

siamo assunti tale impegno ed oggi intendiamo rispettarlo, soprattutto per non alimentare il senso di sfiducia nei nostri cittadini, perché quando si manifesta disponibilità e si assume un impegno, successivamente bisogna essere conseguenti.

Anche se debbo riconoscere che questa mattina, tenendo conto di tale impegno, esprimeremo il nostro voto favorevole al provvedimento in esame, tuttavia intendiamo evidenziare anche le nostre riserve e le nostre perplessità. Quando si è svolta la discussione sulle linee generali, infatti, noi non ci siamo associati al coro che ha avuto come obiettivo il tentativo di enfatizzare la disponibilità del Governo e della maggioranza nei confronti del sud. Noi, invece, non manifestiamo enfasi neppure quando le risorse riguardano il Mezzogiorno, in particolare la Sicilia, se non vediamo chiaro, se non conosciamo gli obiettivi e se non li condividiamo.

La presente proposta di legge, infatti, ci appare frutto di particolarismi e di campanilismi, perché nel corso dell'esame svolto sia in Commissione, sia in Assemblea abbiamo chiesto una valutazione collegata ai bisogni e ai benefici. I porti rappresentano strutture importanti per la competitività e per lo sviluppo, ma debbono rientrare nell'ambito di un piano integrato, avere come obiettivo il potenziamento delle vie navigabili ed avere un collegamento molto stretto.

Devo riconoscere che ci siamo soffermati su tale riflessione, ma non abbiamo avuto risposte né dal Governo, né dal relatore. Tra l'altro, abbiamo contestato il fatto che tali finanziamenti non rientrino tra i fondi ordinari dello Stato e che si sia voluto varare una legge specifica; ci siamo domandati, inoltre, se tali finanziamenti si integrino con quelli che la regione, ha stanziato con la propria finanziaria e se siano collegati al POR relativo ai fondi strutturali comunitari.

In fondo, il presente intervento smentisce gli stessi accordi di programma che il presidente della regione, assieme ad altri rappresentanti del Governo nazionale, ha più volte enfatizzato; si tratta di accordi programmatici ritenuti importanti, perché

collegati tra loro nell'ambito di un sistema complesso dei trasporti in Sicilia. Ebbene, questo provvedimento smentisce la filosofia degli accordi di programma, e nello specifico non sappiamo in che modo si integri con gli altri finanziamenti predisposti allo scopo. Vorrei ricordare, al riguardo, quanto sostenuto dal collega Lumia: in fondo, si tratta di interventi a pioggia.

Ma ciò che turba, e che rende necessaria un'ulteriore riflessione critica, è che per un intervento a pioggia venga provata addirittura una legge. Ebbene, intendiamo dirlo con grande forza ed energia: la Sicilia non ha bisogno di interventi a pioggia, perché se nel passato vi è stato un limite, è stato proprio quello di interventi che non hanno avuto una fase di programmazione.

In passato vi è stato un modo di governare sbagliato, ossia quello di mettersi la coscienza a posto, di dare alcune risorse e di non guardare ad un progetto complessivo per la Sicilia come isola che si vuole integrare con il resto del paese.

La Sicilia non vuole solo fondi, vuole essere messa con le carte in regola per giocare la propria partita dello sviluppo e dell'integrazione con il resto del paese. Allora, il nostro voto sarà favorevole, ma avrà un obiettivo: vedere se la maggioranza sarà coerente nei prossimi passaggi, quando, in occasione dell'esame della legge finanziaria, chiederemo interventi seri in un quadro complessivo strategico per lo sviluppo della Sicilia.

Quando chiederemo finanziamenti per i settori produttivi, per finalizzare alcune risorse per lo sviluppo dell'isola, allora vedremo se si è trattato soltanto di un intervento sporadico che aveva l'obiettivo di dar forza ad un localismo oppure se vi è la vera disponibilità del Governo.

Ci auguriamo che vi possa essere coerenza. Per ciò che ci riguarda, esprimeremo un voto favorevole, ma aggiungiamo queste note critiche, perché non ci riteniamo soddisfatti del percorso che si è portato avanti, ma soprattutto della poca chiarezza degli obiettivi che sono stati

realizzati da parte del Governo e della maggioranza (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Gibelli. Ne ha facoltà.

**ANDREA GIBELLI.** Signor Presidente, anche la Lega nord Padania esprimerà un voto favorevole sul provvedimento in esame; tuttavia, vorrei rivolgere un invito al Governo. Con grande sintesi, vorrei dire che ci troviamo spesso di fronte a provvedimenti che hanno per loro natura un carattere spiccatamente locale. Pertanto, in questi due anni e mezzo, sostanzialmente abbiamo costruito una legislazione attraverso due elementi che si contraddistinguono: da un lato, abbiamo costituito quel grande progetto legato alla legge obiettivo, che dà respiro e avvio a tutte quelle opere che abbiamo costruito insieme (finalmente, infatti, i cantieri si vanno definendo); dall'altro lato, vi è una sorta di compensazione di carattere locale, rappresentata da quei famosi articoli della legge finanziaria che vanno sotto il nome di interventi di interesse locale.

Con riferimento a tali meccanismi, in questi anni vi sono state critiche da parte della sinistra che sostanzialmente, non essendo stata capace di finanziare le opere, un giorno trova la legge Lunardi una legge non democratica e il giorno dopo considera quei dispositivi legati agli interventi di interesse locale misure di carattere localistico.

Mai ho sentito in quest'aula un intervento di carattere complementare rispetto a questi due aspetti. Infatti, se, da una parte, concentriamo la maggior parte delle risorse sulle grandi opere, dall'altra parte, non possiamo perdere di vista l'interesse locale rispetto a cui si registrano, in alcuni punti molto determinati, storture del sistema (i cosiddetti colli di bottiglia) oppure limiti infrastrutturali che devono essere risolti in maniera puntuale.

Dove sta l'osservazione? Evidentemente, interventi, quali quelli oggi in esame e quelli della settimana scorsa,

dovrebbero entrare all'interno di un binario che pone la prospettiva del risanamento infrastrutturale del nostro paese in modo sempre evidente, in maniera tale da porci al riparo da leggi che evidentemente hanno un carattere prettamente locale e che molta parte del Parlamento considera come interventi che possono interessare una regione specifica, in cui gli elementi che contraddistinguono le necessità di altre regioni non trovano collocazione.

Quindi, trovare uno strumento che consenta a questi due binari, le grandi opere e le opere di interesse locale, di vivere due momenti distinti ma ugualmente visibili consentirebbe, comunque, di avere una programmazione omogenea, una visione d'insieme che evidentemente, producendo questi risultati, spesso viene a mancare.

Quindi — lo ripeto — preannuncio un voto favorevole, chiedendo al Governo un impegno volto a rivedere quella parte della normativa, nei procedimenti e nella volontà politica, per fare in modo che « a pacchetti » (per usare un termine importante, ma che rende bene l'idea) si possa procedere per il bene del paese in maniera omogenea su tutto il territorio nazionale.

**PRESIDENTE.** Rivolgo un saluto agli studenti della facoltà di giurisprudenza dell'università di Torino presenti sulle tribune che sono in visita alla Camera dei deputati (*Applausi*).

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Di Gioia. Ne ha facoltà.

**LELLO DI GIOIA.** Signor Presidente, abbiamo già espresso durante l'esame del provvedimento approvato la scorsa settimana sulle cosiddette opere infrastrutturali minori un parere sostanzialmente negativo. Poi, però, abbiamo votato tale provvedimento, con grande senso di responsabilità, perché siamo convinti che vi sia la necessità di dare risposte ai problemi che investono gli enti locali e le piccole comunità. Anche sul provvedimento in esame riteniamo di esprimere le nostre contrarietà perché bisogna determinare una programmazione complessiva sul territorio che veda uno sviluppo serio delle

reti infrastrutturali portuali, ferroviarie e del trasporto su gomma.

Proprio in virtù di questo — e mi ricollego anche alle ultime considerazioni svolte dall'onorevole Gibelli — siamo convinti che vi debba essere un raccordo strutturale fra le grandi opere infrastrutturali e le piccole realtà su cui si deve intervenire in questo particolare momento. Tuttavia, il problema si pone proprio su questo punto. Non stiamo vedendo, da parte del Governo, interventi che realizzino una grande rete infrastrutturale che consenta un trasporto integrato nel nostro territorio. Saremmo stati molto più disponibili a verificare un'attività di grande programmazione, come ci era stato promesso in più circostanze, ed a discutere, poi, dei piccoli interventi per le realtà locali.

Non ci spieghiamo in che modo si definiscano tali piccoli interventi perché se è vero che la regione Sicilia ha difficoltà di carattere infrastrutturale è anche vero che bisogna dare risposta ad altre difficoltà esistenti all'interno del nostro territorio. Non per niente abbiamo presentato, insieme all'onorevole Folena ed all'onorevole Leone, la questione del porto di Manfredonia. Infatti, è inconcepibile non prendere in considerazione una realtà di siffatta natura in cui agisce il cosiddetto contratto d'area. Bisogna fare in modo che si possa sviluppare un contratto d'area con reti infrastrutturali che ci consentano anche di poter trasferire: questo è il punto nodale, questa è la discussione che abbiamo affrontato sul decreto riguardante i porti. Bisogna incentivare la realizzazione degli interventi infrastrutturali sui porti perché vi è la necessità di decongestionare il traffico. Non è più possibile che vi sia una grande incidenza del traffico su gomma. Bisogna alimentare il traffico su rotaia e le autostrade del mare che sono state definite anche dall'Unione europea.

Per questo siamo profondamente contrariati da un'iniziativa del Governo che non porta in aula una discussione programmatica seria sugli interventi infrastrutturali in senso più generale in modo da poter discutere, poi, le particolarità, i

cosiddetti colli di bottiglia strozzata. Anche per questo, avendo un grande rispetto del viceministro Tassone, chiediamo un impegno forte del Governo a discutere di tali problemi per fare in modo che vi sia nel paese la possibilità di realizzare le opere infrastrutturali ed il decongestionamento del traffico.

Pertanto, come Socialisti democratici italiani, pur con grande difficoltà, ci rendiamo conto che bisogna votare a favore di questo provvedimento, perché la Sicilia è una di quelle realtà territoriali che hanno un grande *gap* infrastrutturale, soprattutto per ciò che riguarda le realtà portuali (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Socialisti democratici italiani e Misto-Verdi-l'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Nicolosi. Ne ha facoltà.

**NICOLÒ NICOLOSI.** Vorrei esprimere la nostra soddisfazione e preannunciare il voto finale favorevole della componente del gruppo Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI sul provvedimento al nostro esame, dal momento che non dimentico di essere stato per circa dieci anni amministratore del comune di Palermo e di essere stato, in questa legislatura, eletto nel collegio di Termini-Corleone. Valuto, quindi, con estrema soddisfazione il fatto che sia giunta al nostro esame una proposta di legge, che viene segnalata come un provvedimento per interventi localistici, ma che invece ha un suo valore specifico, perché tutto quello che si fa per la Sicilia, per il Mezzogiorno e per la Sardegna ha un valore assolutamente rilevante, se si considerano i ritardi che ancora attanagliano quelle zone. Anche se è vero che ci vogliono dei progetti organici di intervento per ricostruire un tessuto di infrastrutture che aiuti lo sviluppo, tuttavia non c'è dubbio che gli interventi proposti oggi — e altri, che pure sono arrivati — sono benvenuti, perché aiutano quelle realtà territoriali a crescere, a svilupparsi e a guardare verso il futuro.

Per quanto riguarda l'intervento per il porto di Palermo, questa è una città che si è sempre affacciata nel porto e che ha un forte rapporto con le attività del porto stesso, per ragioni turistiche, commerciali e per il transito dei passeggeri che in esso si svolge. Palermo, purtroppo, ha visto trascurate le iniziative di sostegno alle attività del porto. Questo, pertanto, è un intervento rilevante che, anche se non esaurisce quelle necessità, tuttavia dà un grosso aiuto.

Quanto a Termini Imerese, francamente riscontro con piacere che vi è unanimità di consensi rispetto alla proposta di legge al nostro esame. Tuttavia, colgo queste diversità, queste sfumature — definiamole così —, di chi, specialmente a sinistra, forse avrebbe auspicato che il provvedimento non giungesse all'esame della Camera, mentre vi è arrivato e lo stiamo votando, e quasi quasi, auspicherebbe che tale provvedimento venisse vanificato da logiche di impatto ambientale violate o altro. Voglio assicurare, e sono convinto che così sarà, che vi è invece un'attenzione specifica, rilevante, importante e attenta, che punta a qualificare gli interventi e a fare in modo che essi risolvano problemi e che aiutino Termini Imerese, il suo entroterra, l'area industriale che lì insiste, le aree interne del palermitano, l'agrigentino, la valle del Belice che confluisce su Termini Imerese e su Palermo, dove non riesce ad arrivare per l'insufficienza delle infrastrutture, principalmente viarie, sapendo che noi attualmente abbiamo difficoltà di comunicazione e di veicolazione dei nostri prodotti sia sul versante del Mediterraneo, sia sul versante della realtà continentale e dell'Italia stessa.

Non riusciamo a fare un lavoro serio di trasporto di merci verso quelle aree; non riusciamo dalle aree interne della Sicilia a fare arrivare i prodotti sui mercati, perché vi è una difficoltà e un ritardo notevolissimo che penalizza questi prodotti. Pertanto, ben vengano anche gli interventi che non appaiono coordinati. Eppure un disegno coordinato esiste e lo si può rintracciare intanto nei bisogni che sono in

quelle aree. Questi interventi sui porti di Termini Imerese e di Palermo sono dunque rilevanti perché danno alcune risposte. Noi speriamo che il Governo sia sempre più attento alle esigenze del Mezzogiorno e in questo senso e con questo auspicio confermiamo il nostro voto favorevole su questo provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Parolo. Ne ha facoltà.

**UGO PAROLO.** Vorrei fare solo alcune considerazioni a margine degli interventi che mi hanno preceduto. Sono perfettamente d'accordo che in alcune regioni del sud, come per esempio in Sicilia, vi è la necessità di tutelare un patrimonio produttivo, soprattutto nel settore agricolo.

Com'è stato ricordato dal collega che mi ha preceduto, il Belice, dove vi è un'agricoltura in alcuni casi anche all'avanguardia, costituisce un caso esemplare da questo punto di vista. Ma, in tutta onestà, credo anche che non sia del tutto corretto affermare che il lavoro di tanta gente onesta non trova giusta remunerazione solo perché non vi è un sistema di comunicazioni adeguato.

Chi conosce quelle realtà — e io ho avuto modo di visitare queste terre molto belle — sa bene che il sistema di collegamenti è invece abbastanza adeguato. Vi sono autostrade, che spesso non vengono nemmeno utilizzate, vi sono infrastrutture qualche volta realizzate anche inutilmente, quindi il problema non può essere certamente esemplificato in questi termini. Se vogliamo essere sinceri, i prodotti e il lavoro di tanta gente onesta del sud non trovano giusta remunerazione perché, in quelle terre, quei prodotti e quei lavoratori non hanno possibilità di accedere adeguatamente al libero mercato, ovvero devono sottostare ad altre leggi che non sono quelle dello Stato.

Sappiamo bene cosa succede nel Belice e in quelle regioni, dove molti produttori sono costretti a vendere i loro prodotti

sottocosto, magari ad imprese che vengono imposte non certamente dal libero mercato, ma da altre regole.

Quindi, non possiamo tentare di giustificare sempre la necessità di infrastrutture con la necessità di sviluppo del sud, che deve essere garantito assicurando legalità a quelle terre per consentire di porre sul mercato prodotti di qualità che, ripeto, vengono invece venduti sottocosto e a loro volta utilizzati per realizzare marchi molto pregiati, che recano profitto a tutti fuorché a quelli che vi hanno lavorato (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Germanà. Ne ha facoltà.

**BASILIO GERMANÀ.** Signor Presidente, intervengo brevemente per dire al collega Lumia che troverà nel mio intervento qualcosa che fa riferimento a investimenti per il sud.

Collega Burtone, lei fa riferimento a Termini Imerese dicendo « si disse » e mi fa piacere che esprimerà un voto favorevole sul presente provvedimento, ma tra il dire e il fare vi è una grossa differenza. Voi siete stati al Governo, regionale e nazionale, per sette anni e mezzo e, anziché dire, avreste potuto fare ! Poiché noi siamo quelli del fare e la novità è costituita dal nuovo piano regolatore del porto di Termini Imerese e dal nuovo flusso turistico di Palermo, ritengo che questo sia un provvedimento opportuno.

Pertanto, chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del testo della mia dichiarazione di voto e lo faccio per brevità e perché siamo proprio quelli del fare e non del dire !

**PRESIDENTE.** La Presidenza la autorizza sulla base dei consueti criteri,

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Giuseppe Gianni. Ne ha facoltà.

**GIUSEPPE GIANNI.** Signor Presidente, non ritengo che l'intervento del collega sia

da prendere in considerazione oltre ogni ragionevole dubbio.

Gli interventi contenuti nel presente provvedimento sono misurati, puntuali e mirati e sono stati adottati al fine di completare due strutture importanti, che non possono e non debbono attendere una programmazione.

Per tale motivo, il gruppo dell'UDC non intende fare polemiche, che non servono, in quanto Palermo è la capitale della Sicilia e del Mediterraneo, quindi non si tratta di interventi localistici, ma di iniziative che possiamo considerare nazionali ed europee.

Quindi, il gruppo che rappresento esprimerà un voto favorevole sul provvedimento in esame (*Applausi dei deputati del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Gallo. Ne ha facoltà.

**GIUSEPPE GALLO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, Alleanza nazionale esprime voto favorevole all'approvazione della proposta di legge in esame. Essa consente finalmente di aumentare la potenzialità dei porti di Termini Imerese e di Palermo, prevedendo uno sviluppo infrastrutturale adeguato ed interagito tra le due zone contigue.

È evidente a tutti, infatti, come tali porti costituiscano lo snodo indispensabile per favorire un collegamento diretto ed economicamente vantaggioso delle attività imprenditoriali del nord dell'Italia e del nord dell'Europa con il sud dell'Italia e con i paesi dell'area mediterranea.

**PRESIDENTE.** Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

**(Votazione finale e approvazione  
— A.C. 3922)**

**PRESIDENTE.** Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sulla proposta di legge n. 3922, di cui si è testé concluso l'esame.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

*(S. 1543 – Interventi per i porti di Termini Imerese e di Palermo) (approvato dal Senato) (3922):*

<i>(Presenti</i> .....	371
<i>Votanti</i> .....	365
<i>Astenuti</i> .....	6
<i>Maggioranza</i> .....	183
<i>Hanno votato sì ...</i>	365).

#### **Sugli attentati terroristici di stamane ad Istanbul (ore 13,13).**

PRESIDENTE. *(Si leva in piedi e con lui l'intera Assemblea ed i membri del Governo)*. Onorevoli colleghi, quella di oggi è un'altra drammatica giornata di sangue per la Turchia. Come probabilmente già sapete, alcune violentissime esplosioni hanno scosso Istanbul, ancora memore dell'attentato di pochi giorni fa alle sinagoghe. I testimoni riferiscono che è stato come in una guerra, in un terremoto.

Le informazioni sono frammentarie, non sappiamo ancora esattamente quante esplosioni si siano verificate e dove. Ve ne sono state certamente due con effetti terrificanti, al consolato britannico e ad una grande banca britannica. Il numero di morti è ancora imprecisato, le ultime notizie di agenzia riferiscono di 15 morti e di 320 feriti, ma si tratta di numeri che, purtroppo, in genere, anche se ci auguriamo che non accada, sono destinati a salire.

Credo di interpretare il sentimento di tutti voi esprimendo l'indignata condanna del terrorismo sanguinario e la solidarietà al Governo e al popolo turco e al Governo e al popolo britannico. Propongo che la Camera, come ha fatto poco fa anche il

Parlamento europeo, osservi un minuto di silenzio *(La Camera osserva un minuto di silenzio – Generali applausi)*.

Vi prego di trattenervi, perché dobbiamo ancora passare all'esame di un ulteriore provvedimento. Abbiamo osservato un minuto di silenzio, credo che su questo argomento convenga attendere informazioni più aggiornate prima di un eventuale intervento del Governo o di un'eventuale discussione. Credo che questo sia il modo migliore di procedere, se i colleghi sono d'accordo.

#### **Seguito della discussione della proposta di legge: Grandi ed altri: Interventi dello Stato nel sistema fieristico nazionale (2406) e delle abbinate proposte di legge: Ruzzante ed altri; Raisi ed altri (2562-3354) (ore 13,15).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Grandi ed altri: Interventi dello Stato nel sistema fieristico nazionale; e delle abbinate proposte di legge d'iniziativa dei deputati: Ruzzante ed altri; Raisi ed altri.

Ricordo che nella seduta del 10 novembre si è conclusa la discussione sulle linee generali.

#### ***(Esame dell'articolo unico – A.C. 2406)***

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico e del complesso delle proposte emendative ad esso presentate *(vedi l'allegato A – A.C. 2406 sezione 3)*.

Avverto che la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso il prescritto parere, che è distribuito in fotocopia *(vedi l'allegato A – A.C. 2406 sezione 1)*.

Avverto che la V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere, che è distribuito in fotocopia *(vedi l'allegato A – A.C. 2406 sezione 2)*.

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA, *Relatore*. Signor Presidente, per quanto riguarda i due emendamenti 1.4 e 1.5 della Commissione, la Commissione ne raccomanda l'approvazione da parte dell'Assemblea. Sui restanti emendamenti Grandi 1.2 e 1.3 e Ruzzante 1.1 la Commissione formula un invito al ritiro.

PRESIDENTE. Il Governo?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 1.4 della Commissione, accettato dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	310
<i>Votanti</i> .....	309
<i>Astenuti</i> .....	1
<i>Maggioranza</i> .....	155
<i>Hanno votato sì</i> .....	308
<i>Hanno votato no</i> ..	1).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 1.5 della Commissione, accettato dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti e</i> <i>Votanti</i> .....	336
<i>Maggioranza</i> .....	169
<i>Hanno votato sì</i> .....	335
<i>Hanno votato no</i> ..	1).

Passiamo all'emendamento Grandi 1.2.

Chiedo all'onorevole Grandi se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

ALFIERO GRANDI. Signor Presidente, sono disposto ad accogliere l'invito al ritiro formulato dal relatore. Chiederei al Governo di assumere fin d'ora l'impegno di accettare il mio ordine del giorno che ne recepisce il contenuto.

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, pensa di poter esprimere fin d'ora l'orientamento del Governo al riguardo?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, il Governo esprime fin d'ora la disponibilità ad accettare un eventuale ordine del giorno che recepisca il contenuto dell'emendamento Grandi 1.2.

PRESIDENTE. Sta bene.

Prendo atto che l'onorevole Grandi ritira anche il suo emendamento 1.3.

Passiamo all'emendamento Ruzzante 1.1.

Chiedo all'onorevole Ruzzante se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

PIERO RUZZANTE. Signor Presidente, ritiro il mio emendamento. Sull'argomento, è stato presentato un ordine del giorno. Immagino che il Governo lo accetterà. Quindi, accolgo l'invito al ritiro.

PRESIDENTE. Sta bene.

Avverto che, consistendo la proposta di legge in un unico articolo, si procederà direttamente alla votazione finale, a norma dell'articolo 87, comma 5, del regolamento.

#### ***(Esame degli ordini del giorno — A.C. 2406)***

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati *(vedi l'allegato A — A.C. 2406 sezione 4)*.

Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Pre-

sidente, le chiedo scusa per l'incertezza. Sto improvvisando, faccio il viceministro dall'altra parte.

**PRESIDENTE.** È la flessibilità, onorevole Tassone

**MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti.** La ringrazio, Presidente. Per tanti, per i comuni mortali c'è bisogno di un attimo di respiro.

Come anticipato, il Governo accetta l'ordine del giorno Grandi n. 9/2406/1.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno Ruggeri n. 9/2406/2, il Governo è disponibile ad accettarlo, purché il dispositivo venga riformulato nel seguente modo: « impegna il Governo a valutare l'opportunità di destinare ».

**PRESIDENTE.** Onorevole Ruggeri, accetta la riformulazione proposta dal Governo?

**RUGGERO RUGGERI.** Sì, signor Presidente, e non insisto per la votazione.

**PRESIDENTE.** Qual è il parere del Governo sull'ordine del giorno Di Gioia n. 9/2406/3, firmato anche dagli onorevoli Folena, Antonio Pepe e Antonio Leone?

**MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Il Governo accetta l'ordine del giorno Di Gioia n. 9/2406/3.

Sull'ordine del giorno Ruzzante n. 9/2406/4 non avrei nessun problema ma, così come ho detto sull'ordine del giorno presentato dall'onorevole Ruggeri, se il collega Ruzzante lo formula in maniera diversa, nel senso che...

**PRESIDENTE.** ...« valutasse l'opportunità »?

**MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti.** ...In questo caso sarebbe accolto.

Infine, sull'ordine del giorno Di Teodoro n. 9/2406/5 vi è sempre quel problema su cui lei, giustamente, ha richia-

mato la mia attenzione o la mia disattenzione. Signor Presidente, anche qui potrei accoglierlo con la stessa proposta di riformulazione a cui ho fatto riferimento sia per l'ordine del giorno Ruzzante che per l'ordine del giorno dell'onorevole Ruggeri, ossia di « valutare l'opportunità ».

**PRESIDENTE.** Quindi è accolto con formula attenuata.

**MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Si dia la possibilità al Governo di valutare...

**PRESIDENTE.** Poi capita sempre che il Governo valuti, onorevole Tassone.

Prendo atto che l'onorevole Di Gioia non insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/2406/4.

Prendo atto che gli onorevoli Ruzzante e Di Teodoro accettano le riformulazioni proposte e non insistono per la votazione dei loro ordini del giorno.

Pertanto, con queste parzialissime riscritture, sono accettati tutti e cinque gli ordini del giorno.

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

#### **(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 2406)**

**PRESIDENTE.** Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole D'Agrò. Ne ha facoltà.

**LUIGI D'AGRÒ.** Signor Presidente, sento che i colleghi mi chiedono di consegnare il testo della mia dichiarazione di voto. Non ho niente da consegnare e voglio dichiarare il voto favorevole del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro, vista anche la larga convergenza avvenuta sia in Commissione che in aula da parte di maggioranza e opposizione su questo provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Grandi. Ne ha facoltà.

**ALFIERO GRANDI.** Signor Presidente, nel dichiarare il voto favorevole sul provvedimento del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo, le chiedo di autorizzare la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del testo integrale del mio intervento.

**PRESIDENTE.** La Presidenza l'autorizza, sulla base dei consueti criteri.

Se non vi sono obiezioni...

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Raisi. Ne ha facoltà.

**ENZO RAISI.** Signor Presidente, intervengo per dichiarare il voto favorevole del gruppo di Alleanza nazionale, vista anche la discussione in Commissione.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Ruggeri. Ne ha facoltà.

**RUGGERO RUGGERI.** Signor Presidente, anche a nome del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo dichiaro il voto favorevole su questo importante provvedimento.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono obiezioni...

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Grotto. Ne ha facoltà.

Colleghi, vi prego di non segnalarmi i vostri interventi in questo modo, a rate, perché è la terza volta che dico « Se non vi sono obiezioni »...

**FRANCO GROTTTO.** Signor Presidente, intervengo anch'io per dichiarare il voto favorevole del gruppo Misto-Socialisti democratici italiani e per chiederle di autorizzare la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna del testo integrale del mio intervento.

**PRESIDENTE.** La Presidenza l'autorizza, sulla base dei consueti criteri.

Non mi azzardo più alla formula di rito se non sono convinto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Amato. Ne ha facoltà.

**GIUSEPPE AMATO.** Signor Presidente, intervengo per dichiarare il voto favorevole del gruppo di Forza Italia.

**PRESIDENTE.** Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

**(Coordinamento - A.C. 2406)**

**PRESIDENTE.** Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**(Votazione finale e approvazione - A.C. 2406)**

**PRESIDENTE.** Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 2406, di cui si è testé concluso l'esame.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

*(Interventi dello Stato nel sistema fieristico nazionale) (2406):*

<i>(Presenti</i> .....	334
<i>Votanti</i> .....	333
<i>Astenuti</i> .....	1
<i>Maggioranza</i> .....	167
<i>Hanno votato sì</i> .....	332
<i>Hanno votato no</i> ..	1).

Dichiaro così assorbite le proposte di legge nn. 2562 e 3354.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 15 con lo svolgimento delle interpellanze urgenti.

**La seduta, sospesa alle 13,25, è ripresa alle 15.**

### **Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Bolognesi, Burani Procaccini e Tassone sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

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

### **Svolgimento di interpellanze urgenti.**

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

### **(Presunte illegittimità della concessione edilizia riguardante un cantiere nel comune di Caserta - n. 2-00979)**

PRESIDENTE. L'onorevole De Franciscis ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00979 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 1*).

ALESSANDRO DE FRANCISCIS. Signor Presidente, vorrei, in primo luogo, spiegare doverosamente la ragione (costituisce il merito della questione) per la quale ho presentato la suddetta interpellanza urgente.

Il 12 marzo 2003 avevo presentato al ministro delle infrastrutture e dei trasporti un'interrogazione (immagino che il Governo, rispondendo, entrerà nel merito della questione dei tempi) perché nel comune di Caserta, dove vivo e sono stato eletto (credo di avere una qualche conoscenza del territorio), si stava determinando una situazione che, al di là del

merito e del contenzioso burocratico, amministrativo, rappresentava e rappresenta una condizione che giudicavo di qualche preoccupazione e di pericolo per i cittadini, per coloro che si fossero trovati vicino al cantiere in oggetto o, eventualmente, per coloro che fossero andati ad abitare in due edifici di cui si iniziava la costruzione.

Ho sollecitato, signor sottosegretario Pescante, sia a maggio sia a settembre di quest'anno, una risposta alla mia interrogazione e l'ultima volta, la scorsa settimana, ho avuto certezza che non era ancora in corso di preparazione alcun tipo di risposta. Intanto, gli edifici che erano e sono oggetto della mia preoccupazione e della mia interpellanza sono ormai quasi ultimati.

La storia dei due edifici che sorgono nel lotto intercluso della zona adiacente il parco della grande reggia di Caserta va indietro negli anni (è trascritta, tra l'altro, nell'atto in svolgimento); inizia dieci anni fa, quando nel 1993 a Caserta venne aperto un cantiere su un fondo intercluso, con accesso da via Amendola. Fin da allora si evidenzia, signor sottosegretario, qualche problema nell'accertamento della legittimità delle concessioni edilizie.

Tuttavia, più o meno contemporaneamente, ciò che poteva costituire solo un problema di diritto civile o amministrativo si è trasformato in un problema riguardante l'ordine pubblico e la sicurezza dei cittadini. Gli stessi confinanti della zona in oggetto, del lotto intercluso, infatti, nello stesso 1993, hanno cominciato a segnalare, con un comitato spontaneo, la violazione dei diritti per la realizzazione di nuovi edifici, in una zona che, tra l'altro, risultava protetta dalla legislazione in materia di beni architettonici (vorrei ricordare che si tratta di un lotto adiacente il parco della grande reggia di Caserta).

Il merito del problema risulta trattato nell'atto in discussione. La questione che mi sembrava di qualche interesse, ed è la ragione per la quale mi sono dispiaciuto della mancata risposta ad una mia interrogazione (la presentazione di atti di sindacato ispettivo è una delle poche prero-

gative che ormai resta al parlamentare), in questi lunghi otto mesi nei quali i fabbricati sono sorti, è la seguente.

Secondo me, questo rappresenta un tipico caso, alla luce anche del novellato titolo V della Costituzione, in cui appaiono chiarissimi i limiti e le distinzioni tra lo Stato e gli altri livelli della Repubblica: in tal senso, io non chiedevo e non chiedo un intervento circa la legittimità delle procedure sulle quali peraltro la magistratura, nei vari gradi ed ordini, si è espressa o sta per esprimersi (faccio riferimento al Tribunale amministrativo regionale e alla stessa procura della Repubblica presso il tribunale competente che è quello di santa Maria Capua Vetere).

Ponevo invece ai ministri interpellati un quesito circa l'esistenza o meno (la mia personale opinione è nel senso che vi siano) delle circostanze di cui all'articolo 120 della Costituzione; ovvero se alla luce di questo novellato e sottolineato principio di sussidiarietà fra i diversi livelli della Repubblica, non sia possibile intervenire per porre rimedio a quella che a me appare ancora oggi una questione legata da una parte al rispetto del nostro territorio, e dirò una parola su questo citando l'organismo del Ministero dei beni culturali sul luogo (la Sovrintendenza) e dall'altro alla questione della sicurezza, e dirò una parola anche su questo aspetto.

Per questa ragione, mi sembrava che già nel mese di marzo avremmo potuto avere qualche tipo di risposta. Vorrei aggiungere qualche ulteriore elemento al testo che il Governo ha sicuramente avuto modo di osservare: le opere sul lotto intercluso, signor rappresentante del Governo, sono ormai ultimati e sono stati iniziati senza il preventivo parere dei vigili del fuoco, che si è poi avuto tardivamente.

Tuttavia, è stato un parere che si è avuto quando, essendo stato probabilmente immaginato come negativo, sono stati ridotti i posti auto nel garage scoperto, che doveva servire queste due palazzine, da 22 a 15 posti.

La prego di credere, — adopero sempre toni miti e moderati, perché tale sono anche in politica — , che, avendo avuto la

possibilità di visitare, perché tra l'altro la zona è adiacente ad una grande e popolosa parrocchia nella nostra città di Caserta, la situazione è tale per cui due nuovi palazzi verranno abitati da oltre 20 famiglie e non c'è la possibilità di fare manovre con le auto.

Le lascio immaginare cosa accadrà quando la prima volta, — a Napoli noi diciamo « ai cani dicendo » — , dovesse arrivare un'ambulanza, un centro mobile di rianimazione o un automezzo dei Vigili del fuoco.

Di fatto, riducendo i posti auto da 22 a 15, si è avuto finalmente questo parere. Tuttavia, nella nuova formulazione, dei 15 posti auto, non sono stati rispettati i parametri urbanistici essenziali che la legge impone per i parcheggi relativi a nuove costruzioni. Vi è poi tutta una situazione molto incerta sul piano delle relazioni fra gli enti locali, in particolare tra comune e provincia, e la Sovrintendenza ai beni architettonici per quanto riguarda i progetti.

Non mi dilungherò sul tema perché vedo che il Governo ha con sé il carteggio. In sostanza, è stato presentato un primo progetto; successivamente il parere è stato dato su un progetto che era difforme dal primo e sono stati modificati e alterati i numeri della licenza, per cui vi è un contenzioso sul punto; inoltre, e questa era una delle due questioni che intendevo sottolineare, resta su un lotto adiacente il parco della grande reggia di Caserta, e ancora non risolta la questione relativa alla Sovrintendenza ai beni architettonici.

Ho partecipato in questa prima parte della legislatura a tutto il lavoro legislativo che abbiamo svolto e so bene quanto sta a cuore al Governo il rispetto del patrimonio architettonico e ambientale nel nostro paese. Domando come sia possibile che ancora oggi la Sovrintendenza non possa fare a meno di mettere per iscritto che la situazione perlomeno è dubbia, come ricordo nella mia interpellanza, sia rispetto ai parametri urbanistici sia rispetto alla zona di rispetto, mi scuso per la ripetizione, adiacente il parco della reggia.

Mi sembra che le questioni, eliminata quella dei tempi, che purtroppo hanno consentito indipendentemente dalla risposta del Governo la quasi ultimazione degli edificati, sulle quali il Governo mi auguro vorrà dare spiegazione e soddisfazione siano almeno di tre tipi: in primo luogo, cosa rispondiamo alla domanda di sicurezza dei cittadini della nostra città di Caserta rispetto ai parametri, alla questione del parcheggio, a quella dei vigili del fuoco, e all'accesso dei mezzi di emergenza?

Secondo: come mai la sovrintendenza ai beni architettonici della nostra città, nonostante vi sia un contenzioso così evidente e probabilmente anche delle pressioni abbastanza forti per portare a termine dopo dieci anni questi edifici, nell'interesse dei costruttori, non ha espresso una parola di chiarezza a tutela del nostro patrimonio? Terzo: ella, signor sottosegretario, non se ne avrà male — sapendo che è lei che deve rispondere e che tra l'altro autorevolmente si impegna proprio per il Ministero dei beni ambientali — ma per quale motivo la risposta a questa domanda, che è anche un po' tecnica, non mi giunge questo pomeriggio invece dal dicastero alle infrastrutture o da quello dell'ambiente e della tutela del territorio? Era questa, infatti, come ben detto sia nell'interrogazione degli otto mesi non risposti, sia nell'interpellanza di questo pomeriggio, la cosa che più mi preoccupava.

**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 De Franciscis, rispondo in merito alla questione concernente l'intervento edilizio nel comune di Caserta che, come ha fatto rilevare l'interpellante, prevede la costruzione di un fabbricato su un fondo intercluso con accesso da via Amendola in Caserta. In proposito, mi dispiace per la lagnanza

dell'interpellante, ma devo anch'io completare la sua lagnanza facendo presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, ai quali l'interpellanza era inizialmente rivolta, hanno rappresentato — leggo testualmente — di non disporre di significativi elementi al riguardo. Siccome non posso replicare, trattandosi di attività che riguarda altri ministeri, non posso che aggiungere questa mia considerazione alla sua.

Per quanto riguarda, invece, il Ministero per i beni e le attività culturali, nell'atto di sindacato ispettivo viene precisato che il comune di Caserta, in qualità di ente subdelegato dalla regione Campania, ha rilasciato autorizzazioni paesaggistiche per una prima versione del progetto e per una variante successiva. Come è stato dettagliatamente esposto nell'atto di sindacato ispettivo, il comune di Caserta, attraverso questa autorizzazione, in pratica si è espresso in due momenti: una prima versione del progetto e una successiva variante. Da parte nostra, il Ministero per i beni e le attività culturali è intervenuto presso la sovrintendenza territorialmente competente per esaminare l'intervento edilizio, però — tengo a precisarlo — sotto l'esclusivo profilo della sua compatibilità con il regime di vincolo paesaggistico, in applicazione dell'articolo 151 — che lei ben conosce — del decreto legislativo n. 490 del 1999.

La sovrintendenza locale ha ritenuto che l'edificazione di un lotto intercluso all'interno di un tessuto urbano di recente edificazione e le caratteristiche altimetriche del fabbricato progettato, affini a quelle degli edifici circostanti, non avrebbero comportato alterazioni rilevanti dell'assetto paesaggistico della zona che, all'epoca dei fatti — è bene ricordarlo —, non era ancora tutelato dalla previsione di inedificabilità contenuta successivamente nel piano territoriale paesistico che, come precisavo, è entrato in vigore solo in tempi successivi.

Pertanto, la stessa sovrintendenza non ha ravvisato l'esistenza di elementi per

procedere all'annullamento delle autorizzazioni paesaggistiche rilasciate dal comune di Caserta.

Per quanto riguarda, invece, l'aspetto del controllo di legittimità urbanistica delle concessioni edilizie rilasciate dal comune e, quindi, anche dalle lamentele sulle difformità nella costruzione, che, a suo giudizio e degli altri onorevoli interroganti, determinerebbero grave pericolo per incolumità e sicurezza pubblica (quindi, come lei ha ricordato, questi aspetti legittimerebbero l'intervento sostitutivo dello Stato), si riferisce che questo ministero non ha competenza ad intervenire nella cura di interessi pubblici che non sono attribuiti in via istituzionale, ma si è peritato di rivolgersi al dipartimento per gli affari regionali, all'ufficio legislativo della Presidenza del Consiglio dei ministri, che, con nota del 19 novembre 2003 (è recente, quindi), ha dichiarato, con chiarezza, quanto segue: quanto alla possibilità di ricorrere all'articolo 120 della Costituzione (che lei ha citato), si osserva che, nella specie, non sembrano sussistere i presupposti previsti dalla norma costituzionale e dalla norma applicativa, articolo 8 della legge n. 131 del 2003, trattandosi di dedotte illegittimità di specifiche concessioni edilizie che, come tale, non possono incidere sulla unità giuridica dell'ordinamento.

Si segnala, infine (lo ha rilevato anche lei), che la procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere, a seguito dell'esposto presentato dai condomini dell'edificio confinante ed in merito all'affermata diversità tra le tavole di progetto trasmesse dal comune di Caserta in allegato all'autorizzazione paesaggistica relativa alla variante e le tavole allegate, invece, alla precedente concessione edilizia n. 209 del 2000, ha acquisito la documentazione agli atti della soprintendenza competente ed ha avviato opportune indagini che sono tuttora in corso.

**PRESIDENTE.** L'onorevole De Franciscis ha facoltà di replicare.

**ALESSANDRO DE FRANCISCIS.** Signor Presidente, pur apprezzando lo

sforzo che lei ha dovuto compiere in questi pochi giorni, va da sé che non posso dichiararmi soddisfatto.

Lei, giustamente, solleva la questione non ben chiarita dei pareri della soprintendenza in un'area che, invece, è sotto tutela ambientale perché fa riferimento a questioni che provengono da prima che tale tutela fosse definita. Tuttavia, deve consentirmi di ricordare, anche se questo vale solo per questi atti parlamentari, che effettivamente i lavori sono iniziati meno di un anno fa e che, nel lotto intercluso di cui in oggetto, avevamo la possibilità, evidentemente se fossimo intervenuti (se si tratta solo di una questione di tempi), di preservare un pezzetto di zona verde nell'area adiacente il parco della grande Reggia di Caserta.

D'altra parte, la questione, oggetto, tra l'altro, di contenzioso legale e che non attiene al rapporto tra il Parlamento e il Governo (lo so bene), attiene assolutamente ed esattamente allo *ius aedificandi*, ossia al riconoscimento ai titolari della concessione edilizia della possibilità di edificare in quel giardino due fabbricati.

Mi dispiace che lei non possa far altro che affermare che ho ragione, ma, ancora una volta devo rilevare che, purtroppo, non abbiamo ricevuto alcuna risposta da chi *in primis* doveva fornire qualche risposta, in generale, sulla questione della sicurezza — questione da me sollevata articolatamente — e delle responsabilità anche dei vigili del fuoco e delle altre autorità che, in qualche modo, dovevano occuparsi di questo.

Ha solo una residua speranza, signor sottosegretario. Mentre l'iter dei contenziosi legali va avanti, devo purtroppo prendere atto che nell'Italia che si affanna a voler funzionare con Internet, ossia in tempi reali, tra i giochi burocratici che vanno indietro da dieci anni e il sindacato ispettivo durante il quale si può anche ricevere una risposta di tipo negativo (come lei, con molto garbo, mi porge questo pomeriggio; a tal riguardo, vorrei citare un proverbio napoletano: mentre il medico studia, il malato muore), in questi ritardi e in questi intrecci burocratici, la

verità è che a Caserta (oso sperare ancora di no), in un lotto al quale non si potrà accedere con i mezzi di soccorso, mezzi che in tutte le città e capoluogo del nostro paese hanno la possibilità di accedere alle case dei cittadini in difficoltà (mezzi dei vigili del fuoco e mezzi sanitari), stanno per sorgere due palazzine nelle quali finanche i posti di parcheggio previsti dal progetto sono stati ridotti altrimenti era patente che, forse, eravamo di fronte ad un pasticcio.

A me non interessa il dato scandalistico né mi interessa entrare in competenze diverse, ma vorrei pregarla, anche perché conosco la sua sensibilità culturale, di valente collega parlamentare, di uomo di Governo ed anche di sportivo, di capire che noi dobbiamo fare uno sforzo affinché, nell'ingorgo istituzionale che può determinarsi tra i diversi livelli della Repubblica, non si verifichino più sconci di questo genere.

Qui, purtroppo, anche alla luce della mia modesta esperienza in Commissione bilancio, debbo effettivamente notare che, alla fine, si preferisce, per comodità, procedere con una serie di *una tantum* e/o di condoni anziché cominciare a fare rispettare la legge, gli ordinamenti, i regolamenti e, soprattutto — ciò che a noi più preme — quei beni comuni che sono rappresentati dal verde e dall'ambiente nel quale viviamo.

Se è nelle sua potestà, o se lei volesse adottare, per così dire, questo problema (non mi è sfuggita la sua garbata sottolineatura, che c'è un pezzo di verità che sfugge alla risposta che lei, oggi, ha portato in quest'aula), ci assicuri almeno che nei prossimi giorni vi sarà un'attenzione da parte del ministero per il quale è così autorevolmente impegnato nell'attività di Governo affinché, sul nostro territorio — sia in questo lotto intercluso di via Amendola sia nella restante parte che ancora può essere preservata dalle aggressioni urbanistiche —, quello che è un patrimonio che i nostri padri ci hanno lasciato non venga assalito dal cemento e, là dove necessario, anche dalle automobili.

**(Ipotesi di chiusura dell'impianto di immagazzinamento ferroviario sito a Borgo Cervaro (Foggia) — n. 2-00952)**

PRESIDENTE. L'onorevole Di Gioia ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00952 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 2).

LELLO DI GIOIA. Signor Presidente, rinuncio ad illustrarla.

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

PAOLO MAMMOLA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Grazie, signor Presidente.

In merito all'interpellanza urgente dell'onorevole Di Gioia ed altri, possiamo rispondere che Ferrovie dello Stato Spa ha fatto conoscere che il complesso delle attività di manutenzione del materiale rotabile è stato oggetto, dal 2002, di una profonda riorganizzazione, strutturale e funzionale, diretta a raggiungere condizioni di competitività economica e qualitativa.

In tale ottica, particolare rilievo ha assunto il processo di logistica del materiale per il quale, nel mondo industriale, sempre più si perseguono obiettivi di riduzione dei costi di stoccaggio e di approvvigionamenti cosiddetti *just in time*, nella prospettiva di trasformare un'immobilizzazione non redditizia in una fase operativa dinamica ed integrata al processo produttivo. Per Trenitalia, pertanto, si è posto il problema di ridisegnare il reticolo logistico, più vicino ed interoperativo con le linee di produzione, per consentire l'eliminazione di fasi statiche del processo produttivo, liberando risorse da indirizzare verso segmenti più redditizi.

In quest'ambito si colloca la vicenda delle strutture di immagazzinamento centrali di UTMR, tra cui quello di Borgo Cervaro, ideati, costruiti e gestiti secondo logiche non più sostenibili sotto un punto

di vista produttivo ed economico. L'impianto oggetto dell'interpellanza, ubicato nel comune di Foggia, a pochi chilometri dal centro cittadino, occupa, attualmente, 47 persone, di cui la maggior parte risiede nel capoluogo o nelle sue immediate vicinanze e solo tre abitano, invece, nei comuni della limitrofa provincia di Bari.

Per tutti i dipendenti del predetto impianto, Ferrovie dello Stato prevede, nell'ambito delle società del gruppo, la possibilità di una completa riallocazione in attività produttive presso strutture ferroviarie territorialmente vicine, adottando le procedure vigenti in ambito societario.

In considerazione, poi, del buon livello di scolarizzazione (infatti, diversi dipendenti risultano in possesso del diploma di scuola media superiore o comunque di professionalizzazione ferroviaria), saranno possibili anche percorsi di formazione verso attività diversificate rispetto a quelle attualmente svolte. In ogni caso, destinazione privilegiata appare, per il personale operativo, lo stabilimento manutentivo UTMR di Foggia, presso il quale sono già in corso importanti interventi di ristrutturazione industriale per realizzare una nuova linea di prodotto finalizzata alla manutenzione dei treni ad alta frequenza (cosiddetti TAF) e Minuetto.

Per quanto attiene, invece, agli interventi attuati dal Governo per garantire lo sviluppo della regione Puglia, si fornisce un quadro relativo alle diverse tipologie infrastrutturali.

Circa l'ammodernamento della linea ferroviaria nella regione Puglia, si deve evidenziare come l'impegno profuso dal Governo per consentire al Mezzogiorno di recuperare il *gap* soprattutto infrastrutturale che si è accumulato negli ultimi decenni risulta evidente dalla lettura degli strumenti di pianificazione adottati dall'insediamento di questa legislatura sia in termini di normativa sia in termini di impegni finanziari. Il disegno di rilancio della ferrovia in Puglia e in tutte le regioni del sud d'Italia, infatti, prevede un piano di interventi in grado di mostrare i primi effetti nel breve e medio periodo e di costruire parallelamente le condizioni per

un generale rilancio nella dotazione infrastrutturale ferroviaria con una significativa riduzione dei tempi di percorrenza.

Il complesso degli investimenti previsti nei contratti di programma stipulati tra lo Stato e le Ferrovie costituisce un insieme strategico di interventi finalizzato a dotare anche la Puglia di una rete infrastrutturale adeguata ai migliori standard europei. Tutte le linee principali sono in corso di raddoppio e di elettrificazione; in tutte le stazioni interessate dai lavori di potenziamento infrastrutturale saranno attivate nuove tecnologie per la sicurezza della circolazione.

Sarà completata nel 2005 l'attivazione del sistema di comando e controllo (il cosiddetto SCC): a decorrere da tale data tutta la circolazione dei treni sulla direttrice Bologna - Bari sarà diretta da un posto centrale ubicato a Bari Lamasinata. Sempre dalla data del 2005 saranno completati i lavori di raddoppio e di elettrificazione della Bari-Lecce, il raddoppio quasi totale della Bari-Taranto (il completamento è previsto per il 2007), gran parte del raddoppio della Pescara-Bari (il cui completamento è previsto con la tratta Termoli - Chieti entro il 2006) e l'elettrificazione della Taranto - Brindisi entro l'anno 2004.

La sistemazione del nodo di Bari (il cui completamento è previsto entro il 2007) consentirà già dal 2005 di disporre dell'ingresso in variante per le merci da Taranto verso Foggia-Pescara-Napoli e per i viaggiatori verso Bari Centrale. Il collegamento con il porto di Bari consentirà inoltre di completare un efficiente servizio per le merci.

Entro il 2008 sarà completata una prima fase del raddoppio della linea Napoli-Bari (in particolare della tratta Cervaro- Bovino - Orsara) comprensivo dell'attrezzaggio tecnologico ed il miglioramento delle tecnologie di rete, esteso all'intera linea, con la realizzazione del comando centralizzato del traffico (CTC). Un'ulteriore fase dell'intervento prevede inoltre il raddoppio del segmento Apice-Orsara (che completerà il raddoppio della

linea Benevento – Foggia). Il progetto è in fase di avvio. Le stime attuali prevedono l'attivazione entro il 2010.

L'ampliamento dell'impianto intermodale di Brindisi (previsto per il 2004) e il collegamento con il molo polifunzionale di Taranto, in fase di definizione, permetteranno di assicurare un servizio merci affidabile e capace di adeguarsi alle future caratteristiche della domanda.

Si mette inoltre a disposizione della Commissione, dell'Assemblea e dell'interrogante, con un allegato che, per brevità di trattazione omettiamo di riferire, un prospetto contenente comunque tutte le informazioni sugli specifici interventi sulla rete ferroviaria nella regione Puglia.

Relativamente all'ammodernamento del sistema portuale si vede come significativo degli sforzi compiuti dal Governo l'entità dei finanziamenti destinati alla portualità pugliese quali risultanti dal programma triennale definitivo aggiornato delle opere marittime 2003-2005 approvato con decreto ministeriale n. 5973 del 16 ottobre 2003 con fondi ordinari di bilancio.

Tale programma prevede, relativamente alle opere marittime nei porti non sede di autorità portuale, 32.030.000,00 euro di interventi programmati e finanziati e 13.895.666,00 euro per interventi programmati.

Per la manutenzione straordinaria di opere marittime ed edilizia sono programmati e finanziati interventi per 4.699.486,83 euro.

Per interventi invece finanziati alle autorità portuali sono programmati e finanziati interventi per 50.468.298,00 euro e altri 19.500.000,00 euro per interventi programmati.

Infine, con finanziamenti derivanti da leggi speciali sono stati individuati 158.035.811,13 euro di finanziamento globale a seguito di rifinanziamento *ex lege* n. 413 del 1998 ed altri 142.418.235,00 euro di finanziamento globale a seguito di ripartizione dei fondi *ex lege* n. 166 del 2002.

Per quanto attiene invece alla viabilità stradale di competenza statale, i principali strumenti programmatici sono costituiti

dal nuovo programma triennale 2003-2005 predisposto da ANAS Spa ed in corso di esame da parte delle Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale programma ponte tra attività dell'ente ANAS e la nuova struttura societaria di ANAS Spa prevede un complesso di interventi stradali nella regione Puglia per circa 535 milioni di euro di cui circa il 40 per cento di completamento del piano triennale 2002-2004.

Si evidenziano inoltre gli interventi di settore compresi nella legge obiettivo e nel primo programma di cui alla delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001 per circa tremila e 500 milioni di euro nel decennio 2002-2009. Nell'insieme, gli obiettivi strategici del settore viario in Puglia sono identificabili nel completamento dei corridoi principali di viabilità con particolare riguardo ai collegamenti trasversali Bari-Matera e Lecce-Taranto-Sibari, e nel miglioramento degli accessi al cosiddetto corridoio adriatico.

Tali obiettivi sono considerati come sinergici anche all'attuazione del corridoio 8 per il collegamento con i Balcani.

Si mette inoltre a disposizione dell'Assemblea e degli interpellanti un prospetto in allegato a questa mia risposta che, per brevità di trattazione, si omette di riferire e contenente tutte le informazioni su specifici interventi sulla viabilità i cui lavori sono in corso di appalto, così come comunicati dall'ANAS.

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

**LELLO DI GIOIA.** Signor Presidente, debbo ritenermi, al di là di quelle che possono essere le cifre che il rappresentante del Governo ha sciorinato con la sua relazione, totalmente insoddisfatto; e, se mi è consentita una battuta, probabilmente avremmo bisogno di un treno lunghissimo per poter utilizzare tutte le somme che il sottosegretario ci ha appena elencato.

Il dato vero è che esiste oggi una situazione difficile nella provincia di Foggia e, in generale, nella regione Puglia per