progettazione esecutiva ed al programma dei lavori approvati.

L'approvazione definitiva del progetto esecutivo da parte di TAV e l'accordo definitivo delle parti sul prezzo forfettario avrebbero dovuto risultare per iscritto in un atto integrativo della convenzione. La citata convenzione disciplina altresì il caso di mancata stipula dell'atto integrativo, stabilendo in modo dettagliato gli obblighi in capo alle due parti, con particolare riferimento alla quantificazione dei rimborsi per i costi sostenuti, per la progettazione delle opere, nonché la consegna a TAV dell'intera documentazione relativa ai progetti.

Il rapporto contrattuale tra TAV e il consorzio Iricav Due è stato sciolto in data 30 marzo 2000 per mancato accordo sul prezzo forfettario, sui tempi di esecuzione dei lavori, sulle condizioni contrattuali e per ulteriori cause di risoluzione contemplate nell'atto convenzionale. A seguito di tale decisione, il consorzio Iricav Due ha avanzato pretese per un ammontare superiore a 800 miliardi di lire, per costi sostenuti, mancato guadagno e risarcimento danni.

Le Ferrovie dello Stato hanno altresì fatto presente che non è ancora stata avviata la fase istruttoria della procedura arbitrale e, relativamente allo stato di attuazione del progetto, hanno riferito che è stato completato il progetto esecutivo relativo al quadruplicamento della tratta Padova-Mestre ed inoltre che lo scorso novembre è stato pubblicato l'avviso di gara relativo a gran parte delle opere civili. Il completamento dell'opera è previsto entro l'anno 2006.

Relativamente alle dichiarazioni del ministro delle infrastrutture e dei trasporti rese a *Il Sole-24 ore* si deve osservare che, stante l'attuale fase di controversia, non è possibile configurare in alcun modo un'incidenza sullo svolgimento della procedura arbitrale. Peraltro, il contesto delle espressioni del ministro era inserito nel capo dell'efficacia della figura del *general contractor* per la realizzazione delle grandi infrastrutture. Pertanto, il riferimento specifico era esclusivamente a quegli impedimenti non escludibili proprio per effetto delle controversie in corso, che allungerebbero i tempi di realizzazione delle opere, come è invece avvenuto, per esempio, per i nodi di Bologna e di Roma.

PRESIDENTE. L'onorevole Duca ha facoltà di replicare.

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, nella risposta del sottosegretario da un lato si conferma che lo scioglimento del contratto è avvenuto in base alla legge allora esistente e in base alle possibilità che lo stesso contratto consentiva a Ferrovie dello Stato, quindi a TAV. Ora, la scusa che si trova per dire che le dichiarazioni del ministro sono ininfluenti perché l'arbitrato non era ancora in corso dimostra quanto quelle dichiarazioni siano irresponsabili e rivolte non soltanto al consorzio Iricav Due, ma a tutti gli altri concessionari delle altre tratte, perché riattivino quella procedura di contenzioso per la quale, peraltro — e qui fa seguito la proposta di legge Lunardi nel collegato che ho citato —, vi sarà copertura formale da parte del Governo, dal momento che per legge — per legge — FS, TAV e bilancio dello Stato dovranno dare migliaia e migliaia di miliardi di lire, per non citarli in euro. In sostanza, c'è l'incentivo ai concessionari che ebbero quelle concessioni nel dicembre del 1991 da parte del dottor Necci poco prima della mezzanotte del giorno in cui entrava in vigore la direttiva comunitaria che avrebbe impedito quelle concessioni.

Si sta dicendo a tutti i consorzi: «Attivate ricorsi, richiedete arbitrati e au-

mento di prezzi perché il Governo vi copre». Toglieremo cioè migliaia di miliardi ai cittadini italiani per destinarli alle sette grandi, inquisite e condannate società ai tempi di tangentopoli, che qualcuno conosce e ricorda. Si dice: «Andate pure avanti perché il Governo vi aiuterà a saccheggiare il bilancio dello Stato, le norme e le procedure nazionali e comunitarie». Tutto ciò viene detto a tutti coloro che hanno effettuato le gare, ad esempio, sui nodi. Le cosiddette «concessioni chiavi in mano» — così erano state allora definite — dopo dieci anni hanno mostrato la loro «rapidità»; l'unica rapidità riscontrata mirava a tirare i fondi del bilancio dello Stato cercando di non far spendere una lira alle grandi imprese private concessionarie. Ciò perché il 98 per cento lo ha pagato FS e il 2 per cento lo ha pagato TAV attingendo dagli interessi dei benefici degli anticipi dati da FS. E voi volete rimettere in moto queste procedure e questi meccanismi? Il ministro poi fa da pompiere, da sostenitore.

Nei lavori di penetrazione urbana (cioè nei cosiddetti nodi: il nodo di Napoli, di Roma, di Bologna) è significativa l'esperienza fatta da TAV. Svincolati fortunatamente *ab origine* dal *general contractor* sono stati messi in gara e, rispetto alla base d'asta, hanno ottenuto ribassi del 25 per cento, con punte del 40 per cento. Poiché stiamo parlando di lavori che comportano spese per decine di miliardi di lire, vi sono risparmi di decine di miliardi di lire. Voi state dicendo questo: «Avete sbagliato ad abbassare i prezzi, dovevate tenerli alti, ma non vi preoccupate, fate molte riserve perché ci penseremo noi intanto a sostenere chi fa gli arbitrati e poi ad approvare norme che obbligheranno il bilancio dello Stato a tirare fuori i soldi necessari», ovviamente, o dalle tasche dei cittadini, o a scapito delle condizioni di chi opera all'interno di quelle strutture (anzi non «o», bensì «e»).

Per questi motivi, signor Presidente, non posso che dichiararmi profondamente insoddisfatto ed annuncio che daremo seguito alla vicenda con ulteriori iniziative.

(Apertura al traffico pesante del traforo Schio-Valdagno - n. 2-00208)

PRESIDENTE. L'onorevole Orsini ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00208 (vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 14).

ANDREA GIORGIO FELICE MARIA ORSINI. Signor Presidente, solo poche parole poiché l'interpellanza urgente, in realtà, risulta estremamente chiara e si illustra da sola.

Il traforo che collega i comuni di Schio e di Valdagno rappresenta un'opera forse poco nota a chi non conosce quel territorio, ma estremamente importante per i comuni interessati, ed è anche una delle più lunghe gallerie bidirezionali esistenti in Italia. Per gallerie bidirezionali intendo quelle a due sensi di marcia comprese in un unico traforo. Tra le gallerie di questo tipo quella in oggetto è al quarto posto in Italia dopo quella del Frejus, del Monte Bianco e del San Bernardo.

Questa galleria è stata aperta, al solo traffico leggero, nel 1999 e ciò per varie ragioni connesse anche all'assenza, all'uscita della galleria, di svincoli adeguati all'assorbimento dell'eventuale traffico pesante. Comunque, secondo notizie di stampa, diffuse in questo periodo, tale galleria dovrebbe venire aperta anche al traffico pesante, a partire dall'inizio di febbraio di quest'anno.

È evidente che gallerie di questo tipo, se non sono dotate di adeguate misure di sicurezza e di prevenzione, presentano gravissimi rischi. Le tragedie del Monte Bianco e più recentemente del Gottardo sono sotto gli occhi di tutti; costituiscono un ricordo — credo — estremamente vivido e drammatico di quello che può accadere, in assenza di adeguate misure di sicurezza.

Per quanto ci risulta, la galleria che collega Schio e Valdagno è tuttora sprovvista di sistemi come i ricoveri a prova di incendio o le vie di fuga indipendenti; è dotata soltanto di misure di impianti di sicurezza elementari, come estintori, prese d'acqua in galleria, irrigatori di GAL, ma

nulla che possa essere adeguato ad affrontare le emergenze più gravi, come quelle, lo hanno dimostrato le esperienze del Monte Bianco e del Gottardo, spesso legate proprio alla presenza del traffico pesante.

La ragione dell'interpellanza è, quindi, presto detta: vorrei sapere se queste notizie rispondano al vero e, nel caso affermativo, se il Governo ritenga che questo rischio sia fondato; vorrei, inoltre, sapere quale sia lo stato ed il livello delle misure di sicurezza adottate.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, dottor Mammola, ha facoltà di rispondere.

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, in riferimento alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo cui si risponde, occorre preliminarmente far presente che il tunnel di collegamento tra i comuni di Schio e Valdagno rientra nell'esclusiva competenza e responsabilità degli enti locali che ne hanno curato la progettazione e la costruzione. In base alla normativa vigente, l'apertura al traffico di una strada non è subordinata ad autorizzazioni ministeriali, anche nel caso in cui, lungo la stessa, siano presenti opere d'arte quali viadotti e gallerie. Rientra nelle competenze o nella responsabilità dell'ente proprietario curare la progettazione, la realizzazione ed il collaudo della strada e delle opere poste lungo la stessa, nel rispetto delle norme vigenti per la geometria della strada, la stabilità delle opere d'arte e gli impianti tecnici.

Sotto il profilo della sicurezza stradale, questa amministrazione ha ritenuto, comunque, di richiedere informazioni presso i comuni interessati che hanno riferito quanto segue.

L'infrastruttura in questione è parte di una concessione per la progettazione e la costruzione di una serie di opere viarie di collegamento tra le città di Schio e Valdagno in provincia di Vicenza. Il soggetto concedente è il consorzio per l'integrazione tra le città di Schio e Valdagno, costituito pariteticamente dai due comuni.

Tale consorzio ha affidato alla Veneta Infrastrutture Spa la progettazione, la costruzione e la gestione di opere stradali per il collegamento delle due città, comprendenti una galleria stradale ad unica corsia, lunga 4 mila 100 metri, con due corsie larghe ciascuna 3 metri e 75 cm, banchine di 20 cm, marciapiedi di 85 centimetri, e prevedendo un pedaggio per l'uso dell'infrastruttura.

Per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si rappresenta che, relativamente alla dotazione impiantistica del tunnel che riveste una particolare importanza per la sicurezza, non esistono norme cogenti e che con decreto ministeriale del 5 giugno 2001 sono state individuate le dotazioni minime necessarie per l'esercizio di una galleria stradale.

Si fa presente che le dotazioni impiantistiche previste per la galleria in questione, dettagliate nella relazione trasmessa dalla società Veneta Infrastrutture Spa e che, per completezza di informazione, si mette a disposizione delle signorie vostre, onorevoli interpellanti, risultano rispondenti a quanto richiesto nel decreto ministeriale del 5 giugno 2001 sopramenzionato, ad eccezione dell'imbiancatura delle pareti.

Per quanto riguarda le norme di circolazione nella galleria, si fa presente che sono state concordate tra le amministrazioni comunali ed i rispettivi comandi di polizia municipale le necessarie prescrizioni di sicurezza per la viabilità. L'infrastruttura in argomento risulta aperta al traffico dal 1999, con limitazione della circolazione dei veicoli di massa non superiore a 15 tonnellate. Detta limitazione è stata imposta fino al completamento della viabilità di raccordo ed era finalizzata ad evitare l'attraversamento del centro abitato di Valdagno da parte dei mezzi pesanti. Nel periodo intercorso da tale data ad oggi la concessionaria ha realizzato le opere relative alla viabilità di raccordo sul versante di Valdagno che sono attualmente oggetto di collaudo e di agibilità e che si prevede saranno aperte al traffico entro il corrente mese di gennaio.

Con tale completamento viene a cadere la limitazione, di cui alla citata delibera autorizzativa del consorzio concedente, e quindi sarà da quest'ultimo consentito l'accesso al tunnel anche ai mezzi con portata superiore alle 15 tonnellate.

Si rappresenta infine che in ogni caso, successivamente all'eventuale apertura ai mezzi pesanti, la società concessionaria e il consorzio concedente dovranno verificare costantemente, ciascuno per i propri ambiti di competenza, le condizioni di sicurezza e funzionalità degli impianti, rientrando questo tra i compiti degli enti proprietari e concessionari di strade.

PRESIDENTE. L'onorevole Orsini ha facoltà di replicare.

ANDREA GIORGIO FELICE MARIA ORSINI. Signor Presidente, sono senz'altro soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo, per quanto di competenza del Ministero per le infrastrutture e i trasporti. Sono soddisfatto altre per la sensibilità e la sollecitudine con le quali il Governo ha inteso dare una risposta al quesito posto, in tempi utili e prima dell'apertura dell'opera.

Sono inoltre soddisfatto nel prendere atto che da parte del Governo vi è stata e vi è una attenzione nell'acquisire le informazioni per garantire, per quanto di sua competenza, le adeguate misure di sicurezza.

Prendo atto che la competenza in ordine a tali materie è peraltro esclusiva delle amministrazioni comunali di Schio e Valdagno e quindi del consorzio da esse costituito. Prendo inoltre atto che la responsabilità di ciò che eventualmente potrebbe succedere, a seguito dell'adozione di misure che, pur nel rispetto dei requisiti minimi di legge, non fanno per questo venir meno i motivi di preoccupazione afferenti ai precedenti citati, relativi a gravi tragedie accadute in situazioni del tutto analoghe, ricade sulle amministrazioni comunali di Schio e Valdagno, le quali, Dio non voglia, dovranno rendere conto in caso di tragici episodi.

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

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 28 gennaio 2002, alle 17:

1. — *Discussione del disegno di legge:*

S. 914 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° dicembre 2001, n. 421, recante disposizioni urgenti per la partecipazione di personale militare all'operazione multinazionale denominata « *Enduring Freedom* ». Modifiche al codice penale militare di guerra, approvato con regio decreto 20 febbraio 1941, n. 303 (*Approvato dal Senato*) (2215).

— *Relatori:* Cola (*per la II Commissione*) e Tucci (*per la IV Commissione*).

2. — Discussione delle mozioni Violante ed altri n. 1-00043 e Cicchitto ed altri n. 1-00046 concernenti l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF).

3. — Discussione delle mozioni Volontè ed altri n. 1-00042, Michellini ed altri n. 1-00044 e Valpiana ed altri n. 1-00045 concernenti la lotta alla tossicodipendenza.

4. — Discussione della mozione Ciani ed altri n. 1-00027 concernente la Comunità di Sant'Egidio.

5. — Discussione della mozione Cento ed altri n. 1-00016 concernente l'osservatorio astronomico del Monte Graham.

La seduta termina alle 17,50.

CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE DEL
SOTTOSEGRETARIO PER LA SALUTE
ANTONIO GUIDI IN SEDE DI RISPOSTA
ALLE INTERPELLANZE URGENTI SUL-
LA TRAGEDIA DEL ROGO DI SAN GRE-
GORIO MAGNO (SALERNO)

ANTONIO GUIDI, *Sottosegretario di Stato per la salute*. A partire dal 1994, in seguito ad una strutturazione del sistema sanitario campano, il territorio è stato scomposto in più distretti i quali avevano, talvolta, un bacino di utenza di circa 15 mila abitanti.

La ASL2 di Salerno contava 8 distretti, tra i quali vi rientrava San Gregorio Magno.

Alla fine del 1997 la regione Campania dichiarava la completa chiusura e « svuotamento » delle strutture ospedaliere psichiatriche.

La ASL SA2 contava circa 70 malati, ex O.P. della Campania, residenti nel territorio di competenza; per questi la ASL individuò 3 strutture ospitanti tra le quali quella di San Gregorio Magno, di proprietà del comune al quale erano state donate dal Governo francese nel 1984 per i terremotati.

Dai dati finora trasmessi a questo Ministero dalle autorità regionali, risulta che la struttura prefabbricata in cui erano alloggiati i disabili apparteneva la comune di San Gregorio Magno e, prima del 1996, era utilizzata come casa di riposto e centro polispecialistico FKT da una società di servizi, in esito ad un decreto di autorizzazione comunale del 4 maggio 1985.

Nel 1996, la struttura venne assegnata dal comune proprietario all'ASL SA2 ed utilizzata per ospitare pazienti psichiatrici.

In data 12 novembre 1997, venne compiuto nella struttura in questione un sopralluogo da parte della commissione tecnica istituita, con provvedimento della Giunta regionale della Campania n. 3893 del 2 giugno 1997, per il monitoraggio della programmazione della salute mentale sul territorio regionale, dal quale emerse sia la non idoneità della stessa struttura ad ospitare degenti psichiatrici di

fascia C, sia l'esigenza di ricercare per tutti i ricoverati una soluzione alternativa di tipo definitivo.

In data 17 giugno 1998, la citata commissione tecnica effettuò un ulteriore sopralluogo, ribadendo le precedenti conclusioni.

Il successivo 29 giugno, il direttore generale della ASL SA2 richiese alla regione Campania un differimento dei termini di trasferimento dei pazienti accolti nella sede di San Gregorio Magno, in attesa del completamento dei lavori di adeguamento della struttura sostitutiva individuata altrove.

Nel frattempo, la direzione generale dell'ASL SA2, dopo aver richiesto ed acquisito copia dei verbali di sopralluogo redatti a cura della commissione tecnica regionale, aveva incaricato il proprio servizio attività tecniche e manutentive di predisporre ed effettuare una serie di interventi di ristrutturazione, sulla base delle carenze e delle indicazioni tecniche evidenziate dalla Commissione.

Tra i rilievi tecnici relativi ai problemi da eliminare, i verbali segnalavano l'esigenza dell'adeguamento dell'impianto elettrico, del completamento dell'impianto di messa a terra, della realizzazione dell'impianto elettrico di sicurezza, degli adempimenti antincendio (anello idrico, serbatoi d'accumulo, gruppo elettrogeno da 6 Kwa), della modifica ed adeguamento delle uscite di sicurezza.

Al riguardo, l'ASL SA2 ha comunicato al prefetto di Salerno che i lavori per l'adeguamento degli impianti elettrici, dell'impianto idrico e della sicurezza antincendio sono stati eseguiti da privati e che, in data 25 novembre 1997, lo SPISAL della stessa ASL SA2 ha provveduto a verificare, con esito positivo, l'impianto di messa a terra e contro le scariche atmosferiche, nonché ad eseguire le misure di passo e contatto, stante la presenza di una cabina elettrica d'alimentazione. Purtroppo, la direzione provinciale del lavoro di Salerno ha riferito che non risulta, ad essa, che il competente Servizio prevenzione e sicurezza sul lavoro SPISAL dell'ASL SA2 abbia effettuato, in passato, alcun accer-

tamento in ordine alla sicurezza degli impianti e dell'intera struttura rispetto alla vigente normativa.

Ultimati gli interventi necessari, l'ASL SA2 ottenne dal comune di San Gregorio Magno il certificato di agibilità (3 dicembre 1997).

Nonostante che la regione Campania avesse dichiarato, il 12 novembre 1997, come già detto, l'inidoneità della struttura di San Gregorio Magno ad ospitare degenti psichiatrici di tipo C, la regione stessa ha continuato ad erogare fondi per il mantenimento della stessa struttura.

Dalla documentazione acquisita per il tramite del Commissariato del Governo nella regione Campania, risulta che l'ASL SA2, con deliberazione n. 352 del 24 marzo 2000, aveva disposto la pubblicazione su quotidiani a diffusione locale di un avviso per individuare le strutture private in grado di assicurare — previo espletamento di procedure di appalto — servizi di ospitalità di tipo residenziale o semiresidenziale per le diverse tipologie di ospiti.

Il 21 giugno 2000, durante un incontro presso l'assessorato alla Sanità, il dirigente psichiatra della ASL SA2, delegato per il monitoraggio del processo di dismissione degli ex ospedali psichiatrici e per la programmazione degli interventi di salute mentale, presentava una relazione concernente i servizi già attivati, nonché la previsione di utilizzo dei fondi ex articolo 20

della legge 11 marzo 1988, n. 67, per l'edilizia sanitaria, in favore dei pazienti della stessa ASL SA2.

Peraltro, risulta che ASL SA2, con deliberazione n. 895 del 27 luglio 2000, dopo aver ravvisata l'opportunità di affidamento a terzi della gestione delle strutture residenziali e semiresidenziali esistenti nel proprio ambito territoriale (fra cui la struttura di San Gregorio Magno), ha indetto un'apposita gara, mediante appalto-concorso.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 23 gennaio 2002,

a pagina 34, seconda colonna, alla fine dell'ottava riga, aggiungere le seguenti parole: « (vedi l'allegato A — A.C. 1696 sezione 7) »;

a pagina 37, prima colonna, dopo la decima riga, si intendono inserite le seguenti parole:

« PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (vedi l'allegato A — A.C. 1696 sezione 8).

Qual è il parere del Governo? »

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 20,30.