

progetto pluriennale denominato « Soccorso Italia in 20 minuti », finalizzato ad attivare 292 nuovi distaccamenti dei vigili del fuoco sul territorio, tra i quali soprattutto quelli volontari, e ad assicurare interventi di soccorso entro i 20 minuti dall'allertamento, e 115 per altri sei milioni di abitanti, in aggiunta ai 46 milioni già serviti così rapidamente.

Venendo ora alla particolare situazione di Modena e provincia, faccio presente che in quell'area sono operative le seguenti strutture del Corpo nazionale dei vigili del fuoco: la sede centrale di Modena ed i distaccamenti permanenti di Carpi, Pavullo, Sassuolo e San Felice sul Panaro, nonché il distaccamento misto nel quale opera anche una componente di personale volontario di Vignola. Nella provincia sono anche operativi i distaccamenti volontari di Fanano e di Finale Emilia.

In attuazione del citato progetto « Soccorso Italia in 20 minuti » si sta, inoltre, provvedendo all'attivazione del distaccamento volontario di Frassinoro per il quale è stato già emesso il provvedimento ministeriale di istituzione. Come già segnalato anche dagli onorevoli interpellanti, nella provincia la rilevante carenza di organico si registra nello stato attuale soprattutto con riferimento alle dotazioni di capi squadra e di capi reparto.

Infatti, la dotazione organica complessiva provinciale di capi reparto è di 27 unità, a fronte delle 20 attualmente in servizio, mentre quella dei capi squadra è di 63 unità rispetto alle 57 effettivamente operative. Al riguardo, posso pronunciare sin d'ora che il Ministero dell'interno e, in particolare, il dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, in sede di attuazione delle ordinarie procedure di mobilità, provvederà a ripianare e, presumibilmente entro il prossimo mese di marzo, la carenza di organico relativa al profilo di capi squadra, attraverso l'assegnazione delle 6 unità mancanti.

Ulteriore incremento di organico, onorevole Manzini, è, inoltre, valutato, in occasione delle future assegnazioni di personale a titolo di ripianamento delle ca-

renze dell'organico stesso determinate dal *turnover*, nonché in attuazione dei corsi di passaggio di qualifica dei vigili del fuoco attualmente in servizio.

Assicuro che particolare attenzione in sede di assegnazione sarà riservata alle esigenze avvertite a Modena e provincia e, tra esse, a quelle del distaccamento misto di Vignola dove sono attualmente assegnati dieci vigili del fuoco permanenti e dove prestano servizio anche 12 vigili volontari.

PRESIDENTE. L'onorevole Manzini ha facoltà di replicare.

PAOLA MANZINI. Signor Presidente, vorrei ringraziare l'onorevole Tassone perché si è prestato volentieri a rispondere alla mia interpellanza. Oggi è la festa dei vigili del fuoco e, quindi, in ragione di ciò, i rappresentanti del Governo sono naturalmente presenti alle varie celebrazioni che si svolgono in Italia. Tuttavia, è sintomatico che questa interpellanza venga discussa proprio oggi.

So che il sottosegretario non ha diritto di replica; tuttavia, vorrei sottolineare alcune questioni in ordine alla risposta che egli, così gentilmente, mi ha reso.

Devo innanzitutto dire che, a seguito della presentazione dell'interpellanza urgente, mi è pervenuta in data 20 novembre una risposta del sottosegretario Balocchi alla lettera che gli avevo scritto il 25 settembre ultimo scorso.

Questa lettera, in maniera molto sintetica, espone i dati fondamentali che adesso il rappresentante del Governo richiamava; tuttavia, ciò non può, a mio modo di vedere, essere considerato ancora sufficiente. Per questa ragione, mi permetto di segnalare a lei e, per il suo tramite, naturalmente al Ministero degli interni, soprattutto due questioni che in qualche misura risultano preliminari per far fronte, almeno nella fase transitoria, alle esigenze relative ai temi del soccorso e della sicurezza nella provincia di Modena.

In primo luogo, le dieci unità che lei richiamava all'interno delle 230 assegnate a seguito della legge finanziaria 2003, e

che, con decreto del ministro degli interni, sarebbero assegnate alla provincia di Modena, devono ancora pervenire al comando di Modena. Lei ha detto che sono stati assunti e tuttavia non sono ancora arrivati. In realtà, quindi, pur essendo questi ricompresi nella dotazione organica del comando provinciale dei vigili del fuoco di Modena, non sono ancora funzionalmente presenti.

A questo si deve aggiungere che il distaccamento misto deciso nel novembre del 2000, aperto formalmente con l'impegno dei comuni interessati, e in particolare del comune di Vignola, che ha messo a disposizione le sedi e i mezzi nella primavera del 2001, poi reso, con decreto del Ministero il 24 giugno 2002, distaccamento misto permanente volontario, non ha ancora alcuna dotazione organica.

Questo distaccamento, signor rappresentante del Governo, svolge, sulla base dei dati riscontrabili dagli elementi conoscitivi relativi all'attività dei vigili del fuoco di Modena, tra il 35-40 per cento degli interventi della provincia di Modena. Si tratta quindi di un distaccamento che svolge la propria attività in un'area particolarmente sensibile, che, essendo area pedemontana e quindi rivolta verso la montagna, sia nel periodo estivo sia in quello invernale è particolarmente esposta ad eventi che richiedono la presenza dei vigili del fuoco.

Ebbene, questo distaccamento non ha ancora alcuna dotazione organica. La prima richiesta quindi che le rivolgo è che sia, dopo che è stato adottato il decreto nel giugno del 2002, quindi ad oltre un anno di distanza, definita, visto che si sta discutendo delle piante organiche, esattamente quale dovrà essere la dotazione del distaccamento di Vignola.

Quelli infatti che lei ha citato — la provincia di Modena, infatti, per un elemento di collaborazione che è storico tra le amministrazioni e il comando dei Vigili del fuoco, ha la presenza maggiore in Italia di distaccamenti territoriali — hanno una dotazione organica; Vignola invece non ha ancora la dotazione organica. È

invece necessario sapere su quanti vigili del fuoco e capi squadra debba lavorare questo distaccamento.

Seconda questione vitale è quella che l'assegnazione decisa, per la quale si è già provveduto all'assunzione, sia operativa nel più breve tempo possibile.

Oltre a questo, è naturalmente improcrastinabile, lei ha dato la data di marzo, la presenza dei 6 vigili del fuoco qualificati, dei capi squadra, e la dotazione di ulteriori vigili del fuoco che dovrebbe avvenire sulla base del piano che lei ha testè menzionato, nel corso dell'anno 2004.

Ultima questione che deve essere sottolineata e posta all'attenzione: ultimamente, il comando provinciale dei vigili del fuoco di Modena, come immagino tutti i comandi dei vigili del fuoco d'Italia, ha ricevuto, da parte del Ministero dell'interno, un « blocco », pressoché totale, dell'assunzione dei cosiddetti vigili del fuoco discontinui, ovvero di coloro che servono a garantire, in una fase di difficoltà organica, la presenza nei turni e nel servizio di soccorso.

Il comando provinciale di Modena poteva usufruire di 20 vigili discontinui in modo quasi permanente. Sulla base di questa decisione, che è stata assunta circa una ventina di giorni fa, noi oggi non abbiamo questa disponibilità ed è invece assolutamente necessario che nella fase di transizione, fino alla destinazione vera e propria dei vigili del fuoco — già previsti con il decreto del ministro dell'interno al quale anche lei faceva riferimento —, dei capi squadra e di quelli possibili per il 2004, siano mantenuti al comando provinciale di Modena, perché altrimenti non vi è la possibilità di mantenere aperto il servizio, con un ragionevole sacrificio, che deve comunque essere fatto, in modo particolare del distaccamento di Vignola.

Concludo qui, rassegnando a lei, sottosegretario, e, tramite lei, al Ministero dell'interno l'invito a far fronte, così come si dice nella sua conclusione, alle esigenze minime che sono riscontrabili e documentate, in attesa naturalmente della configurazione della nuova pianta organica del

comando provinciale dei vigili di Modena e, in particolare, del distaccamento di Vignola.

(Ritardi nella costruzione del raddoppio della strada statale n. 640 – n. 2-00992)

PRESIDENTE. L'onorevole Misuraca ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00992 (vedi l'allegato A – *Interpellanze urgenti sezione 3*).

FILIPPO MISURACA. Signor Presidente, più che illustrare l'atto di sindacato ispettivo da me presentato, prendo la parola per motivare il carattere di urgenza di questa interpellanza. Colgo l'occasione della presenza del viceministro Tassone, politicamente solitamente riconosciuto per la sua sensibilità e, considerato che oggi egli rappresenta il Governo, pur essendo viceministro delle infrastrutture, mi rivolgo a lui.

Signor viceministro, questa interpellanza riveste carattere di urgenza poiché già nella precedente legislatura (gennaio 1998) io ed alcuni altri parlamentari presentammo un'interrogazione di analogo contenuto per gli incidenti mortali verificatisi lungo l'asse della strada statale n. 640 a scorrimento veloce Agrigento-Caltanissetta. Sono passati sei anni, ma vi è stato il silenzio totale: un primo Governo, un successivo Governo, il nostro Governo, il mio Governo. Ho presentato questa interpellanza perché tra il 10 e il 24 novembre si è verificata una serie di incidenti: ben nove morti in due settimane. È evidente che la popolazione è terrorizzata, quindi l'aspetto dell'urgenza è di carattere sociale nonché di carattere economico, perché la strada statale a scorrimento veloce n. 640 rappresenta un asse estremamente importante per l'economia isolana.

Voglio ricordare a lei – che già lo saprà –, a chi eventualmente ci ascolta e affinché resti agli atti, che questa strada a scorrimento veloce consente il transito tra la Sicilia orientale e la Sicilia occidentale – Trapani, Marsala, Mazara del Vallo –

dei camion, che attraversano quest'asse per raggiungere la Sicilia orientale, ma anche il nord Italia. È una strada ormai obsoleta, realizzata nel 1930, per il traffico di allora, ma con la crescita economica che tutti speriamo per la Sicilia, il transito in questo tragitto non sarà più consentito.

Signor viceministro, voglio ricordare a me stesso le tante battaglie che ho fatto insieme a tutti i parlamentari di quel territorio per fare uscire dall'isolamento le province di Agrigento e Caltanissetta. Sono state impegnate due province: la provincia di Agrigento e quella di Caltanissetta.

La provincia di Agrigento credo stia completando (tra poco, immagino, mi fornirà lei una risposta in tal senso, perché è ciò che le chiedo) il progetto.

Dopo gli incidenti nel mese di novembre cui facevo riferimento (è ciò che si legge sulla stampa), la provincia di Caltanissetta ha abbandonato l'idea della progettazione. Si legge anche sulla stampa che gli uffici regionali dell'ANAS intendono sostituirsi all'amministrazione provinciale per la redazione del progetto. Ma arriviamo al dunque. L'aver letto queste notizie sulla stampa desta in me grande preoccupazione. Dal 1998 – data cui facevo riferimento per quanto riguarda un mio atto di sindacato ispettivo – sono trascorsi sei anni. Adesso, apprendo dalla stampa che la provincia di Caltanissetta abbandona, per dare la possibilità all'ANAS di sostituirla.

Mi chiedo quanti anni ancora passeranno per la progettazione e per il finanziamento. Per quanto riguarda il finanziamento, c'è una delibera CIPE del 2001 che impegna molti quattrini per questa strada.

Rivolgo, dunque, al Governo un interrogativo. Vorrei capire il motivo delle inadempienze, con riferimento alle stragi sulla strada. A proposito di stragi, l'Associazione vittime della strada porta come esempio negativo questa strada, definendola la strada della morte a causa delle tante vittime della medesima. Vorrei sapere come il Ministero intenda organizzarsi e cosa voglia fare nei confronti degli enti soggetti.

Mi rivolgo alla sua sensibilità, signor Viceministro: giacché la provincia e l'ANAS rilasciano notizie alla stampa, chiedo che il Ministero per le infrastrutture torni ad essere il soggetto — glielo chiedo per il ruolo che ha il parlamentare nel rivolgersi al Governo —, di sostituirsi alle inadempienze e di farsi interprete nei confronti di un sistema sostitutivo che può essere quello di una conferenza di servizi dove mettere assieme i soggetti e dare risposte alle popolazioni.

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

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, risponderò ora all'interpellanza dell'onorevole Misuraca, tenendo presente, ovviamente, sia gli appunti che sono in mio possesso sia ciò che l'onorevole Misuraca ha sottolineato poc'anzi.

In merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo cui si risponde, l'ANAS, società per azioni, interessata al riguardo, ha comunicato che il potenziamento dell'itinerario Agrigento-Caltanissetta rientra fra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale di cui alla legge obiettivo, come individuata dalla delibera CIPE n. 121 del 2001 (una delibera che, del resto, lei ha ripetutamente ricordato nell'illustrazione della sua interpellanza).

L'opera riguarda la realizzazione di una nuova strada a quattro corsie, due per senso di marcia, lungo l'attuale corridoio individuato dalla strada statale n. 640, nel tratto compreso tra i chilometri 10 e 74 più 300, che congiunge il capoluogo di provincia di Agrigento e Caltanissetta. L'estensione della nuova arteria viaria è di circa 64 chilometri.

Il costo dell'opera indicato dalla citata delibera CIPE 121 del 2001 è di 620 milioni di euro (lei parlava di cifre considerevoli e la cifra considerevole è di 620 milioni di euro). Tale costo è, tuttavia, suscettibile di incremento a valle degli approfondimenti progettuali in corso o ancora da attivare.

La società stradale fa conoscere che la progettazione preliminare, redatta dall'ANAS nel 1999, è stata posta alla base delle convenzioni stipulate con le amministrazioni provinciali di Agrigento e di Caltanissetta, come lei ricordava, per i rispettivi ambiti territoriali di intervento, finalizzate al cofinanziamento ed all'affidamento dei successivi livelli progettuali.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione della progettazione nella provincia di Agrigento — tratto compreso tra i chilometri 10 più 200 e 44 dell'attuale statale 640 —, l'ANAS informa che l'incarico di progettazione definitiva e SIA (studio di impatto ambientale: come vede, onorevole Misuraca, abbiamo SIA, VIA, tante sigle, ma, ovviamente non cambia la situazione e non cambiano certamente le procedure, i pareri ed anche le difficoltà) è stato affidato dalla provincia di Agrigento nel novembre 2002 sulla scorta della convenzione sottoscritta con l'ANAS, inviata il 6 novembre 2000, e del successivo atto di modifica del 14 giugno 2001.

Le attività di contratto sono state avviate dalla stessa amministrazione provinciale in data 26 febbraio 2003 ed il tempo assegnato per l'espletamento della prestazione è di cento giorni, con ultimazione entro il 6 giugno 2003. Ad oggi, non è stata ancora consegnata all'ANAS, da parte del raggruppamento affidatario, la progettazione completa oggetto di contratto, sulla quale dovrà essere eseguita la necessaria istruttoria tecnica e di validazione prima dell'attivazione dell'iter approvativo e di finanziamento. Sulla parte progettuale inerente al solo andamento planimetrico del tracciato, presentato dal raggruppamento di progettazione, è già stata condotta la relativa istruttoria. Il ritardo delle attività progettuali è stato oggetto di sollecito, da parte dell'ANAS, nei confronti della competente provincia di Agrigento e del raggruppamento di progettazione.

È opportuno sottolineare la rilevanza dimensionale e la complessità progettuale dei primi 32 chilometri della realizzanda opera, determinate essenzialmente dalla necessità di dover ricostruire la rete di viabilità minore che attualmente afferisce

direttamente sull'attuale strada statale 640. Inoltre, va ricordato che, nell'ambito progettuale di che trattasi, l'ANAS ha dovuto tenere conto delle nuove norme geometriche per la realizzazione delle strade di cui al decreto ministeriale 5 novembre 2001, con aggravii progettuali relativi allo scostamento della nuova arteria stradale dall'esistente sedime della statale in questione. Si stima che la progettazione definitiva completa dell'opera possa essere consegnata all'ANAS entro il mese di dicembre 2003.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione della progettazione nella provincia di Caltanissetta — tratto compreso tra i chilometri 44 e 74 più 300 dell'attuale strada statale 640 —, la società stradale riferisce che l'onere di affidamento delle attività inerenti alla progettazione definitiva e del SIA (sigla che, come abbiamo ricordato, sta per studio di impatto ambientale), per l'esecuzione dei rilievi aerofotogrammetrici e topografici e per la consulenza geologica e geotecnica, ricade sulla provincia di Caltanissetta in virtù della convenzione sottoscritta nel 2000.

Peraltro, con nota n. 23472 del 13 novembre di quest'anno, di qualche giorno fa, l'ANAS rende noto che la provincia di Caltanissetta ha comunicato la volontà di voler recedere dalla convenzione per il cofinanziamento della progettazione, stipulata con l'ANAS, in quanto le somme necessarie all'intervento sono reperibili nell'ambito dell'accordo di programma quadro 2001, stipulato dall'ANAS con la regione siciliana e con il Ministero delle infrastrutture e trasporti.

Pertanto, le procedure di affidamento della progettazione, già a carico della provincia di Caltanissetta, dovranno essere attivate direttamente dall'ANAS. Questa, onorevole Misuraca, è la risposta, quindi un'attenta valutazione di un documento, che un po' fotografa la situazione attuale. Se io fossi al suo posto, nel replicare al Governo, mostrerei qualche incertezza o qualche perplessità o qualche preoccupazione, perché lei ha evidenziato un problema, che riguarda certamente un'arteria di collegamento tra l'occidente e l'oriente

della Sicilia, ha parlato dello sbocco verso il nord e soprattutto di strada della morte. Dio solo sa quante strade della morte sono ancora in funzione e, purtroppo, percorribili funestamente, nella nostra penisola (non soltanto nel Mezzogiorno d'Italia, per dire la verità, ma certamente molte di queste arterie ricadono nell'area meridionale).

Qui siamo nell'ambito delle procedure, siamo nell'ambito delle convenzioni sottoscritte dalla provincia sulla progettazione; siamo ancora nella fase di ultimazione della progettazione e c'è una data, quella del giugno del 2003, che non è stata rispettata. Dico questo rispetto ad un problema che noi oggi abbiamo, che è quello della salvaguardia della vita umana, rispetto al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è impegnato e si sta impegnando — lei lo sa, onorevole Misuraca — anche con i provvedimenti sul codice della strada, che hanno dato dei risultati estremamente positivi. Certamente, io mi sento profondamente impegnato e sensibilizzato rispetto alla situazione di grande difficoltà, nella quale io non vedo nemmeno, con estrema chiarezza, una linearità di sviluppo, perché sembra che ci siano delle date prefigurate, ma poi si lascia tutto alla discrezionalità dei soggetti interessati. Su questo, un momento di certezza dovremmo pur darlo, perché c'è la delibera del CIPE, c'è questa arteria, che è entrata nella legge obiettivo — e credo che sia questo merito anche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che l'ha assunta come priorità e si è impegnato per il suo finanziamento —, ma dobbiamo capire che cosa, localmente, nella fase della progettazione, non ha funzionato e cosa dovrebbe funzionare. Come si evince anche dalla lettura della mia risposta, nell'ultima parte, anche l'ANAS è disponibile ad assumersi la responsabilità per quella parte per la quale la provincia di Agrigento, per quanto riguarda la progettazione, non è più disponibile.

Ecco, questi sono problemi che riguardano molte infrastrutture del nostro paese, per le quali — io lo dico spesso,

continuamente — non basta avere allocato le risorse. Il problema è di capire se i tempi vengano rispettati, altrimenti la realizzazione di arterie delicate del nostro paese vengono dilatate nel tempo, verso tempi indefiniti ormai insopportabili, se è vero, come è vero, che le infrastrutture devono legarsi ad un processo di sviluppo; dello sviluppo di una zona, di un territorio, di una regione. E lei ha sottolineato, con molta sensibilità, soprattutto con una certa sottigliezza nel suo ragionamento, che questa strada è stata realizzata nel 1930. Io so come vanno queste cose, lei lo sa meglio di me; io non sono per la costruzione indiscriminata di autostrade, io sono favorevole ai trasporti alternativi, ma sono favorevole soprattutto a completare e a costruire arterie lì dove c'è una situazione di grande delicatezza, di pericolo e di inagibilità, come nel caso di questa strada n. 640.

Lei mi ha fatto una sollecitazione, lei mi propone una conferenza di servizi, eccetera; le ho detto che bisogna anche capire qual è lo svolgimento futuro, cosa ci riserva il futuro in termini di impegni e soprattutto di sorprese. Ritengo che dobbiamo assumere qualche iniziativa. Mi prendo ovviamente l'impegno di assumere qualche iniziativa — una conferenza di servizi, o un tavolo con le varie amministrazioni — in modo da stabilire i tempi e i percorsi anche relativamente a pareri che ancora devono essere dati e relativamente al discorso della progettazione. Se non abbiamo neanche completato la progettazione, sarà difficile anche guardare al futuro e alla realizzazione di quest'opera.

È quanto mi sento di dover dire in questo momento, assicurando questo impegno e integrando le cose che ho appena letto, fatte dall'amministrazione, che fotografano la situazione esistente. L'amministrazione, quindi, non poteva nemmeno dire una cosa diversa da quella che è la realtà. Per cui, lei, onorevole Misuraca, prenderà atto di questa disponibilità da parte del Governo di fare la parte che gli compete in ordine alle responsabilità e in

ordine alle competenze che la norma attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PRESIDENTE. L'onorevole Misuraca ha facoltà di replicare.

FILIPPO MISURACA. Signor Presidente, credo che il viceministro Tassone abbia già dato la risposta.

PRESIDENTE. Sì, si è dichiarato, esso medesimo, parzialmente insoddisfatto della sua propria risposta, ma è stato un atto di onestà.

FILIPPO MISURACA. Presidente, come riconosco che lei è persona sempre attenta e autore, quando presiede l'Assemblea, di battute fatte per sdrammatizzare, allo stesso modo, questa volta, devo dare atto al viceministro Tassone della capacità di presentare la risposta degli uffici sia pure aggiungendo molto di suo. Di questo, viceministro Tassone, la ringrazio perché finalmente facciamo chiarezza su questa vicenda della strada statale n. 640.

La prima parte della risposta, quella fornita dagli uffici, risponde a verità; si tratta di quella parte che riguarda la competenza della provincia regionale di Agrigento. Mi riferisco, più precisamente, alla fase di completamento della progettazione, al ritardo di sei mesi, e al fatto che entro il mese di dicembre, così dicono gli uffici, sarà consegnata la progettazione. Ma, facciamo chiarezza sulla provincia di Caltanissetta rispetto alla quale finalmente sappiamo a che punto siamo; provincia che, ricordo, è amministrata dal centrosinistra, ma su questo non è mia intenzione fare polemica nei confronti di nessuno anche perché non è questo il tema. Gli uffici del ministero e, quindi, dell'ANAS, scrivono che il 13 novembre la provincia di Caltanissetta rinuncia alla progettazione. Ciò significa due giorni dopo i gravi incidenti mortali. Signor viceministro, senza entrare in argomentazioni politiche, credo che gli incidenti abbiano fatto riflettere gli amministratori della provincia di Caltanissetta sul fatto che è arrivato il momento di attivarsi.

Quella lettera viene motivata sostenendo che quest'opera deve rientrare nella cosiddetta legge obiettivo, nel famoso accordo di programma-quadro della regione Sicilia stipulato con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che, quindi, la progettazione va a carico dell'ANAS. Essendo a carico dell'ANAS ritengo che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa senz'altro attivarsi nei confronti dell'ANAS, come diceva il viceministro che ringrazio per la disponibilità, per spingere gli uffici ad accelerare in ordine alla progettazione. Gli uffici hanno detto che, con quella famosa delibera CIPE del 2001, ci sono 620 milioni di euro; ma io aggiungo una cifra in più: qualcosa come 66,107 milioni di euro impegnati per il primo triennio. Allora perché tenere queste cifre inutilizzate? Allora, vivaddio, se la provincia di Caltanissetta ha rinunciato e l'ANAS si è dichiarata disponibile, chiedo che, al più presto, quell'impegno, che lei ha assunto e la ringrazio per questo, di coordinare, sentendo evidentemente gli uffici, venga ad essere al più presto assolto.

Mi consenta, proprio per giustificare quella critica al Governo di centrosinistra della provincia regionale di Caltanissetta, di fare una piccola autocritica al mio Governo, e cioè quella di chiedere perché non facciamo subito diventare un cantiere questa strada a scorrimento veloce Agrigento-Caltanissetta provvedendo ai vari adempimenti, quelli a cui faceva riferimento il viceministro, SIA, VIA, e così via. Vivaddio, attiviamo anche lo strumento del commissariamento quando ci sono enti locali inadempienti affinché le cifre messe a disposizione vengano subito ad essere attivate. Dico ciò non tanto per spendere quelle cifre, ma per dare una risposta a queste nostre popolazioni del Mezzogiorno. So bene che lei, viceministro Tassone, interpreta bene i miei sentimenti, dato che è meridionale come me e sa bene che di ciò noi abbiamo tantissimo bisogno.

Quindi, concludo dichiarando il mio apprezzamento ed il mio ringraziamento nei suoi confronti adesso, ma credo di poterlo fare anche in futuro, a nome di

quelle popolazioni, se lei attiverà al più presto il tavolo cui faceva riferimento.

(Politiche del Governo in materia di cantieristica e nautica e iniziative a sostegno di « Nuovi cantieri Apuania » di Carrara - n. 2-00996)

PRESIDENTE. L'onorevole Giordano ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00996 (vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 4).

FRANCESCO GIORDANO. Signor Presidente, signor viceministro, lei ha testé affermato di essere disponibile a promuovere forme di mobilità alternativa: allora, la prendo in parola e la sottopongo ad una verifica immediata.

Il caso che vorremmo sottoporle è quello dei Nuovi cantieri Apuania, che occupano direttamente 250 addetti, con un indotto pari a circa 1.000 unità. Si tratta di un polo produttivo di eccellenza della navalmeccanica nel nostro paese: qui, tra l'altro, sono stati costruiti i due *cruise ferry* Grimaldi, che risultano essere i più grandi al mondo, ed attualmente è in costruzione un'importante nave chimichiera.

Ora però, come lei sa, e come del resto emerge da tutto il settore della cantieristica, i Nuovi cantieri Apuania subiscono la concorrenza molto forte dell'Estremo Oriente - in particolar modo quella coreana - che detiene il 60 per cento del mercato mondiale. Tale concorrenza si spinge sino ai limiti del *dumping*.

I rischi per la nostra cantieristica, soprattutto nel breve e medio periodo, sono molto grandi, mentre al contrario sono ipotizzabili, in un lasso di tempo un po' più ampio, scenari di ripresa, dovuti all'applicazione delle nuove normative in materia di sicurezza della navigazione e di protezione ambientale.

Attualmente tale crisi viene aggravata anche dal fatto che, negli ultimi due anni e mezzo, le società armatoriali italiane, o comunque facenti capo ad interessi nazio-

nali, hanno commissionato all'estero oltre 200 navi, per un valore di circa 10 mila miliardi di vecchie lire.

A ciò si aggiunga la situazione del territorio di Carrara, sottoposto, ormai da tempo, ad un drammatico processo di deindustrializzazione. Tra le voci che circolano in quell'area, sembra che i Nuovi cantieri Apuania debbano subire una sorta di riconversione alla produzione nautica da diporto: se ciò accadesse, ci troveremo di fronte ad un declassamento qualitativo e quantitativo, con un prevedibile ed insopportabile ridimensionamento occupazionale a poco più di 50 dipendenti diretti e a circa 200-300 addetti nell'indotto.

L'altra ed ultima ipotesi è quella che i Nuovi cantieri Apuania possano entrare a far parte della Fincantieri. Riteniamo questa una soluzione che presenta un tasso di incertezza notevole rispetto al futuro di questi cantieri, anche se, proprio oggi, le relazioni pubbliche di Fincantieri ci hanno assicurato — ma questo non possiamo che verificarlo in concreto, perché non possono essere soltanto le parole ad offrirci garanzie — che non vi sarà nessun frazionamento delle varie produzioni.

Vi chiediamo, allora: il Governo ha elaborato un piano nazionale della cantieristica e della nautica, che tenga conto sia degli attuali fattori di crisi sia, al contrario, delle potenziali opportunità? Ritenete che si tratti di un settore strategico, in un quadro nazionale ed internazionale? Quale ruolo, infine, assegnate ai Nuovi cantieri Apuania, se ritenete tale settore strategico, visto che il settore pubblico — cioè voi — possiede direttamente una parte del capitale di tale società, attraverso Sviluppo Italia?

È del tutto evidente che, se rispondete affermativamente a queste domande, allora occorrerebbe una cifra consistente. Non capisco per quale motivo, ad esempio, nella legge di bilancio che discuteremo da qui a breve, questo capitolo di spesa non esiste; peraltro, è un capitolo di spesa che sarebbe oneroso, ma produttivo *in fieri* di potenzialità di sviluppo molto significative per il nostro paese.

Inoltre, vorremmo sapere se il Governo si prodighi, visto che questo è un settore a nostro modo di vedere così strategicamente rilevante, nella ricerca di commesse e anche di assetti societari, impegnando in tal senso Sviluppo Italia. Infatti, al contrario, la sensazione che si ha — anzi, più che sensazioni sono comportamenti certi — è che Sviluppo Italia si stia disimpegnando rispetto a questo cantiere.

Dovete dirci una parola chiara — la vorrei sentire oggi, viceministro Tassone — sul processo di privatizzazione dei Nuovi cantieri Apuania. Infatti, se andasse avanti tal processo di privatizzazione (addirittura, si parla del gruppo franco-britannico Rodriguez), in tale maniera, si depriverebbe il territorio e si dequalificherebbe questa struttura fino a rendere del tutto evidente l'impossibilità di rilanciare, da un punto di vista industriale, tale importantissimo settore.

L'ultima questione che vorremmo porgerle è se non ritenga opportuno che voi, invece di fare ciò che finora avete fatto, ossia essere passivamente spettatori di una situazione che è particolarmente complessa e difficile, vi facciate parte attiva per attivare (scusate il bisticcio di parole) un tavolo di trattative tra le parti per poter mettere in moto un processo produttivo di segno positivo.

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

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, per quanto riguarda l'interpellanza dell'onorevole Giordano, vorrei svolgere alcune considerazioni, visto e considerato che ha inserito nella sua illustrazione molto rispetto a ciò che aveva scritto nella sua interpellanza, anche in termini di commento di tipo politico sul Governo.

Intanto, vorrei rispondere alle questioni poste nella sua interpellanza. In merito alle problematiche evidenziate nella sua interpellanza urgente, si rende noto che quella degli aiuti alla costruzione navale costituisce materia soggetta ai rigorosi vin-

coli della legislazione comunitaria in materia di aiuti di Stato alle imprese.

Da anni, infatti, la politica industriale in materia di interventi di sostegno al settore cantieristico ricade nella competenza degli organi dell'Unione europea, nell'ambito dei quali vengono assunte tutte le decisioni volte a fronteggiare le problematiche che interessano l'industria navalmeccanica.

Di qui l'impossibilità per l'Italia di mettere a punto unilateralmente un piano nazionale della cantieristica (per quanto concerne la nautica, è ben noto che tale settore è espressamente escluso dai benefici della legislazione nazionale e comunitaria in materia).

Un tale piano, infatti, per essere efficace e salvaguardare, in maniera fattiva, la competitività del settore, dovrebbe contenere aiuti al funzionamento, del tipo di quelli concessi sulla base della normativa comunitaria in vigore fino al 31 dicembre 2000.

Solo tale tipo di aiuti, infatti, consente concretamente ai cantieri navali europei di colmare il *gap* esistente tra i costi dei cantieri navali comunitari ed i prezzi praticati sul mercato internazionale dai correntisti asiatici.

Come è noto, il regolamento dell'Unione europea n. 1540/98 ha stabilito che, alla data del 31 dicembre 2000, tale tipologia di aiuto dovesse totalmente cessare.

Come in più occasioni fatto rilevare, l'Italia si è fortemente battuta in sede comunitaria per ottenere che tale aiuto alla produzione potesse essere ripristinato, tenuto conto che la stessa Commissione europea ha presentato ben sette rapporti in due anni per dimostrare che il settore della cantieristica navale europeo subisce gli effetti devastanti delle pratiche commerciali sleali della Corea del Sud.

L'unico risultato dell'azione, sollecitata oltre che dall'Italia anche da altri paesi del sud Europa, è stata l'adozione del regolamento comunitario n. 1177 del 2002 — cui anche lei, onorevole Giordano, ha fatto riferimento nel suo atto di sindacato ispettivo — che ha previsto, in deroga al divieto generale di aiuti al funzionamento, una limitata misura di sostegno, pari al 6 per

cento del valore della commessa, solo per alcune tipologie navali, quelle che in passato sono state più colpite dal *dumping* coreano.

Tale misura di carattere straordinario, per la sua limitatezza, non sembra poter costituire uno strumento veramente efficace per la tutela del settore a cui lei faceva riferimento, tenuto conto che il reale differenziale costi-prezzi per le tipologie navali coperte dallo strumento è, in realtà, superiore di gran lunga al 6 per cento e che lo strumento stesso è limitato nel tempo (esso è in scadenza nel marzo 2004).

Potendo esso costituire comunque un incentivo minimale alla costruzione delle navi in argomento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di esposizione dei fabbisogni da inserire nel disegno di legge finanziaria, ha richiesto a tale titolo un apposito accantonamento che, peraltro, nel contesto della manovra complessiva del Governo non ha potuto trovare accoglimento.

FRANCESCO GIORDANO. Onorevole Tassone, potrebbe ripetermi quest'ultima parte?

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Lo faccio con piacere.

Potendo esso costituire comunque un incentivo minimale alla costruzione delle navi in argomento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di esposizione dei fabbisogni da inserire nel disegno di legge finanziaria, ha richiesto a tale titolo un apposito accantonamento che, peraltro, nel contesto della manovra complessiva del Governo non ha potuto trovare accoglimento, come lei ha detto.

Per quanto concerne la situazione particolarmente difficile della Società Nuovi Cantieri Apuania Spa di Marina di Carrara è da rilevare che essa rientra appieno nel contesto sopra descritto in quanto trattasi di cantiere che incontra serie difficoltà ad acquisire nuove commesse, in mancanza di un adeguato quadro comunitario di riferimento.

Tale contesto non ha consentito, difatti, di attivare misure concretamente efficaci per l'acquisizione di nuovi ordinativi, stante la posizione assolutamente negativa della Commissione europea sull'argomento e la posizione anch'essa sfavorevole della maggioranza dei paesi membri presenti in Consiglio.

L'eventuale rilancio dell'attività cantieristica mercantile del predetto cantiere presupporrebbe un'immediata e radicale revisione da parte dell'Unione europea della politica in materia di aiuti, per la quale il nostro paese si è attivato incontrando la netta opposizione della Commissione medesima e dei paesi membri.

Per quanto attiene, quindi, al futuro dei Nuovi Cantieri Apuania è evidente che le scelte di fondo non possono che essere di natura aziendale, tenuto conto del contesto sopra descritto in cui il cantiere è chiamato ad operare.

Una volta verificata, infatti, l'impraticabilità di misure di sostegno al cantiere di competenza di questa amministrazione, la questione più generale della destinazione industriale del sito rientra nella competenza del Ministero delle attività produttive, cui fa capo la politica generale relativa all'assetto dell'industria nazionale.

Onorevole Giordano, questi sono gli elementi che ho voluto sottoporre dalla sua attenzione, ma vorrei svolgere altre brevi considerazioni.

Ritengo che siamo interessati alla ripresa della cantieristica perché siamo interessati realmente al trasferimento del trasporto merci dal gommato al ferro e via mare. Non è vero che siamo stati in attesa o spettatori inerti. Infatti, in questi ultimi tempi, anche con il concorso del Parlamento e di tutti i gruppi, è stata approvata una legge significativa ed importante, oerei dire storica, come quella sulla nautica da diporto. Questa fornisce certamente un sostegno a tale settore ed a tale comparto e, come ricaduta, ad una certa cantieristica all'interno del nostro paese.

Vi è, inoltre, una ripresa dell'attività di armatoria per quanto riguarda tratte e collegamenti; quest'anno ci sono stati infatti numerosi collegamenti. Vi è poi una

politica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel campo della logistica e dell'adeguamento delle infrastrutture portuali. Tutto questo per determinare, certo, una condizione di vantaggio e di intercettazione di un'esigenza di mobilità via mare. Vi sono problemi sia a livello nazionale, sia a livello europeo.

Questi sono gli elementi che rilevano, sui quali si può essere o meno d'accordo. Lei, onorevole Giordano, fa ovviamente riferimento alla finanziaria, ma io le ho risposto che ciò non ha trovato collocazione. Se lei è un collega attento — come io credo, perché la conosco da molti anni —, avrà avuto modo di seguire alcune mie dichiarazioni (perché non è che mi vesto con il vestito e con la divisa!) in cui ho lamentato, tranquillamente, l'esistenza di qualche squilibrio tra dichiarazioni di alcuni, anche colleghi, e l'allocazione delle risorse. Certamente, questo è un dato che non posso nascondere, perché se le risorse non ci sono non posso contrabbandare un qualcosa che non c'è. È un problema esistente, di confronto, ma l'unico aspetto che mi permetto, non di contraddire ma di chiarire con lei, onorevole Giordano, è che non è vero che si è disattenti. Ci stiamo impegnando, anche se con molte difficoltà — ma quelle penso che ci sono sempre —, ma le posso dire che tutto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e certamente il Governo nel suo complesso — me lo auguro sempre di più — si è impegnato per quanto riguarda la cantieristica e si dovrà impegnare anche per quanto riguarda la ricerca scientifica relativa alla cantieristica, che è un settore così importante e significativo.

Le faccio un ultimo esempio, onorevole, e poi concludo. Anche se forse non è pertinente come tema, lei sa che in quest'ultimo periodo sono state varate alcune navi. Fino a qualche tempo fa erano in attività molti cantieri non italiani. Adesso qualche struttura cantieristica sta prendendo corpo e dimensione e sta lavorando, a fatica, dopo un grande periodo di rarefazione. Le cose, infatti, non è che avvengono nel tale e specifico anno del Signore. Ci sono tanti anni del Signore; ci sono cose

che si verificano nel momento, altre che vengono in eredità. Le povertà di una famiglia molte volte sono povertà che uno si trascina per un'assenza di eredità. E, molte cose, anche in questa direzione, noi ce le siamo ritrovate. Non voglio fare polemica con il passato, perché non avrebbe senso: il passato infatti può comprendere anche noi altri e non è questo il problema. Ma, forse, c'è stato un rilassamento, molto forte, anche quando invece si doveva porre attenzione.

Al momento c'è una grande volontà. Se lei, onorevole Giordano, nella sua replica intende dare un contributo, lo accoglierò e non come una replica da parte di una persona che sta dalla parte opposta o in un ruolo diversificato, perché ritengo che sia lei dalla sua posizione, sia io da quest'altra dislocazione dell'aula abbiamo un unico intendimento, non soltanto per quanto riguarda questi Fincantieri, a cui lei faceva riferimento e che sono oggetto della sua interpellanza, ma anche per una ripresa della nautica e della cantieristica, che è un settore che certamente dovrà avere un grande ruolo nei trasporti e nelle politiche dello sviluppo del nostro paese e, perché no, anche dell'Europa.

PRESIDENTE. L'onorevole Giordano ha facoltà di replicare.

FRANCESCO GIORDANO. Signor Presidente, signor viceministro, sono già intervenuto con un'altra interpellanza sul tema generale della cantieristica, in particolare modo sulla vicenda Fincantieri; quindi, nei limiti dei tempi, ho cercato di seguire questo settore così nevralgico per lo sviluppo del nostro paese.

Signor viceministro, non metto in discussione la sua personale buona fede e anche la coerenza del suo impegno nella compagine governativa, tuttavia mi attengo ai fatti. Lei, nella sua risposta, ha affermato che ci sono maglie strette quasi impenetrabili sul versante dell'Unione europea; mi permetto di affermare che, forse, su questo versante, una capacità di iniziativa più stringente, soprattutto se supportata anche da tutto il Parlamento,

avrebbe garantito un'efficienza maggiore sul versante dell'Unione europea. Tuttavia, si possono criticare le maglie strette dell'Unione europea se si ha la coscienza a posto per quanto concerne la vicenda politica nazionale.

È del tutto evidente che quel piccolo varco che si è aperto nella legislazione europea non ha senso se non viene supportato da un intervento finanziario contenuto nella legge finanziaria, infatti a poco vale criticare l'Unione europea se non si investono risorse proprie. Quindi, il quadro della situazione di tali cantieri, come di tutta la navalmeccanica, è disarmante e, allo stesso tempo, allarmante per quanto concerne i nuovi cantieri apuani. Per tale motivo sono fortemente preoccupato, in quanto ho verificato che non vi è nessuno strumento in grado di intervenire in ordine a tale crisi.

Signor viceministro, in ordine alle risorse da attivare mi ha già risposto che non ve ne sono e ciò produce un effetto drammatico ma, almeno sul tema dell'impegno di Sviluppo Italia e su quello della privatizzazione, il Governo mi può dire quali iniziative intende intraprendere su tale cantieristica? Può affermare se intende attivare un processo di privatizzazione che, nei fatti, smantelli un supporto tecnologico, un'ipotesi decisiva per la qualificazione dello sviluppo del paese? Perché a chiacchiere — non mi riferisco a lei, signor viceministro, di cui ho pieno rispetto — si può affermare che sul terreno della mobilità si possono definire soluzioni alternative investendo sul mare, sulle strutture pubbliche, disincentivando il trasporto su gomma, ma se poi non si investe neanche una lira su questo terreno e tutto è finalizzato all'industria della gomma, allora è del tutto evidente che ci troviamo di fronte ad una situazione insostenibile.

La privatizzazione e l'impegno di Sviluppo Italia ci sono o non ci sono? Lei, signor viceministro, adesso non mi può rispondere in merito...

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti.* L'avevo appuntato; mi dispiace, ma mi è sfuggito.

FRANCESCO GIORDANO. Spero possa rispondermi successivamente.

PRESIDENTE. In questa sede, che ha una sua formalità, non si può.

FRANCESCO GIORDANO. Non c'è alcun dubbio, ma era uno dei punti qualificanti della nostra interpellanza, in quanto quegli operai aspettano con ansia di sapere se finiranno in mano ad un padrone che tra un po' li licenzierà oppure se rimarranno all'interno del settore pubblico.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole Giordano, se presenta un altro atto di sindacato ispettivo, le rispondo anche in Commissione.

FRANCESCO GIORDANO. Quindi, questi due temi sono per noi assolutamente decisivi.

(Rinvio interpellanza Fatuzzo n. 2-00975)

PRESIDENTE. Avverto che per accordi intercorsi tra gli interpellanti e il rappresentante del Governo lo svolgimento dell'interpellanza urgente Fatuzzo n. 2-00975 è rinviato ad altra seduta.

(Informazioni in possesso del Governo sul contesto politico, ambientale e logistico in cui è maturata la strage di Nassiriya - n. 2-01004)

PRESIDENTE. L'onorevole Pisa ha facoltà di illustrare l'interpellanza Deiana n. 2-01004 (vedi l'allegato A - *Interpellanze urgenti sezione 5*), di cui è cofirmataria.

SILVANA PISA. Signor Presidente, abbiamo presentato questa interpellanza sulla base di un'analisi condotta sulla situazione attuale di Nassiriya; l'attentato alla base italiana, il drammatico episodio in cui sono morti i nostri 19 soldati, ha determinato, nell'opinione pubblica ita-

liana - ben lo sappiamo tutti - un lutto gravissimo cui tutti hanno partecipato. Non solo noi; il paese tutto è stato molto vicino, infatti, al dolore dei familiari e, in qualche modo, si è rafforzato il sentimento di unione. Tuttavia, ciò non ha dissolto i dubbi (anzi, tutt'altro) circa le condizioni di sicurezza dei nostri soldati in missione in Iraq. La condizione del dopoguerra, infatti, è pessima. Si assiste, infatti, per così dire, ad una sorta di vietnamizzazione della situazione, spesso negata dalle autorità locali, autorità occupanti locali. La situazione si è manifestata, sin dall'inizio, molto complessa, aggravata da continue azioni di guerriglia e da attentati - verificatisi sin dall'inizio dell'operazione, anche se, ultimamente, senza alcun dubbio, si deve registrare un'*escalation* - contro gli eserciti stranieri. Eserciti vissuti dalla popolazione - dobbiamo riconoscerlo con grande franchezza - come forze occupanti; al di là dell'inizio della missione, in cui frange - frange! - della popolazione potevano avere reagito in un certo modo, la maggior parte della popolazione ha sempre considerato gli stranieri come occupanti. Al riguardo, si è manifestata un'incapacità molto grave, da parte degli Stati Uniti - la potenza che aveva il comando dell'operazione - nel gestire il dopoguerra: hanno vinto la guerra perché militarmente assai superiori ma, rispetto al dopoguerra, il loro intervento si è rivelato inadeguato. Parlare di sprovvedutezza sarebbe eccessivo - sappiamo, infatti, che non è proprio così -; va rilevato, però, il loro mancato rinvenimento delle soluzioni necessarie.

Invero, la circostanza è stata notata anche dalla stampa; mi riferisco all'articolo di Barbara Spinelli apparso sul giornale *La Stampa* il 15 novembre 2003 e a quello di Scalfari apparso su *la Repubblica* nella medesima data. Scalfari scriveva: hanno scoperto il vaso di Pandora. Insomma, l'Iraq era un paese con una dittatura feroce - come è stato sempre riconosciuto da tutti -, un paese nel quale, però, il terrorismo non esisteva. Nelle dittature, infatti, un controllo feroce im-

pedisce qualsiasi forma di ribellione; ben lo sappiamo nel nostro paese, avendo vissuto un'esperienza analoga.

La vera guerra è cominciata adesso, una guerra asimmetrica; dobbiamo riconoscerlo. Un conflitto tra le potenze occupanti — gli Stati Uniti e gli altri paesi — e un'entità indefinita per definire la quale si fa appello, per esemplificare, alla voce « terrorismo ». Ma, in realtà, essa contiene di tutto: vi aderiscono, infatti, quanti hanno perso prospettive di lavoro, quanti sono stati epurati e via dicendo. Sappiamo, per esempio, che, nella pubblica amministrazione — per così dire, dall'oggi al domani — molti sono stati licenziati e non hanno più la possibilità di vivere. L'esercito, a certi livelli, è stato « mandato a casa » con i conseguenti problemi. Poi, si è tornati su tale decisione ma, intanto, in una prima fase, si è sciolto tutto l'esercito. Ma penso anche ai membri del partito Baath; alcuni, sicuramente, avevano complicità e collusioni profondissime con il regime. Ma non tutti; era un regime nel quale gli iscritti al partito Baath erano sette milioni di cittadini. A mio avviso, in un paese di 24 milioni di abitanti, 7 milioni rappresentano una cifra tale da far pensare che solo alcuni fossero fortemente collusi. Altri avranno fatto tale scelta per opportunismo, come accadeva nell'Italia fascista. Se non analizziamo la situazione in questi termini, a mio avviso non riusciamo poi a capire le reazioni in quel paese.

Certo, vi sono, poi, le bande; anche solo di delinquenti, ladri. Vi è, inoltre, il terrorismo; ma è arrivato in seguito mentre, all'inizio, non era presente.

Crediamo che questa situazione presenti segnali di grande inquietudine. Questo è stato colto dalla CIA che, già da tempo, descriveva la situazione del terrorismo in Iraq come in via di peggioramento. C'è stata una vera rivalità su questo punto tra Pentagono e Dipartimento di Stato americano, con uno scaricabarile di responsabilità. Mentre il Dipartimento di Stato americano analizzava tutto alla luce di attacchi ad opera di cellule straniere estranee alla popolazione

e di terroristi, sappiamo che la CIA parlava di una crescente ostilità del popolo iracheno verso i militari occidentali. Pochi giorni fa abbiamo visto alla televisione la raccapricciante immagine — era dai tempi del linciaggio di Ramallah che non vedevo un'immagine così raccapricciante — di giovani che ballavano sopra i cadaveri. Lì, però, si esprime tutto un rapporto. In questo gesto, che — lo ripeto — è di una violenza inaudita, c'è il rapporto tra vincitore e vinto, tra oppressore e oppresso. Erano ragazzini. Non era la cellula terroristica. Era la popolazione civile.

Sono centinaia i documenti trasmessi dai servizi segreti italiani, in cui si segnala come l'area sud dell'Iraq sia particolarmente esposta al pericolo, tanto che il direttore del Sismi, nel suo rapporto al Copaco, ha detto che la minaccia cresce e il livello di rischio in Iraq è sempre più alto a partire dal luglio scorso. E questo riguardava, anche e fortemente, gli italiani, entrati nel mirino grazie all'azione di sostegno all'occupazione americana, a cui — signor sottosegretario, lei lo sa — siamo stati sempre contrari. Abbiamo votato contro. Come ha specificato il direttore del Sismi, la rete di *intelligence* ha svolto a pieno il suo lavoro informativo, mettendo assieme tre tipi di indicatori (quello militare, quello della criminalità e quello del terrorismo). Si è capito che si trattava di realtà diverse, che andavano analizzate in modo diverso. Sono state comunicate al ministero, in modo tempestivo, le informazioni raccolte. Le ultime due informative dicevano che per la prima decade di ottobre e per la prima decade di novembre si ponevano problemi di sicurezza molto seri. Cito tra virgolette: « Avevamo previsto tutto, non c'era dubbio che saremmo stati colpiti ».

Quanto ai nostri militari, li abbiamo conosciuti, li abbiamo incontrati a Nassiriya: erano motivati, erano preparati. Credo che abbiano assolto pienamente il loro compito in una situazione molto difficile, densa di pericoli. Non abbiamo, però, alcuni dati specifici. Dobbiamo dirlo. Mi sarebbe piaciuto avere più tempo per chiedere chiarimenti al ministro. Pur-

troppo, non è stato possibile. Mancano dati specifici rispetto alle azioni di requisizione di armi e di perquisizione casa per casa: sono azioni molto complicate, molto delicate, che espongono in maniera consistente a possibili ritorsioni. Per esempio, quante di queste operazioni sono avvenute? Come sono state condotte? Sotto quale comando sono state effettuate? Sono state decise autonomamente? Chi ha deciso i luoghi da perquisire? Signor sottosegretario, lei sa che questo è il solito tormentone che proponiamo a proposito di tutte le missioni all'estero che non approviamo, esprimendo i dubbi sulle regole di ingaggio e sulla catena di comando. In questa situazione, in una situazione così difficile come quella irachena, credo che abbiamo esposto i nostri militari ad un serio pericolo.

Quanto alla situazione della base italiana, che alcuni di noi hanno potuto vedere di persona, non possiamo dire che fosse idonea in una situazione postbellica assai minacciosa, perché era al centro della città. Ho capito le ragioni, che mi sembrano anche nobili — tra virgolette —, che hanno indotto a localizzare la caserma dei carabinieri tra la popolazione. Però, in una situazione di quel tipo, di grande esposizione, non era opportuno.

Non era opportuno scegliere come ubicazione il centro della città non solo per noi, ma anche e prima di tutto, per la popolazione civile che vi abitava. Noi sappiamo — e ce lo ha detto ieri il ministro — che più di 80 persone, tra morti e feriti iracheni civili, sono state colpite e quindi tutto questo è stato un esporre anche loro ad un rischio molto grosso.

Tutte queste annotazioni sembrano un po' contrastare con le affermazioni che ha fatto a suo tempo il ministro della difesa quando ha affermato — cito testualmente —: posso assicurare che le disposizioni messe in atto nel teatro iracheno sono le più efficaci per la tutela e la sicurezza del nostro personale.

Ieri, il ministro è ritornato su questo punto e ha detto che le misure di sicurezza erano e sono adeguate, ma noi crediamo che tutto questo non sarebbe

avvenuto se effettivamente le condizioni di sicurezza fossero state queste. Io credo che probabilmente si poteva pensare ad altre soluzioni, come oggi — oggi, *ex post* — si sta pensando.

Nella nostra interpellanza lei vedrà tutta una serie di dichiarazioni del ministro Martino riportate dalla stampa. Ieri, lui ci ha detto che in realtà non ha mai sottovalutato il rischio generale — cito la relazione di Martino in Commissione difesa —, che non è mai stato sottovalutato, né sottaciuto.

In realtà, guardi, a mia memoria, ma posso sbagliarmi, sono stati più gli interventi preoccupati rispetto alla missione in Afghanistan a Khost, in cui lui ha detto che si trattava della missione più pericolosa che noi abbiamo mai affrontato, di quanto avesse denunciato riguardo alla pericolosità di Nassiriya, forse perché — come credo — in questo caso non c'era stato un voto unanime di questo Parlamento, mentre sull'Afghanistan la maggioranza ha dato un voto favorevole, anche se personalmente io no.

Oggi, ministro riesce ad ammettere — meno male — che la guerriglia si è allargata a tutto l'Iraq, che il sud non è quella zona tranquilla che sembrava essere ed io mi chiedo e chiedo a lei, sottosegretario, che così pazientemente sempre ascolta le nostre recriminazioni — che sono poi delle interpellanze a buon diritto —, di quali informazioni il Governo fosse effettivamente in possesso, come queste informazioni sono state utilizzate nel rapporto con il comando italiano a Nassiriya. Inoltre, le chiedo anche cosa intenda fare il Governo per fornire il più rapidamente possibile al Parlamento un quadro esaustivo del contesto politico, ambientale e logistico entro il quale è maturata la strage dei militari italiani.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Cicu, ha facoltà di rispondere.

SALVATORE CICU, Sottosegretario di Stato per la difesa. Signor Presidente, l'illustrazione dell'onorevole Pisa, al di là

dell'analisi che riprende i passaggi che compongono la stessa interpellanza, ha fatto anche rilevare le stesse risposte che in maniera molto ampia, molto particolareggiata e in termini specifici ieri ha dato il ministro Martino in Commissione difesa. È chiaro che il Governo non vuole, né tantomeno può, sottrarsi a un giusto ed ulteriore approfondimento rispetto agli stessi temi. In ogni caso, mi sembra si voglia rafforzare un concetto che è già stato rappresentato e a cui è stata già data ampia risposta, che non può che essere la stessa, identica, al di là degli approfondimenti che inevitabilmente possono e debbono essere ripresi.

Sulla valutazione del rischio, questo non è mai stato sottovalutato né sottoaciuto. Poi le affermazioni giornalistiche, i titoli dei giornali vengono rappresentati certamente in maniera legittima. Tuttavia, credo che siamo anche consapevoli, essendo un riferimento delle istituzioni e di un Parlamento, che quello che conta sono gli atti del Parlamento.

Vi sono atti e dichiarazioni in proposito, come quella del ministro Martino che espresse quando si recò in Parlamento il 14 maggio per riferire in merito alla questione; le dichiarazioni sono di permanenza, con riferimento a problemi di violenza, di attentati, di banditismo, di criminalità, di saccheggi, di episodi di vera e propria guerriglia. La missione è delicata e difficile perché si inserisce in un ambiente tendenzialmente non permissivo, vale a dire in un ambiente a rischio, di cui siamo consapevoli. Potrei continuare, ma credo sia pressoché inutile.

Il 18 settembre i presidenti delle Commissioni difesa hanno reso ai componenti delle stesse questo tipo di informativa: si sosteneva che le condizioni di sicurezza di quel paese restano contrassegnate da una situazione di instabilità che, finora sostanzialmente limitata all'area a forte concentrazione sunnita, è suscettibile di estendersi, a causa delle tensioni emerse recentemente all'interno della comunità sciita, anche al sud del paese.

Si prosegue successivamente, il 17 ottobre, anche con riferimento alla missione

che si è svolta da parte di alcuni componenti della Commissione difesa della Camera e del Senato proprio nell'area in cui è presente anche una missione umanitaria e dei nostri soldati.

In quell'occasione si continuava a ribadire la caratterizzazione del rischio diversificato di livello medio-alto. Quindi, in merito ad una certa rappresentazione del rischio, credo che vi sia stata un'ampia e coerente dichiarazione da parte del ministro Martino e del Ministero della difesa. Credo vi sia un aspetto centrale, da approfondire fortemente, che, sicuramente, coinvolge la serietà di tutti, nonché la responsabilità di coloro che, all'interno del Parlamento, con due risoluzioni, hanno votato questo tipo di missione che — è quasi offensivo ricordarlo — è di carattere umanitario e rientra in un dettato costituzionale che non può certamente consentire di stravolgere quella stessa norma, nonché un certo tipo di indirizzo che non può che essere in termini di legittimità. Nell'ipotesi contraria, dovremo sostenere che questo Parlamento non sia stato abilitato in maniera legittima ad esprimere un voto di sostegno e di indirizzo rispetto a questa missione.

Il contesto in cui ci troviamo è quello riferito a questo tipo di missione, per quanto riguarda la nostra operatività. Si tratta di un'attività di indirizzo politico e di pianificazione operativa.

Il punto fondamentale è quello che riguarda il percorso delle informazioni e l'elemento sicurezza della permanenza del nostro contingente.

Per quanto riguarda le informazioni, le stesse possono provenire da più parti: vengono sicuramente diffuse, direttamente o indirettamente, in tutte le decisioni, perché vi sia una certa gestione delle ulteriori decisioni concernenti il sistema di catena e di comando.

Per quanto riguarda, invece, le condizioni di sicurezza del nostro contingente, sono le autorità militari che ci riferiscono che erano e sono adeguate. Il fatto che sia stata espressa una considerazione di adeguatezza, per le modalità di esecuzione di quel tipo di attentato, non significa che le

condizioni di sicurezza siano insuperabili. Con riferimento ad un percorso di aggressione di quel genere — anche se, al di là della sua entità, poteva essere più o meno previsto — in ogni caso quelle modalità non potevano essere in alcun modo impedito: spingere un camion pieno di esplosivi verso un bersaglio significa, in qualche modo, provocare un'esplosione.

Sicuramente l'approfondimento di questo aspetto nei particolare potrebbe portare ad un conclusioni diverse. Dire infatti che sono stati limitati i danni, per me è un assurdo, nel senso che non mi sento di dirlo, perché stiamo parlando di un fatto di una gravità eccezionale e di un dramma di tale proporzione che sarebbe impensabile poterlo sostenere. Significa dire però anche che, per le modalità che sono state definite in termini di condizioni di sicurezza, i danni sono stati sicuramente limitati in ordine alla presenza e al numero dei militari in quel momento. Tanto è vero che oggi, proprio con una rivisitazione del sistema di sicurezza, vi è stato un decentramento di presenza.

Certamente oggi, rispetto ad un attacco, che non possiamo abbinare in maniera uniforme agli altri, perché la popolazione di Nassiriya non ha « ballato » sui corpi dei soldati italiani, la popolazione di Nassiriya si è stretta intorno, in termini di cordoglio, alla presenza dei soldati italiani. Il sindaco di Nassiriya, con la popolazione, si sono uniti nell'ambito di una manifestazione contro il terrorismo e contro quell'atto che, in maniera così importante, è stato condannato dagli stessi iracheni. Non stiamo quindi parlando di aspetti che qui sono stati richiamati dagli interpellanti. Sicuramente c'è un fatto di gravità tale che ha imposto e che impone sempre di più di rivedere il concetto di sicurezza sul posto, ed è quello che alla fine si sta realizzando, per portarlo ad un livello tale da dare sempre di più ai nostri uomini la possibilità di una reazione immediata ed efficace. Per questa ragione, si prevede un posizionamento ad opportuna distanza delle difese passive, attraverso ulteriori ostacoli di contenimento, barriere, e mezzi militari che in qualche modo devono im-

pedire un eventuale attentato e limitare in assoluto i danni. Credo, peraltro, che proprio in questo momento, nel quale assistiamo ad una nuova impennata di quel tipo di terrorismo, vi deve essere un incremento delle misure di sicurezza, attraverso regole e strumenti sempre più incisivi ed appostamenti difensivi permanentemente rinforzati.

Credo sia anche necessario ed importante far rilevare, come il ministro Martino in maniera particolareggiata ha fatto, le ragioni dell'attacco nei riguardi dei nostri militari. Le ragioni sono chiare, perché laddove si raggiungono risultati importanti, con una presenza umanitaria di sostegno e per la ripresa di uno sviluppo, che vada nel senso di una nuova legittimazione democratica delle istituzioni, dove vi sono ospedali, dove vengono portati luce, acqua, derrate alimentari e medicinali, dove si stringono rapporti importanti di amicizia con le popolazioni locali, l'azione terroristica, per la strategia che porta avanti di destabilizzazione, deve intervenire e colpire. Per queste ragioni sono stati colpiti i soldati italiani, l'ONU e la Croce rossa.

Vengono colpiti quei simboli che sono di grande efficacia, in un'azione, che vede la nostra partecipazione soltanto in termini di sostegno e non di offesa verso qualcuno. I nostri militari non hanno mai perpetrato alcuna azione offensiva nei riguardi delle popolazioni locali.

Ritengo che tutto questo, in un processo di ricostruzione anche rispetto a passaggi importanti che sono citati nella interpellanza, debba farci comprendere che sono stati ottenuti progressi importanti in quel territorio: vorrei citare infatti l'assistenza sanitaria, la riattivazione dei servizi più elementari, come quelli che poc'anzi ho ricordato, — forniture idriche, alimentari ed elettricità —, con la possibilità di curare bambini e di sminare territori così pericolosi.

Reputo sia importante dare il giusto riconoscimento a questa azione, ma credo sia importante darlo soprattutto a quegli uomini che rischiando, così come hanno rischiato, la propria vita stanno credendo