

Presidente, l'interpellanza in esame verte, per ampia parte, su problematiche inerenti alla sicurezza, le situazioni di emergenza e la delocalizzazione di alcuni impianti dello stabilimento della Dow Poliuretani di Porto Marghera, classificato a rischio di incidente rilevante, ai sensi della cosiddetta direttiva Seveso, recepita con il decreto legislativo n. 334 del 17 agosto 1999.

Per quanto riguarda le procedure relative ai piani di emergenza esterni, si prevede, anche in caso di incidente rilevante, che le informazioni in merito debbano essere fornite al prefetto, al sindaco, al comando provinciale dei vigili del fuoco ed ai presidenti di regione e provincia. Il prefetto informa direttamente i Ministeri dell'ambiente e dell'interno ed il dipartimento della Protezione civile.

Risulta che un piano di emergenza esterna, relativo all'intero polo industriale, sia stato redatto e che l'ultima versione risalgia al 1988. Risulta inoltre che, a seguito delle verifiche ispettive che stanno interessando i vari stabilimenti dell'area, a partire dal febbraio 2002, sia stato raccomandato al prefetto di procedere all'aggiornamento di un piano di emergenza esterna, anche alla luce della menzionata normativa.

Nel caso dell'incidente del 28 novembre 2002, nello stabilimento della Dow Poliuretani Italia Spa, il Ministero delle attività produttive dispone delle informazioni relative alle ipotesi avanzate dai vigili del fuoco quali possibili cause dell'incidente, nonché delle notizie risultanti dal rapporto sull'incidente medesimo redatto dall'ARPAV, Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto, nel quale si afferma che le indagini sulle possibili cause dello stesso e sulle eventuali responsabilità sono in corso e che un primo rapporto è già stato redatto.

Per quanto concerne la sicurezza della popolazione, si è a conoscenza che, in attuazione dell'accordo di programma sulla chimica e nell'ambito delle competenze attribuite alla regione veneta, con la convenzione stipulata con l'ARPAV il 18 maggio 1998, spetta al servizio preven-

zione industriale della stessa ARPAV la predisposizione del piano per l'informazione della popolazione interessata al rischio industriale.

Circa le misure da adottare a tutela dei lavoratori prioritariamente esposti ad eventi pericolosi per la salute, si fa presente che la competenza è attribuita alla Protezione civile della regione Veneto.

Per quanto riguarda gli aspetti connessi con la bonifica del sito industriale di Venezia-Porto Marghera e gli interventi in corso ed in progetto, si fa presente che il sito da bonificare di interesse nazionale di Venezia-Porto Marghera ricomprende un'area perimetrata più vasta di quella oggetto dell'accordo di programma sulla chimica, in quanto comprende non solo l'area del petrolchimico, ma anche altre aree industriali e residenziali, potenzialmente inquinate.

Si precisa poi che: l'installazione di punti di segnalazione acustica nel comune di Mira rientra nell'ambito delle competenze del sindaco del comune medesimo; è stato recentemente completato, ad opera delle autorità comunali competenti, un piano di informazione della popolazione interessata, in caso di incidenti rilevanti per l'incolumità pubblica; l'utilizzo in caso di emergenza chimica dei dispositivi FLIR su elicotteri necessita di ulteriori sperimentazioni volte a testarne la stabilità, anche in confronto con i dispositivi di rilevazione in campo assiale, previsti dal sistema Simage ed in corso di sperimentazione; la concessionaria RAI ha comunicato che, in relazione all'evento di cui trattasi, ha fornito una completa informazione con servizi trasmessi non solo nelle varie edizioni dei telegiornali, ma anche nei contenitori di rete.

Il 15 dicembre del 2000 è stato siglato dagli stessi firmatari dell'accordo di programma un atto integrativo, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 novembre 2001, che ha individuato una strategia di intervento che prevede, in particolare, l'adozione di un *master plan* per le bonifiche che consentirà di procedere, con tempi certi e procedure omogenee e condivise, alla realiz-

zazione delle iniziative da assumere nel sito e la possibilità di attivare programmi di ricerca applicata per il sito in questione.

Per quanto concerne le procedure amministrative è stato previsto il coordinamento tra il procedimento autorizzativo dei progetti di messa in sicurezza, di bonifica e di ripristino ambientale di cui al decreto ministeriale n. 471 del 1999 con le procedure previste dal citato accordo. Al riguardo si fa presente che tutte le autorizzazioni necessarie per l'attuazione degli interventi oggetto dell'accordo di programma sono acquisite in sede della prevista conferenza di servizi, mentre le modifiche impiantistiche od impianti nuovi sono comunque soggetti a valutazione di impatto ambientale (VIA) a norma delle vigenti disposizioni.

Quanto al sistema integrato per il monitoraggio ambientale e la gestione del rischio industriale e delle emergenze (SIMAGE), il ministro dell'ambiente ha sottoscritto il 28 dicembre 1998 un accordo programmatico con il CCR — centro comune di ricerca della Commissione europea di Ispra ed il CCR, in esecuzione di tale accordo, ha predisposto la progettazione esecutiva del SIMAGE, ivi compresa la definizione delle specifiche tecniche. I risultati del lavoro svolto sono stati messi a disposizione delle autorità locali.

Per quanto riguarda la messa in opera del SIMAGE, risulta che a seguito di riunioni a livello locale e dei lavori del comitato di sorveglianza, si è convenuto di focalizzare le attività derivanti dal contributo statale di più di un milione di euro principalmente alla realizzazione del sistema di base per il controllo del trasporto di merci pericolose, per il quale è stata bandita dal CCR apposita gara europea, la cui aggiudicazione è prevista per il febbraio 2003. Altra importante linea di attività è quella che prevede l'integrazione delle reti di monitoraggio pubbliche con quelle private. Risulta, inoltre, che per gli altri segmenti del sistema SIMAGE la regione Veneto ha attivato le proprie risorse economiche.

Si fa presente, infine, che per lunedì 16 dicembre prossimo è stato convocato

presso la Presidenza del Consiglio dei ministri un incontro tra Governo, enti locali, aziende ed organizzazioni sindacali avente per oggetto la verifica dell'accordo di programma di Porto Marghera. Relativamente a tale accordo il Ministero delle attività produttive considera prioritario: accelerare l'attuazione di impegni già assunti nell'accordo senza ritardare ulteriormente l'emanazione delle valutazioni di impatto ambientale necessarie a realizzare i nuovi investimenti previsti su alcuni impianti; fare chiarezza sulle prospettive per la continuità produttiva degli impianti del caprolattame e del clorosoda, in assenza dei quali si innescherebbe una spirale negativa con gravi conseguenze produttive ed occupazionali; non escludere la questione ambientale ed assumerla come questione centrale per lo sviluppo della chimica italiana, stanziando massicce e ben più adeguate risorse, non soltanto per mettere in sicurezza ma anche per bonificare i siti industriali, dando corpo ad una scelta definitiva: risanamento e reindustrializzazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Zanella ha facoltà di replicare.

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, non posso ritenermi soddisfatta, perché le risposte fornite rappresentano un elenco già conosciuto; si riferiscono ad accordi, documenti, noti a tutti noi.

Evidentemente, il Governo non ha ancora consapevolezza di ciò che sta avvenendo nelle zone interessate; il che viene molto ben espresso da due ordini del giorno, uno della maggioranza di centro-sinistra e l'altro dell'opposizione di centrodestra, presentati nel corso di un consiglio comunale che lunedì scorso ha affrontato la problematica riguardante il polo petrolchimico di Porto Marghera.

Si tratta di una zona a ridosso della città di Venezia, popolata e caratterizzata anche dall'essere un bene, per la normativa vigente, indisponibile ed appartenente all'intera umanità.

Ricordiamo che il primo piano regolatore di Venezia prevedeva addirittura la

collocazione, a porto Marghera, delle attività industriali inquinanti e che la seconda zona industriale è stata realizzata su aree lagunari imbonite con i rifiuti tossici conseguenti a lavorazioni effettuate nella prima zona industriale.

Al centro delle considerazioni del consiglio comunale vi è la questione di quali saranno le misure che il Governo intenderà adottare, rispetto ad uno dei siti non soltanto più inquinati, ma, al presente, più pericolosi d'Italia, dove le lavorazioni industriali producono ed usano sostanze pericolosissime (tra le quali il cloro, il gas, il fosgene, il cianuro, il cloruro di vinile monomero, l'acido cloridrico) la cui dannosità — leggo da uno dei due ordini del giorno presentati in consiglio comunale — si esprime sia in forma acuta nel tempo sia sotto forma letale. Non solo. Il sistema integrato di produzione della filiera del cloro è caratterizzato da uno stato di obsolescenza degli impianti. Non solo. Bisogna considerare anche la proprietà, che è andata progressivamente frammentandosi; da qui anche la difficoltà di operare nel senso del monitoraggio e del controllo.

Ma vorrei fare anche altre considerazioni, innanzitutto, su quanto emerge dalle dichiarazioni dei carabinieri. Saranno necessari due mesi per completare le analisi sulle acque scaricate in laguna dall'impianto Td5 del petrolchimico, dove appunto scoppiò l'incendio. I primi responsi analitici, secondo la dichiarazione del nucleo specializzato dei carabinieri (il NOE), rivelano il superamento da parte di alcuni inquinanti della soglia limite stabilita dalla legge riferita alla salvaguardia della laguna. Il magistrato alle acque ha affermato che le analisi condotte sui campioni d'acqua prelevati la mattina del 29 novembre rivelano la presenza di inquinanti con una concentrazione circa dieci volte superiore ai limiti di legge. Il superamento dei parametri riguarda i solidi sospesi, il PH, gli idrocarburi totali (toluene), gli idrocarburi clorurati (diossina), e via dicendo.

Un altro punto che vorrei venisse preso in considerazione dal Governo è quanto affermato dall'autorità sanitaria, l'ASL lo-

cale, nella persona del proprio direttore generale. Desidero rappresentare alla vostra attenzione — scrive Padoan — che, per effetto di varie disposizioni e norme, i recenti eventi di Porto Marghera hanno messo in luce che la struttura sanitaria veneziana viene esclusa dal momento informativo (a proposito, quindi, della necessità di raccordare meglio tutti i soggetti che possono essere non dico utili, ma che devono essere allertati, in quanto indispensabili per l'opera di soccorso).

Arriviamo al discorso dell'Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione ambientale del Veneto. L'ARPAV, in realtà, non può operare come dovrebbe, in quanto mancano finanziamenti e risorse, manca un'adeguata struttura, in una situazione in cui invece sarebbe indispensabile che l'ARPAV operasse al meglio.

I due assessori all'ambiente, Paolo Cacciari del comune ed Ezio Da Villa della provincia, ritengono che l'ARPAV debba essere dotata velocemente di un laboratorio mobile. In caso di incidente, non c'è nemmeno un laboratorio mobile in grado di monitorare e di prelevare campioni d'aria, non a casaccio, ma laddove è indispensabile.

Per quanto riguarda il Simage, ho con me una lettera, a firma del ministro Matteoli, indirizzata al sindaco di Venezia; in essa, il ministro, con riferimento al sistema Simage afferma: colgo l'occasione per richiamare la sua attenzione sulle più complesse ed impegnative responsabilità ed iniziative che devono essere assunte per garantire la sicurezza delle lavorazioni di Porto Marghera e la protezione della popolazione e dell'ambiente.

Quindi, implicitamente, il ministro afferma che, anche qualora venisse applicato completamente e pienamente il sistema Simage, tuttavia, sarebbe ancora necessario prevedere altro (ben altro) per proteggere la popolazione, i lavoratori nonché l'ambiente.

Il sistema Simage — conclude il ministro — è un utile strumento di monitoraggio ma la prevenzione e la sicurezza richiedono ben altri, decisivi e conseguenti strumenti operativi. Quindi, anche il si-

stema Simage, ovviamente (ma noi lo sapevamo già), non può essere il *deus ex machina* per risolvere questi problemi.

Mi avvio a conclusione, rivolgendo al Governo un appello affinché, la prossima settimana, venga espressa una parola in grado di dare speranza per il futuro di una delle zone sicuramente più travagliate e a rischio in Italia e che venga previsto finalmente, con la consapevolezza di tutte le parti, un progetto concreto che faccia di Marghera, Mestre e di un'area di sviluppo industriale, un possibile laboratorio per un modello di produzione, di sviluppo, di lavoro effettivamente compatibile con i bisogni, le aspettative e le necessità, sia di lavoratori sia della popolazione che abita in quelle zone.

(Iniziativa per migliorare la viabilità presso i valichi alpini - n. 2-00584)

PRESIDENTE. L'onorevole Guido Giuseppe Rossi ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2- 00584 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 5*).

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Signor Presidente, con questa interpellanza vorrei evidenziare, a nome del gruppo della Lega Nord Padania cui appartengo, la difficile situazione dei valichi alpini di tutto l'arco alpino, ma soprattutto del settore occidentale.

È una situazione preoccupante di cui si è già fatto carico anche il Governo nella risoluzione votata dalla Camera dei deputati nelle scorse settimane; tale risoluzione ha fornito, al ministro Frattini, alla delegazione governativa italiana, un indirizzo per le trattative che si stanno svolgendo, a livello europeo, al consiglio europeo di Copenaghen. Sul tavolo, tra le varie questioni, vi è quella relativa ai valichi alpini ed alla possibilità passare attraverso le Alpi. Le Alpi devono rappresentare non una barriera, ma lo strumento con cui la nostra economia si interfaccia con il resto dell'Europa.

Dunque, la situazione crea problemi sia all'autotrasporto, vale a dire alle migliaia

di aziende piccole, medie e grandi che operano in questo settore economico (creando un indotto importantissimo in termini occupazionali, di mezzi e di componentistica), sia all'economia nazionale nel suo complesso. È chiaro, infatti, che avere valichi non percorribili o difficilmente percorribili - tutti gli studi condotti in questi anni danno un incremento sensibilissimo della quantità di merci trasportate, soprattutto di quelle trasportate su gomma - significa, in questo momento, penalizzare l'economia non solo del nord Italia, ma quella di tutto il nostro paese. A nostro avviso, il nostro paese viene danneggiato anche sotto il profilo della tutela di alcuni diritti fondamentali nell'ordinamento comunitario, quali il diritto alla libera concorrenza e, soprattutto, quello alla libera circolazione delle merci, principi sui quali la comunità economica europea è stata fondata cinquant'anni fa.

Sappiamo che esistono alcuni progetti, tra i quali la linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione; si parla anche di un nuovo traforo, il cosiddetto Mercantour, che dovrebbe passare nel sud del Piemonte. Si tratta di progetti importanti sui quali il Governo si sta impegnando ma che presuppongono tempi di realizzazione lunghi (10, 15 o 20 anni). La possibile ratifica, da parte del Parlamento, del protocollo aggiuntivo sui trasporti annesso alla Convenzione delle Alpi, ratificata dalla Camera qualche tempo fa senza il nostro voto favorevole - in quell'occasione, il nostro gruppo ha condotto una battaglia piuttosto dura - come viene riconosciuto anche dalla stampa economica specializzata, costituirà, probabilmente, un ostacolo in più o, quanto meno, un peso in più per il nostro paese, nei confronti dei partner europei, per la costruzione di nuovi valichi e trafori transalpini.

In provincia di Cuneo, zona di cerniera, sul fronte occidentale, tra l'Italia e la Francia, la situazione è ancora più complicata. Per recarsi in Francia e verso la penisola iberica ed altre zone dell'Europa, si può passare dal colle di Tenda, opera che ha più di 150 anni (vi sono sensi unici alternati e vi transitano esclusivamente le

autovetture), dall'autostrada dei fiori Ventimiglia-Nizza (a due corsie e percorsa da un traffico assolutamente spaventoso) o dal colle della Maddalena, che poteva rappresentare una via di passaggio alternativa (già utilizzata da centinaia di automezzi pesanti).

A questa situazione, non rosea, si sono aggiunte purtroppo, nelle ultime settimane, le eccezionali precipitazioni atmosferiche che hanno interrotto la statale 28 del colle di Nava, già devastata dall'alluvione del 1994, strada di collegamento tra il sud del Piemonte, la Liguria e, eventualmente, la Francia.

Una situazione complicatissima e preoccupante è quella che riguarda la strada statale 21, del colle della Maddalena. Considerate le situazioni di difficoltà sul Monte Bianco e sul Frejus, la predetta strada è sempre più utilizzata dai camionisti e dai mezzi pesanti, con ripercussioni sui piccoli paesi di montagna, che si vedono attraversati da un flusso spropositato di automezzi. La situazione forse più complicata viene vissuta a Demonte, comune sulla strada statale n. 21, che vede attraversare il suo bel centro storico da oltre 500 automezzi pesanti al giorno, con tutti i problemi sulla staticità dei palazzi già segnalati con preoccupazione dal sindaco.

Ovviamente, gli amministratori locali hanno segnalato sia per quanto riguarda il colle di Nava sia soprattutto per quanto riguarda il colle della Maddalena (la strada statale n. 21) delle soluzioni alternative che sono soluzioni che bypassano ad esempio il comune di Demonte e che potrebbero essere ottenute con una spesa relativamente contenuta. Ovviamente, il senso di questi interventi sta nella loro rapidità. Questi interventi devono essere fatti nel giro di pochi mesi per dare una risposta immediata; poi si potrà pensare ad interventi più strutturali e più importanti, ma questi interventi si possono e si devono fare subito.

Esistono già nei piani triennali dell'ANAS 48 milioni di euro per la messa in sicurezza dell'alta valle Stura, del passaggio del colle della Maddalena, per costruire dei paravalanga. Anche in questo

caso dobbiamo dire che le cose stanno andando piuttosto a rilento. Si potrebbe stornare una piccola parte di questi fondi per realizzare immediatamente questo tipo di opere.

Da ultimo, voglio segnalare che il problema sul quale stiamo interpellando il Governo non è locale, ma nazionale e — oserei dire — anche internazionale: problema nazionale, come ho già spiegato prima, perché ingentissimi interessi economici del nostro paese sono messi in gioco, problema internazionale perché, ovviamente, una comunicazione transalpina con la Francia diventa una questione diplomatica, una questione internazionale, proprio per la tutela di quei principi comunitari di libera circolazione e di libertà di concorrenza che deve avvenire in tutti gli Stati dell'Unione europea.

Infine, durante la discussione sulla legge finanziaria alla Camera, un mio ordine del giorno sempre sulla questione del comune di Demonte e della strada statale del colle della Maddalena è stato accolto come raccomandazione dal Governo. Dunque, questo è il secondo atto con il quale si richiama l'attenzione del Governo su questo problema. Probabilmente, non sarà l'ultimo.

L'esperienza ci insegna che spesso e volentieri, per la sua rigidità e lentezza, l'apparato amministrativo-burocratico non è così pronto a ricevere le indicazioni parlamentari e governative; noi saremo pronti ad intervenire ancora su questo tema.

Dunque chiediamo al viceministro qui presente quali siano le misure di indirizzo che il ministro intenda adottare nei confronti dell'ANAS, verificando in che misura l'ANAS medesima abbia già provveduto per cercare di limitare i disagi ed i pericoli incombenti sui cittadini delle valli interessate nonché i danni economici alle imprese di autotrasporto e al sistema economico nazionale nel suo complesso.

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, in riferimento alle problematiche della viabilità stradale, sollevate dall'onorevole Guido Giuseppe Rossi e da altri colleghi nella loro interpellanza urgente, del versante occidentale dell'arco alpino, l'ANAS ha fatto un quadro generale delle principali strade interessate.

In merito alla strada statale n. 20 del Colle di Tenda, l'ente nazionale per le strade fa conoscere che la galleria del Tenda è interessata da un transito medio giornaliero annuale di circa 3.500 veicoli che comprende meno di 200 mezzi pesanti di cui due terzi sono italiani; tale traffico aumenta, in certi *week-end* estivi, a più di 10 mila veicoli al giorno.

Le dimensioni del manufatto — circa 6 metri di larghezza e 3,90 di altezza massima consentita — impediscono l'incrocio di due mezzi pesanti. Per questi veicoli è stato istituito nel 1990 un sistema di senso unico alternato regolato da semafori.

Per la parte italiana l'ANAS curerà la progettazione e la realizzazione del nuovo traforo del Tenda (seconda canna), con la relativa messa in sicurezza della galleria esistente. La spesa autorizzata, inserita nel collegato alla legge finanziaria (legge n. 166 del 2002) per l'anno 2002 è di un milione di euro.

La soluzione sulla quale si converge è quella che prevede un nuovo tunnel in modo bidirezionale che avrà una larghezza complessiva di metri 9,50 mentre il vecchio tunnel continuerà ad essere utilizzato come galleria di soccorso nonché di servizio. A lungo termine il vecchio tunnel sarà adeguato alle norme di un tunnel monodirezionale con miglioramento della funzionalità degli impianti. L'ente stradale, inoltre, fa conoscere che la stima dell'intervento ammonta a circa 150 milioni di euro, senza considerare l'allargamento del vecchio tunnel. Sono in corso, altresì, lavori di miglioramento urgenti quali il rifacimento e l'adeguamento alla normativa degli impianti tecnologici della galleria del Colle di Tenda per 3.372.962,61 euro ed altri interventi per l'eliminazione di curve pericolose con rettifico piano altimetrico tra i km 107,490 e

108,180 per 1.067.619,35 euro. È in corso di redazione il progetto esecutivo relativo ad opere di miglioramento dell'accessibilità alla galleria. L'intervento è previsto nel piano triennale ANAS 2002-2004 ed ha un costo di 5.165.000 euro.

Per il tratto Cuneo-confine di Stato della statale in questione, l'ANAS riferisce che è stato redatto il progetto preliminare riguardante la sistemazione della viabilità in variante alla statale e di collegamento tra la variante est-ovest di Cuneo e la variante di Roccavione-Robilante. Inoltre, sono in corso di redazione alcuni progetti finalizzati al miglioramento della statale per i quali dovrà essere individuata idonea copertura.

Per quanto riguarda la strada statale n. 21 « della Maddalena » — richiamata anche dall'interpellante nella sua illustrazione —, nel tratto compreso tra il km 56 ed il confine di Stato, l'ANAS rappresenta che essa è caratterizzata da una particolare conformazione orografica che, in occasione di rilevanti e frequenti precipitazioni nevose, favorisce la formazione di accumuli che possono dar luogo a valanghe con conseguenti rischi per la circolazione nella sottostante statale. In tali occasioni la strada deve necessariamente essere chiusa per periodi imprecisati al fine di garantire l'incolumità degli utenti. A seguito dell'esame di varie proposte progettuali è stata prescelta la realizzazione di una galleria paravalanghe naturale di circa 4 chilometri. Sono state avviate, inoltre, in conseguenza della necessità emersa in sede di conferenza di servizi, ulteriori e più approfondite indagini geognostiche mediante la realizzazione di un preforo con sezione allargata, che in seguito potrà assolvere a funzioni di galleria di soccorso.

Attualmente, è in fase di definizione il progetto di preforo corredato dal progetto definitivo della galleria. Successivamente, si procederà attraverso appalto integrato all'intervento, con la costruzione della galleria per un costo stimato in circa 46,5 milioni di euro.

Infine, relativamente alla strada statale 28 del Colle di Nava, l'ANAS fa presente

che i lavori attualmente in corso riguardano alcuni interventi di ripristino a seguito degli eventi alluvionali dell'anno 2000 per gran parte fuori sede e pertanto non comportano disagi al traffico. Viene segnalato, sotto tale profilo, l'intervento al km 71,500 in comune di Priola, ove si è verificata una frana che ha impedito il transito per quattro giunti. Attualmente, il tratto è stato aperto al traffico a senso unico alternato. Per la statale in parola, conclude l'ANAS, sono previsti, nel piano triennale 2002-2004, i seguenti interventi: per il tratto Ceva-Ormea è stato redatto il progetto esecutivo di 3 interventi di sistemazione il cui costo è stimato in circa 12,9 milioni di euro; per la variante di Mondovì è stato approntato il progetto definitivo con un costo stimato dell'intervento pari a 18,6 milioni di euro; per il tratto Ceva-Ormea è in corso il progetto esecutivo per interventi di sistemazione il cui costo è stimato in 12,9 milioni di euro.

Queste notizie, onorevole Guido Giuseppe Rossi, sono state fornite al ministero dall'ente nazionale per le strade.

La problematica da lei posta è certamente importante e necessita di maggiore attenzione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche in riferimento alla politica intermodale, che richiede un'armonizzazione tra trasporto su gomma, su ferro, porti ed aeroporti.

Lei sa che facciamo riferimento anche alle indicazioni presenti nel libro bianco dell'Unione europea: non vi è dubbio, pertanto, che vi è bisogno di operare in termini estremamente celeri e rapidi per dare risposta a tutta la problematica riguardante l'arco alpino. Ci sono situazioni non più sostenibili, con un aggravio che, oltre al disagio dell'utenza, riguarda anche il territorio. Abbiamo risposto a questa interpellanza, ma tutti i dati, i riferimenti, le sollecitazioni da lei posti alla nostra attenzione non si esauriscono certo con queste mie parole. Certo, lei giustamente diceva che vi sono opere urgenti, che devono essere realizzate in breve tempo. Deve però esserci una strategia complessiva, nonché un'accelerazione nelle proce-

sure di appalto, per far sì che le risorse siano impiegate e pienamente utilizzate.

L'assicurazione che le posso dare in questo momento, onorevole Guido Giuseppe Rossi, è che il Governo seguirà, attraverso l'Ente nazionale per le strade, tutti i procedimenti e tutti gli *iter*; questi non devono certamente fermarsi e non devono ovviamente bloccare i processi di sviluppo di quella zona, di quel territorio, in raccordo con tutto il territorio nazionale e con l'Europa. Infatti, concordo anche con quanto lei ha detto in relazione al fatto che la problematica sollevata non riguarda solamente una zona particolare o un singolo territorio. Essa, infatti, va oltre il territorio nazionale ed è una problematica che si fa sempre più urgente in un quadro di riferimento europeo ed internazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Guido Giuseppe Rossi ha facoltà di replicare.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Signor Presidente, ringrazio il viceministro per la sua risposta.

È possibile subito verificare come l'ANAS, fornendo questi dati, abbia fatto la fotografia della situazione attuale, una situazione, dal punto di vista del trasporto su gomma, e del trasporto delle merci delle nostre imprese, assolutamente drammatica ed inadeguata; anzi, più drammatica che inadeguata. La situazione, ripeto, è drammatica dal punto di vista economico, oltre ad essere pericolosa per la salute e per l'incolumità anche e soprattutto dei cittadini, delle popolazioni che sono a contatto con questo passaggio importante — non ben gestito con la rete viaria attuale — di così tanti mezzi pesanti. Ricordo un dato che prima non ho citato: la chiusura del traforo del Monte Bianco, con tutte le indagini e le *querelle* che ci sono state tra l'Italia e la Francia (anche queste condizionate da dinamiche di carattere elettorale), è costato al nostro sistema produttivo più di 3 miliardi di euro (lo ripeto: più di 3 miliardi di euro). Questa situazione continua ancora in questo momento.

Nella risposta del viceministro non vengono citate le soluzioni non semplicemente

immediate, ma più che immediate, che potrebbero essere attuate. Eventualmente, potremo fornire dati più precisi, ma le amministrazioni locali, con spese assai limitate e con soluzione di carattere, appunto, locale, utilizzando strade già esistenti che possono bypassare i centri abitati, possono rendere molto più fluido il passaggio dei mezzi pesanti, in attesa del traforo, della Torino-Lione e degli altri interventi che hanno un respiro europeo e che richiedono risorse economiche veramente eccezionali ed una progettualità sicuramente non a breve termine.

Su questi interventi immediati l'ANAS, a mio avviso, dovrebbe giocare la propria capacità di dare risposte ai cittadini ed al sistema economico, altrimenti si crea veramente uno sfasamento tra soluzioni prospettate e necessità reali. Ripeto, tali necessità possono essere soddisfatte con buon senso, con capacità pratica e con risorse ed in tempi abbastanza limitati. Anche a causa del sistema burocratico che, a nostro avviso, all'interno dell'ente è probabilmente ancora presente, non si riescono, però, a trovare soluzioni adeguate.

Nella stessa risposta non viene citato, ad esempio, il problema del comune di Demonte che, probabilmente, è la vittima principale di questa situazione.

Dunque, lo ripeto, apprezzo il fatto che sicuramente vi sarà un seguito e si presterà attenzione a questo problema; noi, sicuramente, attraverso altri atti di sindacato ispettivo, seguiremo da vicino questa problematica. Tuttavia, credo sia compito di questo Governo riuscire a dare un nuovo indirizzo politico, capace anche di rimuovere quelle lentezze e quelle incrostazioni burocratiche che, purtroppo, sono ancora presenti nella struttura del nostro Stato.

Sicuramente, ciò è compito della politica e della maggioranza parlamentare che appoggia questo Governo ed è compito di questo Governo.

***(Fallimento della Compagnia aerea
Federico II – n. 2-00583)***

PRESIDENTE. L'onorevole Di Gioia ha facoltà di illustrare la sua interpellanza

n. 2-00583 (vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 6).

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, rinuncio all'illustrazione e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, onorevole Tassone, ha facoltà di rispondere.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, rispondo all'interpellanza presentata dagli onorevoli Di Gioia, Folena, Bonito e Boato. Quanto richiesto dagli onorevoli colleghi a proposito delle traversie economico-societarie relative alla compagnia aerea Federico II può riassumersi nei termini che seguono, fermo restando e, soprattutto, preavvertendo che gli sviluppi di questa complessa vicenda, segnati peraltro da alcune fondamentali innovazioni legislative di rango costituzionale (ricordo la legge n. 3 del 2001), sono tutt'altro che esauriti.

Nella sostanza i tre soggetti istituzionali coinvolti, il comune di Foggia, l'ente nazionale aviazione civile (ENAC) ed il Ministero dell'interno, hanno reso noto, rispettivamente, le seguenti informazioni.

Per quanto riguarda il comune di Foggia, rispetto alla possibilità di scioglimento dell'ente locale per squilibri finanziari di particolare gravità, il comune di Foggia (va considerato che è intervenuto il fallimento della società per azioni Federico II Airways, cui il comune di Foggia partecipava come azionista) non ritiene di trovarsi in una situazione giuridica tale da poter dar luogo a questa ipotesi. Esso, infatti, ha sostenuto che la propria partecipazione societaria è limitata al 20 per cento dell'intero capitale sociale e che questa circostanza esclude che ad essa possa applicarsi il disposto dell'articolo 2362 del codice civile, che dispone quale fondamento della responsabilità illimitata « la concentrazione della totalità delle azioni in capo ad un unico socio ». Il comune, infine, sostiene che l'aver approvato il bilancio di previsione relativo all'esercizio finanziario

2002, nel rispetto dei termini di legge e del patto di stabilità, non consente di ipotizzare altre ipotesi di scioglimento.

Per quanto riguarda il Ministero dell'interno, sempre in relazione alla richiesta di scioglimento da parte dell'amministrazione statale, il Ministero dell'interno, correttamente, ha ricordato come l'entrata in vigore della legge costituzionale del 2001, che ho ricordato poc'anzi, di modifica del titolo V della Costituzione, abbia abrogato le previgenti disposizioni legislative che disciplinavano la materia dei controlli sugli atti degli enti locali e, in particolare, quelle sui comitati regionali di controllo (Coreco).

Pertanto, il Ministero ricorda come i gravi squilibri finanziari dei comuni possano trovare una soluzione nello scioglimento dei medesimi solo per effetto del decreto-legge n. 13 del 2002, convertito nella legge n. 75 del 2002, che affida temporaneamente ai prefetti le competenze già svolte dai Coreco. Nel caso di specie, tuttavia, il dicastero fa sapere che non ricorrono gli estremi di legge di cui all'articolo 193, comma 4, del decreto legislativo n. 267 del 2000 (recante il testo unico sull'ordinamento degli enti locali) in materia di scioglimento, in quanto non si è verificato il fatto obiettivo del grave squilibrio finanziario di amministrazione e gestione a fronte del quale l'ente non abbia provveduto ad adottare, entro il 30 settembre, idonei provvedimenti.

In merito alla sospensione della licenza di esercizio, l'ENAC ha comunicato di avere disposto tale misura in data 29 ottobre 2001 in ragione del venir meno in capo alla società dei requisiti economici e finanziari, oltre che tecnici ed operativi, richiesti dal regolamento comunitario n. 2407 del 1992 relativo al rilascio delle licenze ai vettori aerei.

In merito alla revoca della licenza di esercizio, l'ente ha quindi avviato il relativo procedimento in data 17 giugno 2002; il curatore del fallimento, però, ha chiesto all'amministrazione di valutare la possibilità di concedere in affitto l'azienda dietro presentazione di opportune garanzie che, però, l'ENAC ha ritenuto non sufficienti

comunicando lo scorso 2 dicembre l'intenzione di adottare il provvedimento definitivo.

Da ultimo, esattamente lo scorso 11 dicembre, il curatore ha chiesto all'ENAC di soprassedere almeno 60 giorni per consentire il corretto assolvimento di alcune fasi della procedura concorsuale. L'ENAC ha reso noto che a breve comunicherà la propria determinazione in proposito.

Questi sono i dati attualmente in possesso dell'amministrazione e la situazione è suscettibile, quindi, di ulteriore valutazione di cui sarà data puntuale comunicazione. Come ha visto, onorevole Di Gioia, le ho riportato le notizie che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha acquisito da parte dei tre soggetti in questione: il comune di Foggia, l'ENAC ed il Ministero dell'interno. Certamente, per quanto riguarda le competenze del Ministero delle infrastrutture, verrà seguito tutto il problema. Non posso darle altro tipo di risposta se non attendere anche le determinazioni dell'ENAC a cui faccio riferimento, con la disponibilità da parte del Governo di seguire tutta la problematica e di valutare se dovessero sorgere altri elementi che in questo momento non sono in possesso dell'amministrazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Gioia ha facoltà di replicare.

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, prima di replicare alla risposta fornita dal viceministro Tassone vorrei fargli gli auguri per le deleghe avute. Sono membro della Commissione trasporti ed abbiamo finalmente un interlocutore di fatto per quanto riguarda i problemi del trasporto grazie alle deleghe a lui affidate.

PRESIDENTE. La Presidenza si associa.

LELLO DI GIOIA. Non avevo dubbi, Presidente.

Il viceministro ci ha riferito dati assettici forniti dal comune di Foggia, dal Ministero dell'interno e dall'ENAC (questi ultimi molto più puntuali e precisi).

Con riferimento alla prima questione sono profondamente convinto che alcune responsabilità ed alcuni controlli non competano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; tuttavia, credo vi sia la necessità di valutare con molta attenzione i fondi trasferiti dallo Stato agli enti pubblici. Mi voglio spiegare meglio. Questa società è stata costituita nel 1998 dal comune di Foggia — peraltro anche a tale riguardo credo che con il comune di Foggia bisognerà fare un ragionamento estremamente serio e puntuale, perché si assumono delle responsabilità non soltanto nei riguardi dei cittadini amministrati, ma anche per le scelte che vengono fatte —, dall'ATAF, dall'AMICA e dall'Amgas (tutte e tre aziende speciali del comune di Foggia) ed è la prima società in Italia che viene costituita ad intero capitale pubblico. Come ben si sa, queste aziende speciali, nel momento in cui vi sono delle perdite, vengono ad essere di fatto ricapitalizzate da parte del bilancio comunale, come sistematicamente accade ogni qual volta si approva il bilancio di previsione, nonché i conti consuntivi; pertanto nelle dotazioni del bilancio del comune di Foggia vi sono le poste per poter ripianare le perdite delle stesse aziende speciali.

Su questo credo debba far luce (lo dico con molta onestà intellettuale, senza nessunissimo tono di polemica) l'autorità giudiziaria, proprio per verificare se tutta la procedura è stata legittima e se per caso, attraverso questo sistema di scatole cinesi (in quanto, comunque, ne risponde sempre il comune di Foggia, perché le aziende speciali fanno capo ad esso), tale procedura abbia determinato un dissesto finanziario.

Ecco perché ritengo che le informazioni date al ministero da parte del comune di Foggia abbiano del falso: in quanto, come ripeto, le aziende ATAF, AMICA e Amgas fanno capo al comune di Foggia.

Oltretutto, per quanto riguarda l'azienda ATAF, lei, signor viceministro, sa meglio di me che lo Stato trasferisce alle regioni delle somme che servono per la cosiddetta mobilità urbana. Le regioni a loro volta le trasferiscono alle aziende

speciali. Ebbene, questi fondi sono stati trasferiti e dunque credo sia opportuno verificare come essi siano stati gestiti nell'ambito della gestione complessiva della partecipazione della stessa ATAF a questa società di trasporto aereo.

Inoltre, il debito a carico del comune di Foggia è pari a circa 16 miliardi, accertato direttamente da una società di certificazione della camera di commercio (quest'ultima era stata invitata ad entrare nel capitale della società Federico II).

Le sottolineo ancora, signor viceministro, che gli stessi aerei acquistati dalla compagnia Federico II, in *leasing*, sono stati ritirati dai rispettivi proprietari, per il semplice motivo che la stessa società Federico II (il cui presidente è l'assessore al bilancio del comune di Foggia) non pagava più le rate di *leasing* relative a tali aerei. Tuttavia, ritengo che la questione debba essere presa in considerazione anche in virtù di quanto ci sottolinea il Ministero dell'interno e di quanto afferma la stessa relazione del collegio dei revisori dei conti.

Il collegio dei revisori dei conti, nella relazione al rendiconto del consuntivo generale del comune per l'esercizio 2001, presentata il 1° agosto 2002, scriveva testualmente: la somma pagata nel maggio 2002 dal comune di Foggia, pari a 476.896 euro, rappresenta i tre decimi sia della quota corrispondente al 20 per cento del nuovo capitale sociale deliberato, mai sottoscritto sia della quota corrispondente al 20 per cento del sovrapprezzo delle azioni previsto. La creazione di quest'ultimo fondo avrebbe avuto come destinazione specifica la copertura della perdita d'esercizio registrata al 31 dicembre 2001, operazione di copertura che viene però esclusa sia dai patti parasociali che dallo stesso consiglio comunale. La somma versata, ove rimanesse l'unica di fatto, rappresenterebbe il nuovo capitale sociale sottoscritto e versato alla compagnia Federico II, con l'effetto di far diventare il comune di Foggia unico socio e, quindi, con responsabilità illimitata.

Ciò è avvenuto, dunque, di fatto, il comune diveniva unico socio illimitato.

Mi sembra quanto mai strano che il Ministro dell'interno, attraverso i suoi organi di governo periferici, non abbia esercitato le prerogative, accertando che il comune di Foggia, essendo l'unico socio illimitato, di fatto subirà tutti i processi dovuti al fallimento. E bene ha fatto l'ENAC a non concedere la proroga, in quanto ritengo vi sia la necessità di affrontare, in modo serio e responsabile, le responsabilità degli amministratori, che hanno determinato una situazione così grave per questa società; d'altra parte, tutto quello che accadrà graverà sui cittadini foggiani. Infatti, quando occorrerà ripianare le perdite, quando bisognerà verificare nuovamente le poste di bilancio, ciò comporterà un aumento di tassazione per i cittadini foggiani.

È evidente l'assurdità di un'operazione di questa natura che, utilizzando fondi pubblici, utilizzando fondi derivanti dalla tassazione dei cittadini foggiani, ha determinato non soltanto lo squilibrio finanziario dell'ente, ma anche — non la cassa integrazione in quanto deve ancora essere definita — la messa in libertà di 50 dipendenti della Federico II che, ormai, hanno fatto istanza di fallimento e, dunque, sono creditori privilegiati della suddetta società.

Tutta questa vicenda, determinata dal comune di Foggia, è molto strana, molto oscura, e molto pasticciata. In essa hanno inciso fondi pubblici: trasferimenti nonché somme per il trasporto e la mobilità urbana.

È necessario che, al di là della verifica di legittimità da parte degli organi competenti e di una serie di altri atti, vi sia anche, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — e il sottosegretario lo ha sottolineato —, un puntuale e coerente controllo sui fondi che sono stati impegnati. Per questo, con molta tranquillità e con molta responsabilità, le chiediamo che si faccia una verifica chiara sui fondi che sono stati assegnati all'ente regione per la mobilità urbana e che l'ente regione ha trasferito alla società ATAF. Oltretutto, senza voler introdurre ulteriori considerazioni, sull'argomento ci sono an-

che elementi abbastanza incresciosi, come il sottosegretario avrà modo di verificare.

Per questi motivi, signor sottosegretario, pur apprezzando la sua risposta, perché ci ha fornito dati estremamente asettici — e non poteva essere diversamente —, con altrettanta determinazione e con convinzione le chiediamo di procedere con attenzione e di seguire accuratamente gli sviluppi della vicenda. Si tratta, infatti, di una vicenda di malaffare, all'interno di una realtà comunale, gestita con fondi della collettività: fondi dello Stato e fondi dei cittadini di Foggia. Dovranno essere fatte delle considerazioni sia dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la parte di sua competenza, sia dal Ministero dell'interno.

In conclusione, ringraziando il sottosegretario per la sua presenza, vorrei sottolineare nuovamente un aspetto. Signor sottosegretario, come le dicevo in precedenza vi sono implicazioni di dissesto finanziario, in virtù di questo insieme di soci che fanno capo direttamente al comune di Foggia. Oltretutto, con l'ultima ricapitalizzazione il comune di Foggia è diventato socio illimitato, per cui ha tutte le responsabilità. Su questo aspetto, credo che dovrà intervenire anche la Corte dei conti, per verificare le responsabilità dei singoli in un'operazione che riteniamo sbagliata ma che, soprattutto, aggrava i disagi dei cittadini foggiani.

(Iniziativa per il recupero del castello carrarese di Padova — n. 2-00567)

PRESIDENTE. L'onorevole Colasio ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00567 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 7).

ANDREA COLASIO. Signor Presidente, signor sottosegretario, abbiamo ritenuto opportuno e doveroso sollecitare l'attenzione del Ministero per i beni e le attività culturali, ricorrendo ad uno strumento di sindacato ispettivo particolarmente impegnativo, qual è questa interpellanza urgente, proprio perché siamo convinti che

la vicenda del castello carrarese di Padova sia emblematica di come sussista ancora nel nostro paese un grave ritardo nel comprendere compiutamente il valore espressivo e identitario che lega il nostro patrimonio culturale alle comunità locali. Vi sono stati inadeguatezza e ritardo per di più aggravati, in questo caso, dal fatto che per molti anni il gestore dello stesso castello carrarese è stato un settore dell'amministrazione statale, il Ministero di grazia e giustizia, che, a nostro avviso, si è assunto responsabilità gravissime in merito alle modalità con cui ha vergognosamente lasciato deperire la struttura.

Veda, signor sottosegretario, il castello carrarese non è un bene culturale importante — certo — ma, tutto sommato, non è dissimile da altri beni culturali, di cui è ricco il territorio della provincia e della città di Padova. Il castello carrarese, per la complesso stratificazione dei segni che ingloba e che incorpora, rappresenta uno degli elementi storico-architettonici su cui poggia e si fonda la stessa identità padovana: è un elemento che ha connotato per secoli l'*imago urbis*; è un'articolazione costitutiva della *Patavium* e della stessa *patavinitas*. Se, infatti, si traguarda alle vicende politiche e civili di Padova nell'ottica della lunga durata, è difficile trovare condensati altrove e con maggiore intensità tracce e simboli del processo di sedimentazione dell'identità cittadina.

È la stessa localizzazione territoriale sul confine, a ridosso della contrà in Vanzo ovvero della terra fuori dal chiuso, oltre le mura, *extra moenia*, che perimetra non solo fisicamente uno spazio, ma che definisce un « noi », un'identità, appunto.

In quel luogo, dove convergeva il complesso sistema stradale che raccordava le maggiori vie consolari dell'agro patavino, si erano costituite le principali fortificazioni della città e si sono combattute le battaglie più sanguinose per la difesa e la conquista di Padova. Se Carlo Magno vi fece costruire una prima perimetrazione difensiva, fu solo dopo la devastante invasione degli ungheresi dell'anno 899 che fu eretta a difesa della città una prima torre, la Torlonga, laddove il fiume procedeva

con una biforcazione. Nel 1242 Ezzelino da Romano, il tiranno, fece costruire due torri nuove, dette Zilie, dal nome del loro architetto, e tristemente famose per le sottostanti carceri, dove venivano calati con una fune e lasciati morire gli oppositori politici. Ma fu con Francesco da Carrara, signore di Padova, che il castello assunse una più compiuta e definitiva sistemazione con l'inglobamento delle torri nel più ampio sistema fortificato e con la costruzione di un traghetto, un lungo camminamento sulla parte sommitaria delle mura che interconnetteva il castello alla reggia carrarese. Il progetto del maestro Nicolò della Bellanda, fu portato a compimento in quattro anni, nel 1378, e presentava accanto al sistema bastionato e murario il grande cortile interno, una vera e propria piazza irregolare. La caduta della signoria dei carraresi e l'incorporazione dei suoi possedimenti nei territori della dominante, la Serenissima, segnavano certo un momento di soluzione di continuità rispetto alle funzioni che il castello veniva ad espletare, certo ancora funzioni militari e difensive, anche se l'apparire sulla scena dell'artiglieria ne comportava una rifunzionalizzazione tecnico-strategica. Del resto, ancora agli inizi del 500, Sanmicheli reputava Padova la più imprendibile delle fortezze d'Italia e forse della cristianità.

Nel settecento l'istituzione all'interno della struttura delle scuole di astronomia e architettura comportava un sicuro intervento invasivo sulla Torlonga che da allora diventerà per i padovani la Specola, ma almeno questa verrà tutelata dal degrado, situazione e destino favorevoli che invece non conoscerà il castello, trasformato nel 1800 dal Danieletti in carcere e sottoposto negli anni — anche più recenti, ahimè — ad interventi devastanti e lesivi della sua stessa conformazione.

Qui è evidente il dato politico e culturale. Il castello non era più e non poteva più configurarsi come simbolo della potenza, della sovranità, dell'autonomia politica della città. Si è assistito, quindi, per anni ad una sorta di inerziale *damnatio memoriae*: così come la dominante proce-

dette a cancellare dagli statuti padovani trecenteschi ogni riferimento alla famiglia carrarese, analogamente il castello ha conosciuto un processo di rimozione del suo ruolo di cardine e di emblema dell'identità padovana. Venuto meno una decina d'anni fa l'uso a carcere della struttura, il castello — ripeto ancora, per grave e irresponsabile inadeguatezza del ministero gestore — ha conosciuto un processo di degrado dei tetti e della struttura, tale per cui, senza un piano straordinario di intervento a breve — sottolineo a breve — questo rischia di essere irreversibile. Ad esempio, la chiesa ottocentesca è già a rischio di crollo imminente.

La visita al castello realizzata qualche giorno fa con gli onorevoli Ruzzante e Bimbi, il comitato cittadino che opera per la salvaguardia della struttura, nonché qualificati rappresentanti della sovrintendenza ai beni storico-artistici e ai beni architettonici, ha permesso di prendere atto della criticità della situazione: così come nel 1799 veniva comunicato ai provveditori alle fortezze, così ancora oggi si precisa al Ministero dei beni culturali che dei quartieri sono in pessimo stato e vicini a pericolare, il coperto è rovinato e marcito dalla pioggia. Credo inutile e superfluo, signor sottosegretario, sottolineare come il castello sia sottoposto a vincolo e che ciò avrebbe dovuto comportare l'esercizio di una funzione di tutela; ma tant'è, il castello, rispetto alla tutela, pare aver goduto o sofferto — dipende dai punti vista — di una sorta di extraterritorialità. Quello che ci interessa conseguire, nell'interesse della comunità padovana e veneta, è la compiuta definizione di un preciso percorso politico atto a delineare, nel concorso tra ministero e attori istituzionali locali, un'adeguata strategia funzionale alla piena restituzione del castello alla città di Padova.

È emblematico che il demanio non abbia voluto assumersi in carico la struttura poiché ciò poteva comportare l'assunzione di responsabilità pregresse. Ci risulta, tuttavia, che il bene sia inserito tra quelli che il ministero competente vuole valorizzare.

Lei comprenderà, signor sottosegretario, che, attesa la strana e discutibile dilatazione semantica che viene attribuita da alcuni ministri del suo Governo al termine «valorizzare», ci siamo preoccupati per l'ipotesi che il bene possa essere conferito alla società Patrimonio Spa, quindi cartolarizzato e poi ritenuto suscettibile di alienazione. Il sindaco di Padova, Giustina Destro, in una lettera pubblicata ieri sulla stampa locale, fa riferimento all'esistenza di un fitto rapporto epistolare tra il comune di Padova ed il ministero, sia per quanto attiene alla gestione in concessione della struttura sia per quanto riguarda la richiesta di un contributo di 40 miliardi. Chiediamo se tali risorse siano forse reperibili all'interno di fondi aggiuntivi recuperabili con il 3 per cento sulle spese per infrastrutture, poiché ci sembra evidente che le attuali risorse del ministero, fra l'altro decrescenti, non paiono certo sufficienti ad onorare eventuali impegni assunti con il comune di Padova.

Sarebbe allora utile e doveroso ricevere dal ministero risposte precise in ordine al modello gestionale da adottare, anche con riferimento alle risorse da utilizzare. Data la gravità della situazione, pur prendendo atto con favore di un impegno da parte della fondazione Cassa di risparmio relativamente alle risorse necessarie per un primo processo ricognitorio, si chiede se il ministero non intenda dotare le competenti sovrintendenze di risorse straordinarie e funzionali ad una improrogabile, necessaria ed urgente analisi preliminare sullo stato generale del castello, prerequisite ineludibile per una corretta azione di tutela.

Riteniamo in tal senso meritorio l'intervento della sovrintendenza ai beni storico-artistici che, pur nella pochezza di mezzi, ha proceduto a disincrostare ed a restaurare parti della struttura, evidenziando in più sale una serie di affreschi trecenteschi a tappezzeria che rappresenta una sorta di *unicum* di grande rilievo artistico e culturale. Tale attività andrebbe rafforzata con dotazioni straordinarie.

La necessaria tutela del castello, la messa in cantiere di un suo restauro

conservativo non va però disgiunta dal nodo della gestione e della valorizzazione della struttura. La costituzione allora di una fondazione sul modello di quella realizzata a Ravenna, ad esempio, per il porto di Classe dove far convergere il ministero, il comune di Padova, l'università patavina, la fondazione Cassa di risparmio, realtà *non-profit* come la Banca etica, è una soluzione che ci vede concordi; tuttavia, rispetto ai tempi della medesima chiediamo, signor sottosegretario, precisazioni. Per la valorizzazione, da attuarsi anche attraverso un concorso internazionale (come nel caso dei castelli di Rovereto e di Rivoli), si vedrà successivamente.

Quello che conta e su cui chiediamo risposte e puntualizzazioni è che lo spazio dovrà essere, sì, musealizzato, ma non come *caveau*, come un tempio chiuso, ma come eco museo aperto, fruibile dalla collettività tutta, proprio per l'articolazione complessiva dell'offerta culturale di cui dovrà essere contenitore, dagli spazi per le grandi esposizioni, al caffè libreria, dai laboratori universitari ed artigiani, legati al restauro, al grande museo della ceramica padovana e veneta nel quale far rifluire sia l'immenso patrimonio, ancora oggi custodito nelle casse e nei sotterranei delle sovrintendenze, sia le diverse realtà laboratoriali e didattico-scientifiche di ateneo, come quelle di palazzo Maldura di Altichiero. Si tratta di un progetto, così come delineato anni fa da qualificati operatori del settore in Memorabilia, che sappia ricucire questa antica ferita ancora aperta e che sappia ricomporre questa frattura, questa imputazione per la città tutta del suo legame con il castello che — ripeto — è un elemento costitutivo della sua storia più profonda e della sua stessa identità.

Signor sottosegretario, lei avrà notato che, accanto a molti deputati dell'Ulivo, l'interpellanza è stata sottoscritta da diversi deputati di maggioranza. Vogliamo, quindi, lavorare assieme per il bene della città, assumendo le politiche dei beni culturali come un terreno dove sperimentare percorsi unitari e *bipartisan* (l'Ulivo, in diverse occasioni, ne ha dato prova).

Presenteremo con lo stesso spirito una proposta di legge per la musealizzazione del castello.

Ci aspettiamo da lei — e la città di Padova si attende — risposte precise e puntuali, nella chiara consapevolezza che ricomporre i frammenti dell'identità cittadina, oggi lasciati in frantumi, costituisce un'operazione politico-culturale di grande respiro, che può coniugare riemersione identitaria e riconquistata autorevolezza dell'autonomia e dell'autogoverno cittadino: un impegno nei confronti della comunità padovana, un dovere nei confronti delle giovani generazioni.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali, onorevole Pescante, ha facoltà di rispondere.

MARIO PESCANTE, Sottosegretario di Stato per i beni e le attività culturali. Signor Presidente, onorevole Colasio, la sua premessa sull'importanza storica, artistica, culturale del bene in questione è interamente condivisibile.

Dovrò darle alcune informazioni di carattere amministrativo sulla disponibilità del castello.

Come è noto, il castello carrarese di Padova, di proprietà demaniale, sino all'anno 1991 è stato destinato a sede carceraria e in parte dell'edificio, attualmente, hanno sede alcuni uffici dell'amministrazione penitenziaria.

La soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio del Veneto orientale ha comunicato che dall'anno 1989, unitamente alle sovrintendenze per i beni archeologici e per il patrimonio storico artistico, ha chiesto in consegna il bene per destinarlo a sede museale ed utilizzarlo ai fini di esposizione e di valorizzazione di raccolte archeologiche altomedievali e rinascimentali di proprietà dello Stato e degli enti locali, attualmente giacenti in vari depositi e non esposte al pubblico.

A tal fine, già dal 1992, questo dicastero — preso atto dell'intenzione dichiarata del Ministero di grazia e giustizia di voler dismettere il complesso in questione

— ha inoltrato, dieci anni fa, al Ministero delle finanze una formale richiesta di consegna del bene.

L'anno seguente, nel 1993, l'amministrazione finanziaria ha comunicato che si sarebbe riservata una valutazione di merito sulla destinazione museale solo dopo aver preso in consegna essa stessa il bene.

Nel 1997, la soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio ha avviato il procedimento di vincolo dell'immobile, chiedendone l'iscrizione al demanio storico-artistico; gli atti sono stati definiti l'anno seguente e, successivamente, nel 2001, l'agenzia del demanio ha comunicato l'avvenuta classificazione del complesso tra i beni demaniali, ramo storico-artistico, ai sensi dell'articolo 822 del codice civile.

Si precisa che, in sede di Conferenza di servizi del 29 marzo 1999 — convocata per definire la consegna del compendio al Ministero per i beni e le attività culturali —, l'amministrazione penitenziaria ha chiesto di poter disporre di ulteriori spazi adiacenti agli attuali. È stato, inoltre, convenuto che il conferimento in concessione a questo ministero escluda le parti già in uso al Ministero della giustizia.

Una parte del complesso detta « Casa del Monizionario » è già stata data in consegna — con l'assenso della soprintendenza — al limitrofo osservatorio, il quale sta provvedendo con propri finanziamenti ad ultimare i lavori di restauro.

Si rende noto che la formalizzazione della cessione in consegna del castello alla soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio del Veneto orientale necessita dell'autorizzazione del Ministero dell'economia e delle finanze, così come comunicato, nel maggio del 1999, dall'ufficio del territorio di Padova.

La direzione generale per i beni architettonici ed il paesaggio informa che, alla data odierna, nonostante il lungo periodo trascorso, non risulta alcun riscontro alla richiesta di consegna del monumento alla predetta soprintendenza. Ma su ciò torneremo dopo.

Per quanto riguarda le condizioni di conservazione del complesso monumentale, condividiamo le sue preoccupazioni:

le condizioni sono alquanto allarmanti e richiedono interventi di restauro urgenti. A tal riguardo, si fa presente che le soprintendenze territorialmente competenti si sono impegnate ad avviare le opportune richieste di finanziamento per interventi di restauro architettonico e artistico del compendio.

In particolare, la soprintendenza per il patrimonio storico-artistico comunica che sono stati effettuati i seguenti interventi (alcuni dei quali citati da lei stesso): restauro di quattro dipinti su tela, già nell'ex chiesa della casa di pena di Padova e attualmente in deposito temporaneo ed esposti nella basilica e nel convento di santa Giustina di Padova; restauro parziale, con una prima fase di intervento, del ciclo di affreschi di età carrarese attribuibili all'ambito del Guariento (è stato effettuato il consolidamento dell'intonaco e della pellicola pittorica); restauro parziale della decorazione pittorica di età carrarese attribuibile all'ambito del Guariento (con la rimozione dello scialbo è stato possibile recuperare un importante ed inedito ciclo di affreschi ubicato in due sale al piano terreno del castello; l'intervento, attualmente in corso, si concluderà nel gennaio 2003).

La soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio evidenzia che una sollecita resa in consegna del bene consentirebbe di avviare una campagna di rilevamento e di documentazione dello stato di conservazione preliminare ad una progettazione che permetta di programmare gli interventi di salvaguardia e di pianificare la spesa nella prospettiva di realizzazione del polo museale.

La direzione generale ritiene altresì che la definizione dello stato giuridico del bene e della sua destinazione agevolerebbero le modalità di reperimento delle risorse finanziarie necessarie per la salvaguardia del castello carrarese (questa è una risposta, più o meno diretta, alle sue preoccupazioni in ordine all'inserimento di questo complesso compendio nella Patrimonio Spa).

Ciò premesso, si sottolinea la volontà di questo ministero di avere in consegna il bene, riservando ad un momento succes-

sivo l'individuazione — questa era una delle sue preoccupazioni, che oggi ha ribadito — del modello di gestione più idoneo a garantire, con la partecipazione delle amministrazioni locali e dei soggetti privati interessati — lei conosce la posizione del nostro ministero —, la sua valorizzazione.

Ciò detto e considerato, le posso assicurare che, anche alla luce della vostra interpellanza parlamentare, il Ministero dei beni e delle attività culturali seguirà con molta cura e con molta attenzione la pratica presso il Ministero dell'economia delle finanze, al fine di concludere in tempi brevi questo iter procedurale che ormai mi pare sia diventato decennale. A tal riguardo, proprio a seguito della vostra interpellanza, mi sono premurato di far trasmettere, in data 11 dicembre 2002, una nota di sollecito da parte del nostro gabinetto al suddetto Ministero dell'economia, nota che sarà seguita con particolare attenzione.

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

PIERO RUZZANTE. Signor Presidente, innanzitutto desidero sottolineare non solo come il grido di allarme lanciato dalla nostra interpellanza urgente abbia prodotto un risultato concreto — cioè la nota inviata in data 11 dicembre da parte del sottosegretario che ci auguriamo porti ad un intervento immediato — ma anche come questa sia la dimostrazione che quel grido di allarme riguarda un tema che è assolutamente prioritario per la città di Padova, che si trova in una situazione decisamente allarmante, come ha confermato il sottosegretario.

Siamo di fronte al rischio di processi irreversibili che metterebbero in pericolo un patrimonio storico che non appartiene soltanto alla città di Padova. Quando, infatti, si parla di chiese del 1800, di un castello del 1200, di un patrimonio inestimabile di dipinti del Guariento e quant'altro, si capisce perfettamente quale importanza rivesta il tema che abbiamo

posto. Non abbiamo assolutamente sollevato la questione — vorrei che ciò fosse chiaro e che rimanesse agli atti — in forma strumentale. Chiediamo, con estrema franchezza, una visita del ministro e del sottosegretario, nei prossimi giorni, al castello carrarese di Padova perché, di fronte ad una situazione che lei stesso ha dichiarato allarmante e che noi definiamo straordinaria, è necessario un intervento straordinario. Il problema, dal punto di vista della proprietà e della definizione del riuso del bene, può essere sicuramente rinviato ad una fase successiva. Comprendiamo che vi è una fase in politica in cui le progettazioni richiedono determinati tempi; mi riferisco ad un progetto che abbiamo definito a livello europeo, perché il recupero di tale spazio ha sicuramente bisogno di un percorso concorsuale che aiuti a ricostruire l'identità di quella struttura per la sua restituzione alla città di Padova.

Vogliamo invece sottolineare il fatto che non può essere assolutamente dilazionato l'intervento straordinario su tutta l'area a rischio di crollo; dal tetto entra l'acqua (riflettiamo sul significato di ciò alla luce dei fenomeni alluvionali che hanno riguardato il nord). La chiesa del 1800 sta crollando. Se questo intervento, da parte del Ministero dei beni culturali, non si attuerà in tempi rapidissimi, il percorso futuro rischia di venire meno. Non a caso, dal settembre 2001, l'amministrazione comunale di Padova ha posto la questione, rivolgendo al ministro Urbani una richiesta di finanziamento per 40 miliardi delle vecchie lire finalizzati al recupero dell'intero complesso, ma in particolar modo ad un intervento di tipo straordinario.

Eravamo talmente preoccupati di questo problema che avevamo presentato una proposta emendativa al disegno di legge finanziaria perché ritenevamo fosse nostro compito, in quanto deputati padovani, intervenire per porre all'attenzione del Governo e di tutta l'Assemblea tale argomento, oggetto anche dell'interpellanza urgente. La proposta emendativa è stata respinta, ma è stato, invece, accolto come