

della sicurezza; in secondo luogo, la responsabilità del consumatore. Egli deve essere coinvolto, insieme agli attori di questi settori, e comprendere che il mercato va seguito e tutelato. Ci sono veicoli ufficiali attraverso cui il biglietto viene venduto (addirittura, la magistratura ha accertato che i veicoli di diffusione erano i *club*, i circoli sportivi); ma se qualcuno vende un biglietto del prezzo di listino di 11 mila euro (che, quindi, non è il prodotto di un pacchetto di viaggio di un'agenzia di viaggi) a 500 euro, significa che qualcosa non va. Il consumatore non può rendersi complice della truffa che è stata perpetrata.

Terza questione, altrettanto fondamentale. Quello del turismo, nel nostro paese, e del rapporto tra gli attori (in particolare, tra i vettori aerei e le agenzie di viaggio) è un sistema delicato. Credo che tutti debbano assumersi la responsabilità, in un momento così delicato, di collaborare, affinché sia garantita la certezza del mercato e siano tutelati tutti i soggetti, rendendoli protagonisti di questo mercato. Che non si scarichino sull'anello più debole della catena responsabilità che devono essere condivise! Questo è il tipico caso. Una truffa è una truffa! E se c'è una truffa, non si può scaricare il danno che la stessa determina sull'anello più debole. Ciò è sbagliato dal punto di vista concettuale. In questo modo, non si sviluppa né si difende il mercato! È una ottica piccola, mi permetta di sottolinearlo, poiché tutti acquistiamo biglietti aerei. Vorrei scommettere con le compagnie aeree quanti biglietti, in particolare in questo genere, vengono venduti a prezzo pieno. Le agenzie hanno denunciato immediatamente la truffa subita. Venti agenzie hanno denunciato la truffa subita per un totale di parecchi miliardi di lire, danni per decine di milioni di euro. Lei sa molto bene che, quando un'agenzia di viaggi, con i margini di guadagno che ha, subisce un danno di circa due o tre milioni di euro (in controvalore di biglietti che deve pagare senza averne mai incassato il prezzo), deve pagare, si vede costretta a pagare, altrimenti

le si ritira la piastrina; quindi, o paga o chiude ma, il più delle volte, l'agenzia può chiudere.

Le indagini della magistratura hanno accertato che, in diciassette casi su venti, non vi è responsabilità delle agenzie da mancata custodia, come lei ha sottolineato, viceministro. Bene, poiché queste agenzie hanno subito un danno, non è giusto, non è pensabile che, pur facendo salva la loro autonomia — ha fatto bene il Governo a sottolinearlo —, non ci si attivi affinché si risolva insieme il problema, si trovino soluzioni, si dilazioni, si riduca il debito, non si chiedi il pagamento, per esempio, del prezzo pieno del biglietto, oppure, come abbiamo proposto, si pensi alla rateizzazione del debito in 5 o 10 anni.

È chiaro che, in questo caso, non vi può essere un'azione diretta del Governo perché siamo di fronte a soggetti privati — il mercato è mercato e noi abbiamo una concezione liberista del mercato —, ma lei, viceministro, ha già sottolineato in altre occasioni, attraverso la sua azione, che l'intervento del Governo, come sollecitazione, perché si possa dare una certa sensibilità piuttosto che un'altra, è sempre stato utile alla risoluzione di problemi che potrebbero determinare anche conseguenze di tipo occupazionale.

Queste le questioni che volevamo sottolineare attraverso l'interpellanza. Siamo convinti, anche a seguito della sua risposta, che il nostro atto di sindacato ispettivo abbia raggiunto l'obiettivo di sensibilizzare sul tema della sicurezza, sul tema del consumatore e dell'avviso al consumatore e, ancora di più, sul fatto che, poiché il sistema turismo è complesso e vede tutti gli attori compartecipi, non può chi è più forte oggi scaricare sul più debole rischi e danni che sono congeniti alle caratteristiche del mercato turistico e delle agenzie di viaggi.

La ringrazio, viceministro, e nutro la convinzione che il Governo ci aiuterà ancora di più, con la sua azione, per far sì che da fatti del genere di quelli qui sopra trattati possano derivare i minori danni possibili.

(Tempi di pubblicazione nella « Gazzetta Ufficiale » e modalità di applicazione del decreto-legge n. 151 del 2003 recante « modifiche ed integrazioni al codice della strada » - n. 2-00825)

PRESIDENTE. L'onorevole Pasetto ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00825 (vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 6).

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, signor viceministro, desidero premettere - per chiarire subito questo aspetto - che, in questa sede, non vogliamo mettere in discussione la necessità e l'urgenza di dare attuazione al codice della strada (le misure di attuazione del codice): questo sarà il compito della Commissione e del Parlamento nei prossimi giorni; e noi abbiamo già sottolineato che ci sentiamo impegnati a migliorare la qualità della proposta ed a modificarla nei punti che riteniamo debbano essere modificati.

In verità, l'interpellanza si propone di richiamare l'attenzione sua e del Governo sulle misure che sono state adottate e su quanto queste modifiche, così come sono state poste in essere nei giorni scorsi, abbiano prodotto tra gli automobilisti, come minimo, sconcerto, confusione, incertezza ed incomprendimento delle norme stesse. Dobbiamo partire da questo dato perché sappiamo benissimo che le predette misure sono operanti in questo momento.

Credo che quanto è accaduto si ripercuota negativamente sulla credibilità dello Stato. Il rapporto tra le istituzioni e i cittadini italiani - e siamo in presenza di 25 milioni di automobilisti -, al di là del confronto tra maggioranza ed opposizione, ci interessa perché siamo interessati ad uno Stato che sia credibile e funzionale.

Ora, vorrei subito sottolineare che la questione della patente a punti era stata risolta; qualcuno può avere l'impressione che la patente a punti sia uno strumento che non era stato definito dalle norme del decreto legislativo sul codice della strada, ma qui la questione riguarda le modifiche e le integrazioni che sono state apportate.

Sono state apportate, a nostro avviso, tardi e male, visti i problemi della sicurezza stradale. Diciamo tardi perché sappiamo benissimo che già il Governo di centrosinistra nella fase finale, esattamente con la legge 22 marzo del 2001, aveva sostanzialmente adottato e individuato procedure di delega attraverso i decreti legislativi. Il problema della sicurezza stradale, della mobilità - sentivo prima l'intervento dei collega in ordine ai problemi più generali della sicurezza del trasporto -, è un problema centrale; lei sa perfettamente che non è da oggi che, attraverso interpellanze, *question time*, sollecitazioni all'interno delle Commissioni e del Parlamento, noi abbiamo richiamato l'attenzione del Governo sulla gravità della situazione italiana. Venti morti al giorno ci confermava ieri sera - per l'esattezza sono 21 - il ministro Lunardi, quindi circa 7 mila morti all'anno; altro che una guerra tipo quella dell'Iraq! Siamo in presenza veramente di una mortalità altissima, che ci colloca tra gli ultimi paesi in Europa per quanto riguarda la sicurezza. Questi morti, questi 300 mila feriti, sono soprattutto giovani; sappiamo benissimo che questo problema non è legato soltanto all'emergenza della chiusura più o meno anticipata delle discoteche; quel problema esiste, ma c'è anche la questione della sicurezza stradale.

Perché tardi e male? Perché siamo arrivati, come lo scorso anno, a ridosso del periodo estivo, a cavallo del primo grande esodo per i *week end* estivi; tardi e male e con una confusione di dichiarazioni. È di oggi l'annuncio, attraverso l'organo di stampa della Lega nord Padania - *la Padania* -, che l'atteggiamento della Lega nord Padania in ordine a questo decreto sarà di freno e di ostacolo. Quindi siamo di fronte, sostanzialmente, non soltanto ad un atteggiamento e ad un comportamento tardivo, ma ad una minaccia, più o meno esplicita, di un'azione della Lega nord Padania tesa a frenare sostanzialmente l'iter del provvedimento (così dice *la Padania*).

Ora, vede, per quanto riguarda l'entrata in vigore di questo provvedimento, io non

vorrei aprire una polemica, ma anche dall'incontro di ieri, dal confronto avuto con il ministro dei lavori pubblici e dei trasporti, emerge un punto essenziale dal quale derivano alcune conseguenze, soprattutto per gli utenti della strada. Il provvedimento — lo sappiamo benissimo — è entrato in vigore il 30 giugno, ma c'è stata una disfunzione — così ci è stato detto — in ordine alla pubblicazione del decreto, tra le ore 21 e la mezzanotte del giorno 30. Ci si è salvati l'anima dicendo che questa è stata una disfunzione legata alla pubblicazione e ai ritardi del poligrafico dello Stato. Il poligrafico dello Stato risponde dicendo che questa informazione non è fondata perché la responsabilità del ritardo è in capo al suo ministero.

Quindi, ci troviamo di fronte ad un provvedimento che ha già determinato sanzioni, ha già determinato detrazioni dei punti attribuiti ad ogni automobilista. Queste sanzioni sono state irrogate dagli organi di polizia il 30 giugno prima delle ore 21, cioè prima della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

In ordine a tutto questo, dagli organi di stampa apprendiamo che di ciò, in realtà, ha parlato il ministero dell'interno, ma qui, comunque, siamo di fronte a delle norme. E si prevede che chi sia stato sanzionato in virtù di queste nuove norme con conseguente detrazione di punti, possa ricorrere al giudice di pace, cioè ad un organo della magistratura; ma ciò comunque comporterà dei costi per gli utenti e significa anche avvalorare l'idea che i problemi sono risolvibili soltanto per via giudiziaria. Ma c'è anche di peggio perché, sugli automobilisti può potenzialmente gravare un provvedimento che verrà esplicitato non si sa bene quando: oltre alla beffa anche il danno per gli automobilisti senza contare i costi che essi dovranno sostenere! Quindi, altro che insicurezza e incertezza in ordine all'atteggiamento tenuto dallo Stato.

Rispetto al dato di scarsa credibilità dello Stato che in tal modo si determina, noi riproponiamo la questione per intero, anche perché il problema della sicurezza stradale esige certezza per gli automobi-

listi i quali si debbono trovare di fronte a norme chiare ed esplicite e soprattutto disporre di un'informazione avente un carattere preventivo la quale è mancata da parte dello Stato. Improvvisamente, 25 milioni di automobilisti italiani si sono trovati a dover osservare delle norme che richiedono un approfondimento di non facile comprensione.

Pertanto è, a mio avviso, responsabilità del Governo il non aver predisposto una campagna d'informazione diffusa attraverso mezzi radiotelevisivi, o attraverso inserti, pubblicati in nome e per conto della Presidenza del Consiglio e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegati ai quotidiani. Informazione preventiva che doveva coinvolgere anche quegli organi dello Stato che sono chiamati ad intervenire per far rispettare queste norme. Questa è la situazione in cui ci siamo venuti a trovare.

Tutto ciò determina riflessi negativi sulle misure adottate tanto da farci affermare che tutta l'operazione, agendo in questo modo, ha perso di credibilità. Noi ci adopereremo affinché si possa arrivare ad una diversa articolazione del punteggio circa la patente a punti, e porremo maggiore attenzione ai problemi e alle conseguenze che ciò implica sui lavoratori di questo settore: i lavoratori dell'autotrasporto, del trasporto pubblico locale, dei taxi e quant'altro.

Ritengo che, con grande superficialità e improvvisazione, non ci si sia resi conto che sarebbe stata necessaria una maggiore attenzione su questa materia e una campagna di informazione avente carattere preventivo. Siete, comunque, ancora in tempo; e, da questo punto di vista, mi attendo ancora una risposta e un'assicurazione. È necessario, comunque, che immediatamente sia data su questa materia il massimo dell'informazione possibile ed essa non può essere soltanto affidata, più o meno direttamente, alle notizie fornite dagli organi di stampa. A questa problematica è stata dedicata dagli organi di stampa una certa attenzione, tuttavia, tutt'altra cosa è, a mio avviso, un'informazione diffusa in modo semplice e divulga-

tivo che consenta a tutti gli italiani, sia quelli dotati di un alto grado culturale sia quelli che hanno una preparazione culturale più bassa, di essere messi in condizione di conoscere il nuovo comportamento da tenere in ordine alla sicurezza stradale.

Non basta quindi affidarsi a quanto riportato dagli organi di stampa ma occorre, lo ripeto ancora volta, un'informazione preventiva e questa deve essere diffusa direttamente dallo Stato, in particolare dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalla Presidenza del Consiglio dei ministri.

Ora, avviandomi alla conclusione, perché è accaduto questo? È accaduto esattamente ciò che è accaduto lo scorso anno, perché la situazione è identica.

Dobbiamo ricordare tutti che lo scorso anno, quando si introdusse, ad esempio, la modalità dei fari accesi sulle autostrade e sulle strade extraurbane, ci trovammo di fronte alla stessa situazione: il provvedimento diceva una cosa, la pubblicazione un'altra e il ministro un'altra ancora — lei si ricorderà meglio di me quelle polemiche, perché fu attore di quella situazione — di fronte al fatto che i cittadini, gli automobilisti ed i fruitori, in un momento particolare identico, a questo — vale a dire il momento di massima mobilità — si trovarono sostanzialmente dinanzi a norme confuse ed incerte, che soprattutto non chiarivano e non consentivano un'adeguata azione di repressione, o meglio di contrasto.

Vorrei sottolineare come in questo caso siano in gioco delle vite umane: si tratta, infatti, di provvedimenti che hanno un'incidenza soprattutto sulla vita delle persone e sulla loro tutela. Credo che, da questo punto di vista, ci troviamo di fronte all'esigenza di non dovere improvvisare — cioè di non fare come la gatta frettolosa che ha fatto i gattini ciechi: avete avuto due anni per mettere in campo questa azione —, soprattutto perché finalmente ci troviamo di fronte ad un salto di qualità, poiché le misure adottate, salvo alcuni aggiustamenti e modificazioni, sono condivisibili: infatti, chi non condivide un

inasprimento sull'uso delle cinture di sicurezza e rispetto ad una serie di strumenti i contenuti all'interno di questo decreto-legge? Ma il problema è che, proprio perché vi è un salto di qualità, che ci adegua alla situazione europea in questo settore, ciò comportava un'azione di informazione e di predisposizione più accurata nei confronti sia degli automobilisti, sia degli organi di polizia.

Pertanto, non possiamo che giudicare negativamente tale vicenda, chiaramente, e siamo qui soprattutto per sollecitare questo intervento, perché in assenza di un'azione informativa gli stessi operatori, le stesse forze di polizia e gli stessi agenti dei comuni e dei municipi, vale a dire i vigili urbani...

PRESIDENTE. Onorevole Pasetto, la avverto che ha esaurito il tempo sua disposizione, e dal momento che qui ognuno ha un po' di fretta e si parla...

GIORGIO PASETTO. Ho concluso, signor Presidente.

PRESIDENTE. ...di problemi relativi al codice della strada, ognuno ha il suo codice, e quindi rispetti il suo.

GIORGIO PASETTO. Sono in fase di conclusione, e le assicuro che sarò più breve nella replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Me lo auguro.

GIORGIO PASETTO. Quindi, vogliamo sostanzialmente che il ministero avvii questa azione, perché intendiamo lo Stato come uno Stato amico, e non come uno Stato che è contro 25 milioni di automobilisti.

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

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, risponderò all'interpellanza presentata dagli onorevoli Pasetto e Boccia e

tenterò di formulare anche qualche considerazione rispetto a quanto ho sentito nel corso di un'illustrazione che, di fatto, ha già avviato in questa Assemblea il dibattito sulla conversione in legge del decreto-legge recante misure sulla sicurezza stradale, che ufficialmente si svolgerà tra qualche giorno.

Per quanto riguarda gli specifici quesiti posti dall'interpellanza, risulta agli atti dell'ufficio pubblicazione leggi e decreti del Ministero della giustizia che il decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151 (cui ci facciamo riferimento e cui si è ampiamente riferito l'onorevole Pasetto) è pervenuto alla redazione della *Gazzetta Ufficiale* nella mattinata di sabato 28 giugno, con la richiesta della pubblicazione per lunedì 30 giugno. Le attività di preparazione dell'atto da parte della redazione sono iniziate subito, si sono protratte nella mattinata di lunedì 30 e la pubblicazione è avvenuta senza ritardo nelle ore pomeridiane del 30 giugno stesso: questo mi dicono gli appunti.

Sul punto si intende precisare che la vigenza delle nuove regole resta subordinata per principio generale ai tempi puntuali e definiti dalla pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. Ne deriva che, pur chiedendo che è interesse di tutti che non vengano operate ingiustizie nei confronti dei cittadini utenti delle strade, si fa presente che le multe elevate nelle prime ore della giornata del 30 giugno scorso (giorno di entrata in vigore del decreto-legge) saranno valide nella misura in cui attengono alla violazione degli articoli del codice della strada che risultano formalmente in vigore.

Ad ogni modo, si deve specificare che la detrazione dei punti può eseguirsi solo dopo che la contestazione sia diventata definitiva con il pagamento della sanzione ovvero con l'esaurimento degli eventuali rimedi amministrativi o giurisdizionali ovvero per il decorso dei termini per ricorrere. Le inevitabili difficoltà conseguenti alla prima applicazione delle nuove disposizioni previste dal decreto-legge n. 151 del 27 giugno scorso — che ha previsto, tra l'altro, l'introduzione della cosiddetta pa-

tente a punti più volte richiamata dallo stesso onorevole interpellante — non toccano l'effettivo valore e lo sforzo del Governo nel campo della sicurezza stradale, argomento di assoluta urgenza con i risvolti drammatici che tutti noi possiamo tristemente constatare al termine di ogni fine settimana. Lo ricordava l'onorevole Pasetto che ha fatto riferimento e tesoro di una notizia data ieri dal ministro Lunardi.

Inoltre, le campagne informative, la maggiore attenzione da parte degli organi di polizia che presuppone una moderna azione di informazione e di prevenzione, le nuove disposizioni legislative, tutto ciò scaturisce da un principio unico: la vita e la salute dei cittadini. Tant'è che, già nella mattinata di martedì 1° luglio, il dipartimento di pubblica sicurezza del Ministero dell'interno ha diramato una dettagliata circolare che illustra le novità introdotte dal decreto-legge. Tale circolare ha indicato, inoltre, i conseguenti adempimenti per gli operatori di polizia stradale connessi con il nuovo istituto della patente a punti. Per l'entrata in funzione del relativo sistema di comunicazione telematico, il dipartimento dei trasporti terrestri (la motorizzazione civile, tanto per intenderci) è attualmente collegato con la polstrada, con l'Arma dei carabinieri, con la Guardia di finanza e con la maggior parte dei comandi di polizia municipale ed è pronta ad attivare in tempi brevissimi anche altri collegamenti.

I comandi territoriali di polizia stradale, inoltre, assicurano la piena disponibilità a trasmettere all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida anche notizie relative a violazioni rilevate da organi accertatori non ancora collegati con la banca dati, i quali possono allo scopo utilizzare pure le comuni reti Internet.

Si conclude evidenziando gli sforzi che si stanno attuando nell'operare sui diversi fronti che compongono il problema della sicurezza stradale. Si dà assicurazione che nulla verrà tralasciato per garantire la vita e l'incolumità dei cittadini e, nel contempo, si potrà contare, come sempre, sulla professionalità e sull'azione accorta degli organi preposti alla contestazione

delle infrazioni considerata la complessità della materia e la delicatezza della brevissima fase di transizione tra il vecchio e il nuovo.

Onorevole Pasetto, prenderò qualche secondo in più per dirle che, in effetti, lei ha fatto riferimento all'informazione ma, per quanto riguarda la patente a punti, ne stiamo parlando da parecchio tempo. Anch'io più volte, in Commissione trasporti ma anche in Assemblea, credo di aver avuto l'opportunità e la possibilità di indicare questo provvedimento come una tappa fondamentale, anche perché lo stesso era già previsto da una legge di delega.

Certamente, bisogna potenziare l'attività informativa sia da parte del mio Ministero, sia da parte di altri organi dello Stato come quelli comunali e provinciali. Credo che l'obiettivo dovrà essere raggiunto pienamente anche con il conforto degli strumenti di diffusione e dei mass media.

Non vorrei che tutta l'attenzione nei confronti della patente a punti e dei provvedimenti contenuti nel suddetto decreto-legge si esaurisse nello spazio di una settimana o di dieci giorni. Non vorrei che, finita la curiosità riguardante la patente a punti e le infrazioni che possono portare al ritiro della stessa, tutto tornasse nel dimenticatoio. Questa è la mia grande preoccupazione. Ecco perché l'informazione deve esserci sempre, non soltanto nella fase di rodaggio del provvedimento. Mi auguro che tutto ciò avvenga e che vi sia un impegno costante, come è sempre avvenuto, da parte del Parlamento.

Durante la discussione sulle linee generali in Commissione trasporti ho proposto che vi sia un monitoraggio costante anche da parte delle competenti Commissioni di Camera e Senato. Ritengo si tratti di un impegno da portare avanti con il conforto del Governo che ha a disposizione i mezzi per rendere più agevole il lavoro delle Commissioni stesse.

In ogni caso, il Governo ha ribadito la sua disponibilità: lo ha fatto ieri sera il ministro Lunardi in Commissione trasporti, l'ho fatto più umilmente io nella

stessa Commissione ed, ora, lo ripeto in aula. Il Governo è disponibile ad accogliere i contributi migliorativi eventualmente proposti da tutti i gruppi. Quando si parla di sicurezza e di tutela della vita umana, infatti, non esistono maggioranza e minoranza. Ovviamente, bisogna sottrarsi ad alcuni condizionamenti ideologici per ottenere la riduzione di stragi che non possono più essere tollerate da un paese civile.

PRESIDENTE. L'onorevole Pasetto ha facoltà di replicare.

GIORGIO PASETTO. Signor viceministro, di buone intenzioni sono lastricate le vie dell'inferno! Sono preoccupato non tanto delle considerazioni che lei ha svolto prescindendo dal testo scritto, quanto da quell'insieme di richiami burocratici che dicono tutto e, sostanzialmente, nulla rispetto all'interpellanza.

Sarò breve ed assicuro il Presidente che il tempo da me impiegato nelle fasi di illustrazione e di replica dell'interpellanza sarà inferiore a quello di altri colleghi.

La questione non è se sia nato prima l'uovo o la gallina. Il problema è la confusione che si è determinata ed i procedimenti che si determineranno con i ricorsi al giudice di pace.

Detto questo, svolgerò solo alcune considerazioni. Bisogna procedere rapidamente ed in modo semplice alla divulgazione del testo. Su questo punto ci aspettiamo assicurazioni perché ciò non può avvenire per caso. Il Capo del Governo ha una grande capacità di comunicazione: la metta in campo anche su tale questione. Basterebbero inserti sui giornali che spieghino semplicemente le nuove norme.

Non possiamo stare tranquilli rispetto a una situazione come questa, perché, anche se apprezzo le sue considerazioni, signor viceministro, ritengo vi sia il bisogno di fare chiarezza sulle misure, così come ritengo vi sia il bisogno di deterrenza. Abbiamo il corpo della Polizia stradale che è sottodimensionato del 10 per cento rispetto all'organico previsto. Invito i colleghi, e siamo in pochi, a valutare quante

sono le pattuglie in circolazione e di quanto siano diminuite le pattuglie che vigilano sulle nostre strade ed autostrade.

La richiesta che emerge dalla nostra interpellanza è quella di ottenere informazione. Rivolgiamo tale richiesta al Governo, perché riteniamo che questa debba essere messa in campo proprio dal Governo, lasciando stare quello che poi faranno i municipi, le amministrazioni comunali e le amministrazioni provinciali.

Questa operazione di informazione, peraltro, va fatta subito, perché già in questo momento quelle misure incidono sul comportamento degli automobilisti, sia in positivo, sia sul piano delle prescrizioni contenute nel decreto stesso, sia (soprattutto) con riferimento al meccanismo della diminuzione dei punti, meccanismo che è già operante.

Credo, quindi, che a fronte di questo salto di qualità — che è positivo perché ci allinea agli altri paesi europei — sia necessaria un'azione suppletiva. Questo perché non siamo in presenza del cartello, bensì siamo in presenza di una modalità che segna un rapporto diverso tra il cittadino utente, l'automobilista e lo Stato.

(Iniziativa normativa volte a garantire la certezza della pena — n. 2-00829)

PRESIDENTE. L'onorevole Ascierto ha facoltà di illustrare l'interpellanza La Russa n. 2-00829 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 7*), di cui è cofirmatario.

FILIPPO ASCIERTO. Il 20 luglio del 1999 in via Padova, a Milano, quattro rapinatori entravano in una gioielleria. Uno dei quattro sparò contro il titolare, Ezio Bartocci, uccidendolo davanti alla moglie. Dopo alcuni mesi i responsabili della delitto furono arrestati. Il relativo processo si è concluso con tre ergastoli ed una condanna a 17 anni, per un imputato, evidentemente, con delle responsabilità minori.

Lo scorso 26 giugno 2003, la corte d'assise d'appello ha scarcerato Luciano

Carmeli, uno dei protagonisti della vicenda, perché le sue condizioni di salute non erano — e sembra che non siano — compatibili con la custodia cautelare. Lo stesso giorno il Carmeli si è presentato al commissariato e gli è stata notificata anche una vecchia pendenza del 1990; in seguito, non si è più ripresentato al commissariato, facendo perdere le sue tracce e ieri, per fortuna, è stato ritrovato a casa della convivente del suo « storico » amico.

Questa vicenda ha sollevato molte giustificate rimostranze, nei confronti di un sistema della giustizia, di un sistema della sicurezza del cittadino, che deve ancora fare dei passi in avanti, a favore della popolazione e a favore delle vittime della criminalità. Ci si è trovati — sebbene con delle ragioni sotto il profilo umanitario e di rispetto della dignità dell'uomo — di fronte all'incredibile situazione di veder transitare nel quartiere il carnefice, magari del proprio marito, di colui che ha distrutto la propria famiglia.

Allora, se ragioni umanitarie ci devono essere, bisogna pensare anche alle ragioni umanitarie delle vittime della criminalità.

Bisogna iniziare a pensare in modo costante al dolore che rimane nei cuori di queste persone, che hanno perso in maniera così violenta e assurda un proprio caro. Allora, ci chiediamo come mai, di fronte a reati così gravi, sia possibile tornare in libertà anche se si è affetti da una malattia grave come quella del Carmeli, vale a dire l'AIDS. Costui era malato di AIDS quando, quattro anni fa, commise il reato in questione ed era malato di AIDS quando commise altri reati in precedenza.

So che si sta lavorando per migliorare il sistema carcerario, che si sta lavorando per migliorare il sistema della giustizia, ma occorrerebbe che all'interno delle carceri ci fossero strutture sanitarie, nelle quali la dignità dell'uomo e soprattutto del malato possa trovare adeguate risposte e dove chi ha commesso un efferato delitto possa scontare la pena prevista per il reato commesso, senza il rischio di ritrovare tale soggetto in libertà nello stesso quartiere

dove ha ucciso una persona che, quel giorno, stava svolgendo la sua normale attività di vita.

Questo è il motivo per il quale ci siamo interrogati, pur apprezzando il lavoro delle forze dell'ordine che, proprio ieri — e questo è motivo di soddisfazione —, hanno individuato il Carmeli.

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

GIUSEPPE VALENTINO, Sottosegretario di Stato per la giustizia. Signor Presidente, l'interpellanza testè illustrata dall'onorevole Ascierto assume una connotazione diversa alla luce della pregevole iniziativa di polizia giudiziaria che, in tre giorni, ha consentito l'individuazione e l'arresto del Carmeli.

Il problema, posto soprattutto nella fase esplicativa, è quello dell'atteggiamento che il Governo dovrà assumere rispetto ad una normativa che esiste da tempo e che, negli auspici dell'onorevole Ascierto, dovrebbe essere rivisitata, al fine di renderla più conferente alle aspettative dell'opinione pubblica che ha ansia di certezza della pena.

Onorevole Ascierto, le comunicherò brevemente le risposte fornitemi dagli uffici e poi mi consentirà una conclusione sui programmi del Governo in ordine alle domande da lei evocate nel suo intervento.

Il 26 giugno 2003, la corte d'appello di Milano, su richiesta della procura, ha disposto la revoca della misura cautelare in carcere nei confronti del Carmeli, ordinandone l'immediata scarcerazione, motivando circa l'inopportunità di qualsiasi altra misura cautelare alternativa.

La revoca era motivata dalle condizioni di salute del detenuto il quale, sulla base di quanto evidenziato nella relazione medica del centro clinico ospedaliero della casa di reclusione di Milano, Opera, del 19 giugno 2003 — quindi, soltanto qualche giorno prima del provvedimento —, poi confermata dall'Azienda ospedaliera San Paolo di Milano, si trovava in condizioni di salute incompatibili, anche in ragione della

prognosi a breve-medio periodo, con la detenzione in carcere.

La corte d'assise d'appello ha applicato l'articolo 286-bis, in base al quale non può essere mantenuta la custodia cautelare in carcere nei confronti di chi sia affetto da HIV e ricorra una situazione di incompatibilità con lo stato di detenzione. L'incompatibilità sussiste, ed è dichiarata dal giudice, nei casi di AIDS conclamata o di grave deficienza immunitaria; negli altri casi l'incompatibilità per infezione da HIV è valutata dal giudice tenendo conto del periodo residuo di custodia cautelare e degli effetti che sulla pericolosità del detenuto hanno le sue attuali condizioni fisiche.

Il 26 giugno, prima di rendersi irrimediabile, Carmeli si era presentato, come prescritto, al commissariato di pubblica sicurezza, Greco Turro, di Milano, ove era stato invitato a presentarsi anche il giorno successivo al fine di essere sottoposto alla misura della sorveglianza speciale di pubblica sicurezza che gli era stata inflitta nel 1990.

Il giorno seguente non ha ottemperato all'invito, comunicando telefonicamente l'impossibilità di raggiungere il commissariato a causa delle proprie condizioni di salute ed assicurando che avrebbe ottemperato all'invito stesso il successivo giorno 28. Poiché neanche in quest'ultima data Carmeli si è presentato all'ufficio di polizia, la questura di Milano ha attivato i conseguenti controlli nel corso dei quali ha accertato che il pregiudicato non risultava presente presso il domicilio che aveva indicato.

Diramate le ricerche, la squadra mobile della questura di Milano ha rintracciato Carmeli il giorno 2 luglio alle ore 20,30 a casa della convivente di uno dei complici nella rapina ai danni del gioielliere Bartocci.

Questa è la spiegazione dei fatti nella loro evoluzione storica e nel loro concatenarsi, per effetto dei passaggi di competenze fra medici, pubblici ministeri e giudici. Sono comunque in corso indagini. Non è al momento possibile esprimere un giudizio complessivo sulla vicenda.

Le notizie diffuse in un primo momento hanno suscitato sconcerto, poiché fanno seguito a quelle di altre scarcerazione che hanno sollevato indignazione nell'opinione pubblica al punto tale che una sensibile moltitudine di cittadini lamenta eccessivo lassismo da parte delle istituzioni e perde fiducia nella magistratura.

Tutto ciò impone dunque di avviare un'indagine per verificare se i provvedimenti adottati dall'autorità giudiziaria siano coerenti con la normativa vigente e con la logica giuridica, oltre che con i sentimenti di pietà, di umanità o di compassione, e se abbia sbagliato il medico nel certificare la gravità del malato o il magistrato nella valutazione della documentazione sanitaria o nell'applicazione della legge.

Questa vicenda, a prescindere dalla conclusione che potrà avere, costituisce certamente motivo di riflessione sulla normativa vigente: ci si chiede se certa legislazione garantista, forse un po' datata, abbia ragione di permanere o debba essere rivista in un contesto più ampio.

In conclusione, la legislazione che vieta la detenzione per chi è affetto da HIV e sia giudicato incompatibile con il regime carcerario va rivista, in modo equilibrato, tenendo conto che accanto alle esigenze del malato detenuto vi sono anche, e soprattutto, le esigenze di sicurezza dei cittadini e il diritto delle vittime di avere la certezza che chi le ha offese sconti per intero la pena giustamente inflitta.

La proposta da lei formulata, di allestire all'interno delle carceri strutture idonee a curare i detenuti gravemente malati, è oggetto di grande attenzione da parte del Ministero. In questo momento si stanno confrontando due scuole di pensiero: se sia più opportuno ed economico realizzare ciò all'interno del carcere, ovvero se si possano realizzare all'interno di strutture per così dire « laiche » reparti allestiti con sistemi di sicurezza che garantiscano le cure, da un lato, e l'isolamento di coloro che si sono resi responsabili di gravi reati, dall'altro.

Si tratta di un tema su cui si sta discutendo, è in corso una conferenza proprio sull'argomento, e ritengo che entro l'anno la soluzione sarà certamente adottata.

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

FILIPPO ASCIERTO. La ringrazio, signor sottosegretario, la ringrazio di cuore per le parole che non sono solo una risposta a un'interrogazione, ma costituiscono una speranza reale per un sistema di giustizia diverso nel nostro paese.

Viviamo davvero un momento di sconforto e di attesa, per questo sono importanti le parole che lei ha proferito. Viviamo nell'attesa di una certezza della pena che ancora oggi non c'è, una certezza della pena che è nelle speranze di ogni cittadino, una certezza della pena che è nell'esigenza di ogni vittima della criminalità.

Sono molti gli episodi che si sono ripetuti nel corso degli anni e che ancora oggi si ripetono. Talvolta, ci lasciano davvero con l'amaro in bocca. Allora, sapere che è in corso un percorso diverso ci dà fiducia, ma soprattutto ci dà la forza di continuare in queste battaglie, nelle quali crediamo fino in fondo, e dà al cittadino la certezza che, in questa legislatura, qualche nuovo spiraglio si aprirà nel corso dei prossimi anni. È anche opportuno dirci quello che ci siamo detti, in modo molto chiaro, qui in Parlamento, alla luce di ipocrisie di fondo che sono, comunque, latenti, quando si parla di indulto, di indultino, di amnistie varie e di condoni nel campo degli sconti di pena. È bene sentire le parole delle vittime, sentire cosa provano nel momento in cui rivedono il proprio aguzzino in libertà. Sapete cosa ha detto il figlio del Bartocci? Ha detto questo: non voglio mai più vederlo e, quando morirà, farò una festa.

Se un sistema della giustizia non dà soddisfazione alla vittima della criminalità, proprio per quanto attiene alla parola giustizia, rimane un senso di amarezza e,

addirittura, di sofferenza e di vendetta. Dunque, non possiamo concepire un sistema della giustizia fatto in questo modo, proprio nel rispetto dei cittadini. È importante capire che, da parte del Governo, c'è la volontà di rivedere la normativa, ad esempio, per coloro che sono detenuti e malati di HIV. Quanto ai pareri dell'opinione pubblica, leggendo cosa pensano le persone di un detenuto malato di HIV, ci si accorge che, pur nel rispetto della malattia del detenuto e dell'essere umano, egli è considerato pericoloso come quando ha commesso il reato. Su uno dei quotidiani di questi giorni, si legge la dichiarazione di un parente del Carmeli, che dice: sì, è passato da me e ha chiesto dei soldi, ma l'ho visto come sta da dieci anni.

Quindi, la normativa va rivista, nel rispetto del malato, ma del malato che deve scontare la pena fino in fondo. Poi, dobbiamo rivedere la legge Gozzini. E dobbiamo rivedere anche la legge Simeone, perché hanno beneficiato di questa legge anche — e faccio un esempio clamoroso di qualche anno fa — coloro che uccisero un poliziotto durante il sequestro Soffiantini. E molti di coloro che hanno usufruito dei benefici di legge, si erano resi responsabili di gravi delitti.

Allora, ringraziando il Governo per la sensibilità dimostrata nel capire l'esigenza di sicurezza del cittadino, auspicando interventi rapidi, anche qui in Parlamento, per cambiare il sistema della giustizia, a nome dei deputati di Alleanza nazionale vogliamo esprimere la più grande vicinanza alle vittime della criminalità, che ancora portano i segni profondi del dolore causato dal percorso criminale che ha investito la loro vita.

(Impatto ambientale del progetto preliminare per la realizzazione di un collegamento in galleria tra Prosecco e Porto Vecchio (Trieste) — n. 2-00744)

PRESIDENTE. L'onorevole Damiani ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00744 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 8*).

ROBERTO DAMIANI. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio, onorevole Nucara, ha facoltà di rispondere.

FRANCESCO NUCARA, *Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Signor Presidente, in merito a quanto richiesto con l'interpellanza con la quale gli onorevoli Damiani e Boato esprimono una viva preoccupazione per le conseguenze che deriverebbero dalla realizzazione del progetto « Penetrazione nord di Trieste », così come proposto, in quanto non avrebbe previsto le alternative tecniche e progettuali così come la norma vigente in materia di valutazione di impatto ambientale prevede, determinando notevole trasformazioni territoriali ed effetti negativi sulla qualità della vita dei cittadini in termini di impatto ambientale, di incremento all'inquinamento acustico ed atmosferico nonché costi sociali pesanti, si rappresenta quanto segue.

Riguardo alle competenze del Ministero per l'ambiente e la tutela del territorio circa lo svolgimento della procedura di VIA, è opportuno preliminarmente rappresentare il quadro procedurale che caratterizza la questione. La regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, Direzione regionale della viabilità e dei trasporti, ha trasmesso l'istanza ai fini dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale, con nota 5 marzo 2003, pervenuta alla direzione VIA in data 7 marzo 2003. La direzione valutazione impatto ambientale ha ultimato, ai fini della procedibilità allo svolgimento della procedura istruttoria di VIA, ai sensi del capo II, del decreto legislativo n. 190 del 2002, la verifica di conformità a quanto previsto dalla normativa vigente della documentazione trasmessa e recentemente perfezionata da parte della regione con due successive note del 17 e del 29 aprile 2003. La direzione VIA, riscontrata la conformità della documentazione pervenuta, ha inol-

trato alla commissione speciale VIA la documentazione trasmessa a corredo dell'istanza avanzata ai fini dell'espressione del parere di competenza di cui all'articolo 20 del citato decreto legislativo.

Quest'ultima, ha comunicato il formale avvio dell'istruttoria tecnica con nota del 12 giugno 2003 ed esprimerà il proprio parere di competenza nel termine previsto dalla normativa citata. La regione Friuli-Venezia Giulia ha fatto pervenire al Ministero per l'ambiente e la tutela del territorio le numerose osservazioni pervenute affinché possano essere adeguatamente considerate nell'ambito della predetta istruttoria. Tutte le osservazioni sono state poi trasmesse, con più note, alla commissione speciale VIA per le valutazioni di merito.

La contrarietà manifestata dai cittadini al progetto è circostanza nota al Ministero per l'ambiente e la tutela del territorio, in quanto lo stesso ha potuto preliminarmente visionare le numerose osservazioni già pervenute, inviate da soggetti pubblici e privati, che pongono in rilievo sia aspetti di merito tecnico del progetto proposto, sia aspetti legati ad alcune difficoltà insorte nella sede regionale dovute alla mancata consultazione da parte del pubblico della documentazione inerente il progetto e ricollegabili, in particolare, al fatto di essere stata messa a disposizione una sola copia cartacea della documentazione di rito. I competenti uffici regionali, contattati per le vie brevi in merito a dette difficoltà palesate, hanno assicurato che, in ogni caso, tutti i cittadini hanno avuto la possibilità di esercitare tale diritto e che qualche problema, peraltro risolto, è stato provocato dalla rilevante affluenza pubblica.

Per quel che riguarda gli aspetti di merito, si precisa che essendo demandato alla commissione speciale VIA lo svolgimento dell'istruttoria tecnica sul progetto in questione, tutte le osservazioni che sono già pervenute o che perverranno anche dopo i previsti 30 giorni, purché in tempo utile ai fini di un loro esame nell'ambito dell'istruttoria per l'espressione del parere di cui all'articolo 20 del decreto legislativo

n. 190, saranno trasmesse alla citata commissione speciale. In merito al secondo quesito, sulla base di quanto sopra descritto, in ordine al quadro procedurale per il progetto in questione, la preliminare verifica di conformità svolta dal servizio VIA, ha portato a ritenere l'istanza avanzata procedibile ai fini dello svolgimento della istruttoria tecnica da parte della commissione speciale di VIA, di cui all'articolo 20 del citato decreto legislativo.

In merito alle carenze dello studio di impatto ambientale rappresentate in numerose osservazioni pervenute, si sottolinea che le stesse, se riscontrate dalla commissione speciale VIA in sede di istruttoria tecnica, possono (entro i primi 30 giorni dall'avviso della fase istruttoria) essere oggetto di richiesta di integrazioni e che, se ritenute sostanziali, dovranno essere sottoposte alla medesima procedura di pubblicità degli atti attraverso avviso al pubblico sui quotidiani e deposito per la consultazione.

Per quel che riguarda il terzo quesito, circa l'individuazione di diversi progetti a cui destinare le risorse economiche, come affermato dagli onorevoli interroganti, l'opera in questione è stata prevista dall'intesa tra il Ministero delle infrastrutture e la regione Friuli Venezia Giulia e, pertanto, non rientra nelle competenze né del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio né credo, a questo punto, del Ministero delle infrastrutture, fatti salvi gli aspetti concernenti la VIA di cui ho già riferito. Essendo stato firmato un accordo di programma quadro tra il Ministero delle infrastrutture e la regione Friuli Venezia Giulia, soltanto la regione può denunciare tale accordo e rivederlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Damiani ha facoltà di replicare.

ROBERTO DAMIANI. Signor Presidente, mi scuso per le difficoltà vocali. Mi permetto di ricordare la seduta della Camera del 13 maggio quando, in sede di votazione su un'importante risoluzione in tema di politiche europee (si ottenne il voto unanime della Camera), la maggio-

ranza di Governo aveva ribadito in maniera esplicita di considerare prioritario il suo impegno per il Corridoio numero 5. Si era speso in tal senso, di lì a poco, anche il Presidente del Consiglio Berlusconi, intervenendo nella campagna elettorale per il rinnovo del consiglio regionale e per le elezioni indette dal presidente del Friuli Venezia Giulia.

Ha ragione, dunque, l'assessore regionale dei trasporti della precedente giunta, il quale aveva sottolineato come su questo obiettivo vi fosse un'ampia convergenza politica, premessa oltretutto necessaria per superare, grazie alla compattezza interna, le note difficoltà esterne.

Paradossale era parso, invece, che per una finalità importante, da tutti sostenuta, si fosse voluto aggiungere dall'alto l'ipotesi di un'opera pubblica contestabile (il progetto di penetrazione di Trieste da nord-ovest); sono, infatti, contestabili, sotto il profilo di impatto ambientale, l'elevatissima spesa di realizzazione e l'insostenibile costo annuo previsto per la sua gestione.

Dal paradosso, breve fu il passo verso il gioco delle parti, degno, si fa per dire, di Feydeau e dei suoi *vaudeville*. L'accesso a nord-ovest di Trieste e l'allaccio alla grande viabilità in galleria furono, infatti, formalmente indicati quali punti del programma della Casa delle libertà nell'opuscolo elettorale diffuso dalla candidata alla presidenza della regione, Alessandra Guerra, ma dichiaratamente elaborato da un pool di cosiddetti super esperti rappresentativi di Forza Italia, Alleanza nazionale e Lega nord e, mi dispiace dirlo, anche dell'UDC. È ribattezzato l'Officina, forse in segno di omaggio al Presidente operaio. Tutti insieme appassionatamente allora!

Trascorrono pochi giorni ed un assessore regionale, ora decaduta, candidata non rieletta nel collegio di Trieste, leghista come la candidata Alessandra Guerra, commissiona a sua spese e rende pubblico un sondaggio dal quale emerge la fortissima contrarietà della cittadinanza al-

l'opera; contrarietà interamente condivisa o meglio ancora scavalcata strumentalmente dalla committente.

A questo punto irrompe sulla scena il già citato assessore regionale dei trasporti, il quale si affida ad un messaggio politico elettorale a pagamento sul quotidiano *Il Piccolo*, di cui riporto una frase: « Mi sono trovato nella necessità », ha scritto l'assessore, interlocutore del Governo in tale circostanza, « di agire in tempi brevissimi, senza propagandare l'iniziativa, altrimenti i soldi non sarebbero stati assegnati a Trieste. Così ho lavorato con gli uffici regionali nella massima riservatezza e rapidità, ottenendo dal Governo una prenotazione di 3 mila miliardi di vecchie lire per Trieste »!

Trovo inquietante questa affermazione. Cosa significa tutto ciò? Significa che le istanze della periferia ottengono ascolto e finanziamenti da questo Governo, non in base a criteri oggettivi e trasparenti, ma tanto in quanto le relative attività siano rapide e ciò che più allibisce, spaventa è che sono improntate alla massima riservatezza.

Su questa vicenda, nelle ultime settimane della trascorsa campagna elettorale, la città di Trieste ha registrato la clamorosa, scomposta e frenetica abiura da parte delle forze politiche del centrodestra: scena simile a quella dell'abbandono della nave nel naufragio del *Titanic*, nell'illusione che a pagare per l'idea del « bucone » potesse essere soltanto il malcapitato assessore forzista e lei, la candidata presidente, ormai nella polvere, dopo che ad elevarla agli altari, per il suo *appeal* esteriore e politico, era stato, ad Udine, un Berlusconi particolarmente votato ai complimenti e alle galanterie e come il Pangloss di Voltaire, ostinato a presentarcela quale leibnitzianamente la migliore dei candidati possibili. In confronto a questa abiura, il celebre episodio della folgorazione di Paolo di Tarso sulla via di Damasco rivaleggia in banalità con la caduta da cavallo della contessa Pallavicini di foscoliana memoria e pare un villeggiante

costretto a rinunciare, causa mal tempo, al suo *déjeuner sur l'herbe*: è il Bonaparte della Beresina!

La potenziale soddisfazione politica per tale retromarcia, le cui avvisaglie sono chiare anche nella risposta del sottosegretario, non attenua tuttavia il disagio per una così manifesta incoerenza culminata nel parere cinicamente espresso dal comune di Trieste, guidato dalla maggioranza di centrodestra, in sede di valutazione dell'impatto ambientale dell'opera. Nè vorrei apparire troppo malizioso ponendo in relazione la tortuosità del percorso di questo « progetto » con l'incresciosa, non preavvertita assenza del Governo in una seduta di sindacato rispettivo della Camera convocata a campagna elettorale ancora in corso e nella quale lo stesso Governo non avrebbe potuto assumere una posizione in merito; posizione che comunque avrebbe smentito il gioco delle parti operato sul territorio dallo stesso centrodestra.

Prendo atto della risposta del Governo: errare è umano, perseverare è diabolico. Ad essa associo la memoria dell'invito che una celebre distilleria triestina rivolse per anni agli sportivi, di consolarsi per le sconfitte e di brindare alle vittorie della squadra del cuore, in ogni caso con i suoi distillati, ottimi anche nel caso di pareggio.

Si usa dire che il tempo è galantuomo: in questa circostanza lo è stato. Con l'avvenuta elezione di Riccardo Illy a suo presidente, la regione è sin d'ora nelle condizioni di presentare proposte articolate e credibili relative a progetti sostenibili.

Nel clima focoso della campagna elettorale che ho testè richiamato, Umberto Bossi aveva dichiarato che in caso di vittoria di Illy i cordoni della borsa, ben saldamente in mano al suo amico ministro Tremonti, si sarebbero stretti impietosamente. Sono fiducioso che tale affermazione verrà smentita nei fatti e con i fatti, a beneficio di immagine anche di questa maggioranza di Governo cui partecipano donne e uomini che per loro fortuna e per la fortuna del paese, sempre minori punti

di contatto dimostrano di avere con gli arroganti disvalori culturali propugnati da Umberto Bossi.

A quest'ultimo vorrei in questa circostanza far giungere i sentimenti sinceri e la profonda gratitudine delle genti giuliane e friulane per aver egli suggerito ai suoi alleati una candidatura alla presidenza della regione che si è rivelata mirabilmente funzionale al clamoroso successo di Riccardo Illy.

(Iniziativa a sostegno dell'occupazione del settore bancario nella provincia di Bergamo - n. 2-00771)

PRESIDENTE. L'onorevole Stucchi ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00771 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 9*).

GIACOMO STUCCHI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei brevemente illustrare questa interpellanza e richiamare soprattutto l'attenzione del rappresentante del Governo circa i contenuti della prossima risposta. Credo, infatti, sia opportuno basare la risposta del rappresentante del Governo su dati storici e su una situazione che è cominciata nel 1994 e che ci vede, a distanza di quasi dieci anni, in una situazione nella quale 500 posti di lavoro, - il sistema bancario bergamasco -, sono andati perduti per via di scelte compiute dal gruppo San Paolo.

Specifico anche che questa che alcuni hanno visto come una interpellanza rivolta contro una scelta, quella di far rivivere il Banco di Napoli, non è una interpellanza contro il Banco di Napoli.

Ognuno giustamente difende le prerogative della propria terra e questa interpellanza sottoscritta da deputati di tutti i gruppi della maggioranza, soprattutto lombardi, e da rappresentanti anche di alcuni gruppi dell'opposizione, concerne un problema assai sentito all'interno della comunità bergamasca.

Tant'è vero che già nel 1999 tutte le forze politiche e sociali rappresentate nel consiglio provinciale di Bergamo avevano

sottoscritto un documento in cui chiedevano al San Paolo il rispetto degli accordi circa l'ex Banca provinciale lombarda. Non è quindi una problematica di tipo localistico, ma è una questione di rapporti tra la società proprietaria ed la comunità bergamasca, in questo caso, ma, più in generale, lombarda. Una banca che era il fiore all'occhiello del nostro sistema creditizio provinciale e sicuramente importante anche nel contesto lombardo e nazionale, che è stata svuotata, non soltanto in termini economici, ma soprattutto in termini di capitale umano.

Questa è, secondo me, la questione più grave: la scelta fatta dal San Paolo non può essere certamente condivisa e va denunciata. È per questa ragione che noi chiediamo al Governo di verificare con la società proprietaria — naturalmente, per quanto è possibile — questo tipo di percorso che ha prodotto grave nocimento all'economia e alla comunità bergamasca e lombarda nel suo insieme.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, onorevole Armosino, ha facoltà di rispondere.

MARIA TERESA ARMOSINO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze.* Signor Presidente, colleghi, i problemi posti dagli interpellanti sono problemi evidentemente rilevanti, avendo ad oggetto i risvolti occupazionali derivanti dall'incorporazione della Banca provinciale lombarda nell'Istituto bancario San Paolo di Torino avvenuta nel gennaio 1994.

Purtroppo, debbo precisare al collega interpellante che tutte le questioni sollevate attengono a materie rimesse all'esclusiva autonomia imprenditoriale e decisionale dei competenti organi aziendali e non rientrano tra quelle oggetto di intervento da parte delle autorità creditizie.

In particolare, la materia attinente alle politiche di gestione del personale, in quanto variabile che concorre a definire la struttura organizzativa, è rimessa alla contrattazione tra banca, quale datore di lavoro, e organizzazioni sindacali dei lavoratori.

In via generale, le operazioni di consolidamento e di razionalizzazione societaria dei gruppi bancari sono valutate — come è noto — dalla Banca d'Italia sulla base dell'osservanza delle regole prudenziali e della coerenza del piano industriale con gli obiettivi strategici che si intendono perseguire.

Per quanto concerne, infine, la modifica degli accordi originariamente stipulati tra i contraenti, devo far presente che, anche in questo caso, la materia esula dall'ambito degli interventi di competenza dell'organo di vigilanza. Gli accordi, infatti, possono essere liberamente rinegoziati d'intesa fra le parti e, qualora una di queste risulti inadempiente, troveranno applicazione gli ordinari rimedi civilistici. È evidente che il problema che è stato sollevato ci pone di fronte ad una riflessione sull'esistenza, sull'attualità e sul funzionamento degli organismi esistenti nel nostro ordinamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Stucchi ha facoltà di replicare.

GIACOMO STUCCHI. Grazie, signor Presidente. Ringrazio anche il sottosegretario perché mi aspettavo una risposta di questo tipo: so benissimo quali sono le competenze del Governo e so che cosa è possibile fare, però vi sono alcune questioni che forse è opportuno ricordare.

Nel piano industriale presentato dal San Paolo IMI, il Banco di Napoli era destinato a scomparire e ad essere inglobato nel grande sistema San Paolo. Quando questo piano industriale è stato pubblicizzato c'è stata una rivolta delle istituzioni locali, che hanno convocato — tra virgolette — i responsabili, tra i quali Rainer Maserà del Banco San Paolo, e da quella riunione è emerso un nuovo piano industriale che prevedeva nuovamente una scorporazione del Banco di Napoli e la nascita di un nuovo Banco di Napoli a partire proprio dal mese di luglio di quest'anno.

Quindi, questo piano industriale è stato modificato, perché i rappresentanti istituzionali di quella comunità hanno, giusta-

mente, difeso le prerogative dei propri lavoratori.

È altrettanto giusto che un Governo, assieme alle realtà locali, difenda tutte le comunità interessate. Non si tratta, infatti, solo di Bergamo; anche Grandate, Roma, Pesaro e Teramo subiscono un trattamento iniquo rispetto a quello riservato alla città di Napoli.

Sicuramente, altre città, altri punti di riferimento bancari — mi riferisco a Padova, Mestre, Bologna — subiscono un danno relativo rispetto a quello subito dalle altre comunità, in modo particolare dalla comunità bergamasca per quanto riguarda l'ex Banca provinciale. Forse, è opportuno pensare alla realizzazione di strumenti per sollecitare i responsabili di queste banche a comportarsi correttamente. In primo luogo, occorre mantenere gli accordi; purtroppo, gli accordi sottoscritti con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, successivamente, non sono stati onorati, e questo è un fatto gravissimo. In secondo luogo, con riferimento ai vari riassetti, ai vari piani industriali che devono essere approvati, dobbiamo pensare ad una gestione che sia, non dico concordata, ma almeno discussa con i rappresentanti istituzionali delle comunità interessate. Infatti, trovo molto strano che una banca ricca come l'ex Banca provinciale lombarda sia stata acquisita, per il capitale, per le giacenze e per il suo valore, e penalizzata in termini di occupazione: rispetto ai 1.444 posti, all'inizio del 1994, oggi, vi sono 500 risorse lavorative in meno, in una sola provincia, una provincia sicuramente ricca, rispetto agli standard della media italiana, ma che non può sprecare il proprio capitale umano né negare ai propri giovani laureati in economia e commercio o diplomati in ragioneria determinati sbocchi lavorativi. È molto strano che non vi sia tale « discussione » istituzionale.

Credo sia opportuno, quindi, sollecitare nuovamente, non solo il Governo, ma anche le istituzioni regionali, provinciali e il comune di Bergamo (e naturalmente, in modo particolare la dirigenza del San Paolo), prendendo contatti anche con tutte

le altre zone d'Italia penalizzate da questa scelta, per addivenire ad una soluzione diversa. Infatti, se il piano industriale è stato cambiato per tenere in considerazione le esigenze del Banco di Napoli, della comunità napoletana, non vedo per quale motivo non si possa ulteriormente modificare per assecondare la richiesta, non illogica, ma motivata di posti di lavoro dove, effettivamente, vi è un gran numero di operazioni bancarie; tali operazioni devono essere tenute in considerazione perché la redditività di tali banche sicuramente è molto più elevata rispetto a quella delle banche collocate in altre zone del paese.

Mi avvio alla conclusione, chiedendo al Governo una collaborazione su questo tema e proponendo un coordinamento, che è necessario creare, tra Governo, entità regionale, provinciale e comunale per attuare un'azione critica, di cambiamento e di convincimento verso il San Paolo, perché è giusto che tutti siano trattati allo stesso modo. Non ci sono figli di un dio minore all'interno del sistema bancario.

(Procedura di privatizzazione dell'Ente tabacchi italiani - n. 2-00820)

PRESIDENTE. L'onorevole Benvenuto ha facoltà di illustrare l'interpellanza Michele Ventura n. 2-00820 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 10*), di cui è cofirmatario.

GIORGIO BENVENUTO. Signor Presidente, con questa interpellanza urgente ci proponiamo di chiedere al Governo di sospendere, con effetto immediato, le procedure di privatizzazione dell'Ente tabacchi italiani, al fine di acquisire, in tempi brevissimi, il parere dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato per verificare se esista o meno contraddizione tra i principi della concorrenza e le predette procedure di dismissione dell'ETI. Infatti, l'evolversi della vicenda nell'ultimo anno ci sembra indichi, nel comportamento del Governo e nella linea da quest'ultimo seguita sino ad oggi — e ciò ci

preoccupa moltissimo —, molte contraddizioni, una sostanziale opacità ed una mancanza di trasparenza.

Quali sono le ragioni della nostra iniziativa? L'Ente tabacchi italiani vanta una quota di mercato vicina al 25 per cento, mentre il suo principale partner — storico, direi —, la Philip Morris, detiene, sia nell'attività di produzione sia nell'attività di distribuzione, una quota del mercato italiano molto alta (vicina al 60 per cento). Mettendo insieme la quota dell'Ente tabacchi italiani e quella della Philip Morris arriviamo ad una posizione predominante nel mercato vicina all'85 per cento. Inoltre, per effetto dell'accordo di collaborazione esistente tra Ente tabacchi italiani e Philip Morris, abbiamo una situazione nella quale l'ETI ha il 40 per cento della produzione ed il 50 per cento della distribuzione.

Questi dati, che ho voluto ricordare, sono alla base di una scelta, inizialmente adottata dal Governo, in base alla quale, nell'operazione di privatizzazione che veniva avviata, si adottavano due decisioni: con la prima, si escludeva la Philip Morris dalla lista dei possibili candidati all'acquisizione dell'Ente tabacchi italiani; con la seconda si inibivano anche eventuali accordi della Philip Morris con potenziali acquirenti. Questa la posizione iniziale.

Successivamente, tale posizione è stata modificata e si è stabilito, da parte del Governo, che erano praticabili contatti preventivi tra possibili acquirenti e Philip Morris. Questa decisione comporta due possibili disparità di trattamento: la prima tra potenziali acquirenti che, privi del *know-how* industriale, finirebbero per trovarsi in una posizione di difficoltà rispetto ad altri; la seconda tra possibili acquirenti concorrenti della Philip Morris.

Ciò ha determinato, anche sulla base di notizie apparse sulla stampa e di dichiarazioni rese dallo stesso ministro dell'economia (sulle quali ritornerò), una situazione nella quale si sarebbe realizzato un contatto tra Philip Morris e concorrenti all'acquisizione, nella privatizzazione, dell'Ente tabacchi italiani; vi sarebbe stato, in particolare, un contatto con una cordata

di imprenditori e di finanziatori italiani, i quali avrebbero confermato fino al 2005, nei confronti della Philip Morris, l'accordo oggi esistente tra quest'ultima e l'Ente tabacchi italiani.

Su questa questione si sono aperte molte polemiche sui giornali in ordine alle conseguenze di questa procedura; io segnalo in particolare il supplemento del *Corriere della sera*, il *Corriere dell'economia*, che ha sollevato molte questioni e molti dubbi e, soprattutto, la preoccupazione che dietro a questo mutamento di atteggiamento da parte del Governo ci fosse la scelta di favorire una determinata cordata rispetto ad altre. Debbo dire che il ministro della economia e delle finanze ha voluto precisare che era importante che ci fossero questi contatti con Philip Morris, ma la Philip Morris si era impegnata con lui a garantire parità di trattamento a tutte controparti. Ma questa dichiarazione del ministro è praticamente contraddetta dai contenuti di questo accordo tra questa cordata e la Philip Morris, perché la Philip Morris nell'accordo che si sarebbe realizzato, nel pre-accordo, avrebbe inserito una norma nella quale si impegna ad interrompere il contratto con l'ente tabacchi italiano, contratto che va fino al 2005, qualora l'acquirente fosse diverso dalla cordata con la quale ha realizzato questo accordo.

Questo è il motivo per cui chiediamo al Governo di avere delle notizie, delle conferme, soprattutto chiediamo al Governo — poi ci ritornerò nella replica, sulla base delle indicazioni e delle risposte che mi verranno fornite —, se non ritenga che questo comportamento contraddittorio finisca per influenzare pesantemente l'asta che è prevista per il 16 luglio, finisca per determinare una diminuzione del valore della società che deve essere venduta, dei forti danni all'erario, danni conseguenti a questa scelta politica che è stata adottata; chiediamo al Governo — questa poi è anche la ragione del quesito che noi poniamo — se non ritenga che la questione sia preventivamente da porre all'Autorità per la concorrenza e che da questa situa-