

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
FABIO MUSSI

**La seduta comincia alle 9,30.**

GIOVANNI DEODATO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

**In morte dell'onorevole Massimo Gorla.**

PRESIDENTE. Comunico che è deceduto l'onorevole Massimo Gorla, già membro della Camera dei deputati nella VII e nella IX legislatura.

La Presidenza della Camera ha già fatto pervenire ai familiari l'espressione della più sentita partecipazione al loro dolore, che desidero ora rinnovare anche a nome dell'intera Assemblea.

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Amoruso, Enzo Bianco, Boato, Bonaiuti, Fiori, Rizzo, Rotondi e Tarditi sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Svolgimento di interpellanze urgenti**  
(ore 9,33).

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

**(Rideterminazione dell'anzianità per gli ufficiali del ruolo speciale dell'esercito - nn. 2-01017 e 2-01040)**

PRESIDENTE. Avverto che le interpellanze Molinari n. 2-01017 e Franz n. 2-01040, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 1*).

L'onorevole Molinari ha facoltà di illustrare la sua interpellanza.

GIUSEPPE MOLINARI. Con l'interpellanza in oggetto è stato denunciato, ancora una volta, il grave e reiterato comportamento omissivo e inadempiente della direzione generale per il personale militare, che non ha rimediato ad ingiuste e grossolane sperequazioni, determinatesi nel ruolo speciale degli ufficiali dell'esercito, provocando ingenti danni morali e materiali a circa 600 ufficiali, molti dei quali sono stati costretti a ricorrere all'autorità giudiziaria per ottenere una corretta ricostruzione della carriera, in ottemperanza ad alcune chiare e specifiche norme di legge, mai volute applicare dalla citata direzione generale, che è un organo direttamente dipendente dal ministro della difesa.

Negli ultimi due anni, il TAR del Lazio si è pronunciato con 12 sentenze, riguardanti altrettanti gruppi di ufficiali. Le sentenze in questione, tutte favorevoli ai ricorrenti, risultano identiche fra loro, poiché riconoscono a tutti i 262 ufficiali

interessati lo stesso diritto alla corretta ricostruzione di carriera, disponendo, in tutti i casi, l'applicazione del medesimo articolo di legge, sempre negata dalla direzione generale soccombente in giudizio.

Nella stessa interpellanza è stata anche evidenziata l'incredibile superficialità nella gestione di tale importante contenzioso. Infatti, ben 7 di quelle 12 sentenze, che riguardano 168 ufficiali, sono passate definitivamente in giudicato, mentre le altre 5, che riguardano 94 ufficiali, benché identiche, sono state inspiegabilmente impugnate dinanzi al Consiglio di Stato. Volendo per ora prescindere dalla necessità di individuare le oggettive e rilevanti responsabilità per tale incomprensibile e contraddittorio comportamento dell'amministrazione, pur in presenza di una giurisprudenza ormai consolidata, il risultato delle citate gravissime anomalie nella gestione del contenzioso ha comunque prodotto conseguenze devastanti nella composizione dell'intero ruolo speciale degli ufficiali dell'esercito. Infatti, attualmente i 168 ufficiali che hanno ottenuto per via giudiziaria il definitivo riconoscimento giuridico ed economico dei loro diritti hanno scavalcato, diventando più anziani, gli altri 94 colleghi ricorrenti, i quali, ancorché superiori, devono ancora attendere l'inutile e ormai assolutamente inopportuno giudizio di secondo grado.

Rilevato, altresì, che tali nuovi scavalcamenti hanno provocato un ulteriore ingiusto danno anche a tutti gli altri ufficiali già scavalcati nello stesso ruolo (circa 300), che adesso vengono ad essere penalizzati una seconda volta, è presumibile che anche questi ufficiali ricorreranno al TAR con un ulteriore aggravamento del contenzioso, che vedrà la direzione generale ancora una volta soccombente.

Tali conseguenze, deleterie per l'assetto complessivo del ruolo, risultano ancora più gravi e insostenibili se si considera che ogni aspetto della vita e dei rapporti tra i componenti della società militare sono basati sulla gerarchia e sull'anzianità di grado. È facile immaginare il malcontento, la frustrazione e la rabbia di tutti questi

ufficiali, che da diversi anni subiscono l'umiliazione di essere passati da superiori in grado a sottoposti.

Il Ministero della difesa più volte, da più parti formalmente ed informalmente interessato su tale incresciosa vicenda, invece di riconoscere il comportamento indecoroso della direzione generale per il personale militare e, quindi, intervenire per risolvere l'annoso problema, ha sempre fornito risposte evasive ed inattendibili in modo comprovato, con l'apparente intendimento di voler nascondere, di fatto, avallando le inadempienze, le omissioni perpetrate dai dirigenti della citata direzione generale, i quali, ancora oggi, non hanno dato esecuzione nemmeno a quelle sentenze, ormai da tempo (luglio 2003) divenute esecutive, mentre il ministro inopinatamente ha continuato ad asserire che quelle stesse sentenze divenute esecutive sono ancora in attesa del giudizio d'appello.

La verifica di quanto affermato sta nei fatti: presso il TAR del Lazio, in data 15 dicembre 2003, si è svolta la prima udienza per l'ottemperanza coatta di una sentenza riguardante 71 ufficiali. Anche in tale sede, la direzione generale per il personale militare ha perseverato nel consueto atteggiamento sprezzante e dilatorio; infatti, *in extremis*, nella mattinata dello stesso giorno, il capo reparto responsabile, la dottoressa Eva Santini, per scongiurare la probabile nomina del commissario *ad acta*, ha fatto giungere via fax un atto a propria firma in cui comunicava che avrebbe adottato i provvedimenti necessari all'esecuzione della decisione passata in giudicato.

Il TAR, pertanto, ha aggiornato l'udienza al 12 gennaio 2004 per verificare in quella data i termini dell'eventuale avvenuta esecuzione. All'udienza del 12 gennaio 2004 l'amministrazione ha prodotto semplicemente un documento, sempre a firma della suddetta dottoressa Santini, in cui la stessa comunicava genericamente di aver dato esecuzione alla decisione giudiziaria con i provvedimenti datati 5 gennaio 2004 che, tuttavia, inspiegabilmente non venivano allegati.

Pertanto, ancora una volta, il TAR ha rinviato l'udienza al 19 gennaio 2004 per acquisire i documenti probatori mancanti.

Va rilevato per l'ennesima volta il comportamento inqualificabile dell'amministrazione, anche perché, in realtà, contrariamente a quanto sostenuto formalmente, i provvedimenti del 5 gennaio 2004 non garantiscono la completa esecuzione della sentenza del TAR, in quanto non completano la realizzazione del presupposto fondamentale per il ricorrente, cioè la promozione al grado superiore che viene, di fatto, ancora una volta, rinviata *sine die*.

Quindi, anche i provvedimenti del 5 gennaio, evidentemente adottati solo a seguito dell'incombente minaccia del commissario *ad acta*, sono formalmente scorretti e, comunque, riguardano soltanto una delle tante sentenze ancora non eseguite. Per di più, tali provvedimenti così viziati non risultano ancora notificati ai destinatari, che non potranno evitare di impugnarli ancora.

All'udienza del 19 gennaio 2004, il TAR si è riservato a breve la decisione per la nomina del commissario *ad acta*. Tale ambiguo e capzioso comportamento di stampo kafkiano dell'amministrazione è la prova acclarata che la direzione generale per il personale militare appare ormai priva di ogni credibilità e che, da tempo, vive ed opera in una situazione caotica, al di fuori di ogni controllo, essendo divenuto di fatto un ostacolo in grado soltanto di creare e moltiplicare i contenziosi e di adottare decisioni giuste e trasparenti, esclusivamente a seguito di ordinanze dell'autorità giudiziaria.

Valuti il Ministero e, quindi, il sottosegretario se, nell'interesse della tutela dei diritti di molte centinaia di persone che, anche a costo della loro stessa vita, servono lo Stato con l'uniforme delle Forze armate, ricevendo in cambio, da parte dell'amministrazione, atteggiamenti scorretti, sleali, parziali e sprezzanti delle leggi, non sia arrivato il momento di ripristinare migliori condizioni di efficienza, trasparenza e correttezza, nell'or-

mai deteriorato rapporto di fiducia tra istituzioni e questa importante categoria di cittadini.

Si auspica, infine, che il Governo non voglia ancora eludere i quesiti posti, reiterando le stesse generiche, infondate e dilatorie argomentazioni che, come già ampiamente illustrato, hanno costretto nei giorni scorsi il TAR a riservarsi la decisione per la nomina del commissario *ad acta*, ma, nell'interesse generale delle istituzioni, voglia fornire precisi riscontri circa le urgenti necessità illustrate nell'interpellanza. Ci auguriamo cioè che il Governo intenda accertare l'entità dell'attuale andamento del contenzioso riguardante il personale militare, nonché avviare un'indagine amministrativa e disciplinare, segnalando la sussistenza dei danni erariali e risolvere finalmente il contenzioso in atto, disponendo l'immediato ritiro di tutto il contenzioso, anche in attesa del giudizio di secondo grado, ed una corretta ricostruzione della carriera di tutto il personale interessato (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lo Presti ha facoltà di illustrare l'interpellanza Franz n. 2-01040, di cui è cofirmatario.

**ANTONINO LO PRESTI.** Signor Presidente, non illustrerò ampiamente la mia interpellanza in quanto il collega Molinari, seppur con toni particolarmente accesi che non condivido, ha comunque centrato il problema.

Semmai, vorrei richiamare l'attenzione del Governo sul quesito posto con l'interpellanza, al quale spero venga fornita risposta. Al di là delle questioni riguardanti il numero dei contenziosi, l'ampliamento degli stessi, nonché il dilagare di tale situazione che, ormai, sta sfuggendo al controllo dei vertici dell'amministrazione, la domanda che poniamo è se il Ministero abbia preso conoscenza di tale questione e se intenda avviare un'indagine interna. Spero dunque che, nel merito, il Governo risponda a questa domanda.

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

FILIPPO BERSELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Rispondo contestualmente ad entrambe le interpellanze in titolo, in quanto attinenti ad analogo argomento.

Questo dicastero pone da tempo particolare attenzione all'evolversi dell'avanzamento degli ufficiali del ruolo speciale dell'esercito, peraltro oggetto di alcuni atti di sindacato ispettivo cui si è data risposta in sedi parlamentari diverse da questa.

Appare necessario, in questa sede, riepilogare brevemente il contesto da cui scaturisce la problematica. Occorre premettere che, nel tempo, il quadro normativo dell'avanzamento degli ufficiali ha subito modifiche, attraverso l'emanazione di norme di legge tese a perequare le carriere di ufficiali appartenenti a ruoli diversi.

La carriera degli ufficiali appartenenti al ruolo speciale è stata infatti oggetto di riallineamento rispetto ai colleghi del ruolo ad esaurimento con pari anzianità di servizio da ufficiale, in virtù dell'articolo 24, comma 4, della legge n. 224 del 1986, al fine di evitare che i primi, ancorché del servizio permanente, potessero avere una carriera più lenta dei colleghi del complemento. Così facendo, alcuni ufficiali in servizio permanente effettivo del ruolo speciale dell'esercito hanno beneficiato di un congruo recupero di anzianità anche rispetto ad alcuni colleghi dello stesso ruolo di appartenenza (ruolo speciale), vantando la presenza di un collega di pari anzianità del ruolo ad esaurimento.

L'articolo 11 della legge n. 404 del 1990, ha quindi introdotto un meccanismo di riequilibrio dei ruoli, prevedendo comunque un limite massimo di recupero di anzianità fissato in un biennio, il che non ha tuttavia reso possibile il completo recupero della loro posizione in ruolo, alla luce del limite biennale cui si è fatto cenno.

Successivamente, con l'entrata in vigore dell'articolo 39, comma 6, del decreto

legislativo n. 490 del 1997, il limite biennale previsto dall'articolo 11 della legge n. 404 del 1990 è stato eliminato a decorrere dal 1° gennaio del 1998.

In conseguenza di ciò, gli ufficiali già destinatari della norma in parola hanno invocato l'applicazione del più favorevole beneficio della ricostruzione di carriera senza limitazione biennale.

L'Amministrazione della difesa, pur considerando che le disposizioni del citato articolo 39, comma 6, avrebbero dovuto trovare applicazione, per espressa statuizione normativa, a decorrere dal 1° gennaio 1998, ha adito sul punto il Consiglio di Stato il quale, con il parere n. 589 del 2000, reso il 28 marzo 2000, ha chiarito che il limite biennale di cui all'articolo 11 della legge n. 404 del 1990 continua ad applicarsi alle ricostruzioni dipendenti da scavalcamenti precedenti al 1° gennaio 1998, data di entrata in vigore del decreto legislativo n. 490 del 1997; l'applicazione dell'articolo 11, senza limitazione biennale, è strettamente connessa a scavalcamenti in ruolo causati dalle rideterminazioni delle anzianità disposte ai sensi dell'articolo 39, comma 6, del decreto legislativo n. 490 del 1997. In sostanza, le nuove disposizioni si applicano solo in connessione con le progressioni di carriera del ruolo ad esaurimento in dipendenza del predetto articolo 39.

Ciò stante, alcuni ufficiali interessati, ritenendo tale criterio illegittimo, hanno proposto ricorso al TAR del Lazio, cui è stata ritualmente opposta resistenza con memoria controdeduttiva in linea con il predetto parere del Consiglio di Stato. Il tribunale amministrativo regionale ha, però, recepito le motivazioni dei ricorrenti ritenendo che, indipendentemente dalla data in cui aveva avuto luogo lo scavalcamento in ruolo, « a partire dal 1° gennaio 1998, per i destinatari dell'articolo 11 della legge n. 404 del 1990, il beneficio della maggiore anzianità assoluta di grado non è più soggetto al limite biennale prima in vigore »: questo è il giudizio del Tribunale amministrativo regionale.

Si sottolinea, a fattor comune, che l'amministrazione non potrebbe procedere

alla ricostruzione in via amministrativa della carriera di tutti gli ufficiali del ruolo speciale interessati, stante il divieto di estensione del giudicato previsto dall'articolo 23 della legge n. 448 del 2001.

Ciò premesso, in merito ai quesiti posti e alle ipotesi di inadempienza postulate dagli interpellanti, si ritiene opportuno delineare un quadro di situazione complessivo sul contenzioso esistente e definire la tempistica dei provvedimenti adottati dalla competente direzione generale.

Al riguardo, si possono distinguere cronologicamente tre gruppi di ricorrenti che hanno prodotto 30 ricorsi presso il Tribunale amministrativo regionale ai quali sono interessati circa 350 ufficiali, a fronte di 600 ufficiali che potrebbero essere teoricamente coinvolti dalla problematica. Di un primo gruppo di ufficiali ricorrenti (115), 88 hanno ottenuto la rideterminazione della carriera a seguito di tre sentenze passate in giudicato nel 2002 per mancata proposizione dell'appello da parte dell'Avvocatura dello Stato. Infatti, così come comunicato dalla stessa Avvocatura, il mancato reperimento del fascicolo d'ufficio, per un deprecabile disagio (questa è la motivazione addotta dall'Avvocatura), non ha consentito la predisposizione in tempo utile dell'appello al Consiglio di Stato avverso le sentenze del TAR del Lazio. Per i restanti 27, la relativa sentenza di primo grado è tuttora gravata di appello ed è stata discussa il 16 dicembre 2003.

Un secondo gruppo è costituito da 148 ufficiali, dei quali 76 hanno ottenuto la ricostruzione della carriera a seguito di 3 sentenze passate in giudicato nel 2003. Per le restanti cinque decisioni, quattro sono state appellate e per una, poiché non ritualmente notificata, è ancora pendente il termine per l'appello.

In ordine alle ultime decisioni del TAR dell'anno 2003, va precisato che, con nota dell'11 giugno 2003, la direzione generale del personale ha richiesto appello innanzi al Consiglio di Stato con contestuale istanza di sospensione dell'efficacia delle sentenze di primo grado. Tuttavia, in data 3 ottobre 2003 è stato presentato dagli

interessati ricorso per l'ottemperanza alle suddette sentenze e conseguentemente la citata direzione generale, in data 11 novembre 2003, ha chiesto riscontro all'Avvocatura generale dello Stato in merito ai suddetti appelli.

Con nota del 12 dicembre 2003, ricevuta a mezzo fax il 15 dicembre 2003, l'Avvocatura generale dello Stato ha informato che, a causa di un disagio interno, non è stato possibile proporre tempestiva impugnazione avverso le decisioni del TAR del Lazio nn. 3807 del 2003, 3808 del 2003, e 3809 del 2 maggio 2003 e che pertanto le stesse erano passate in giudicato.

La stessa Avvocatura ha comunicato inoltre che era stato invece proposto appello al Consiglio di Stato avverso le analoghe decisioni del TAR del Lazio nn. 3810, 3811, 3812 e 3813 (sempre del 2003) mentre, per quanto attiene alla decisione n. 3804 del 2003, risultava ancora pendente, come già detto, il termine per l'impugnazione. Conseguentemente, in data 15 dicembre 2003 la direzione generale ha comunicato al TAR del Lazio e all'Avvocatura generale dello Stato che adotterà i provvedimenti necessari connessi all'esecuzione delle decisioni passate in giudicato.

Si sottolinea, al riguardo, che, con provvedimenti datati 5 gennaio 2004, la direzione generale ha eseguito le statuizioni giudiziali informando, nel contempo, l'Avvocatura generale dello Stato.

Allo stato attuale, vi è inoltre un terzo gruppo costituito da 130 ufficiali, i cui ricorsi sono tuttora in attesa della fissazione della prima udienza.

In ragione di quanto fin qui esposto, appare evidente che le doglianze lamentate dagli interpellanti nei confronti della direzione generale, risultano prive di fondamento, in quanto essa sta provvedendo in tempi rapidi alla rideterminazione delle anzianità nei confronti dei ricorrenti per i quali le decisioni sono passate in giudicato.

Inoltre — mi rivolgo soprattutto all'onorevole Lo Presti — non emergono elementi per avviare un'indagine amministrativa

volta ad accertare eventuali responsabilità, posto che nello svolgimento dell'attività finalizzata a definire le questioni in argomento non sembrano sussistere profili di inadempienza, come rilevato dagli interpellanti.

Con riferimento, inoltre, alle richiamate direttive dell'11 marzo 2003 e del 17 novembre 2003, è opportuno precisare che questa amministrazione ha da sempre posto in essere ogni cautela per ridurre il contenzioso già esistente.

Nel caso specifico, tuttavia, l'amministrazione ha dovuto e deve conformare il proprio operato — questo è il punto — alle enunciazioni contenute nel citato parere del Consiglio di Stato. Si ritiene opportuno precisare, peraltro, che tutte le sentenze favorevoli ai ricorrenti emesse dal TAR del Lazio non hanno contestato tale interpretazione, ma hanno semplicemente ritenuto di sanare una sperequazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Molinari ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-01017.

**GIUSEPPE MOLINARI.** Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario per la sua risposta; tuttavia, mi dichiaro totalmente insoddisfatto.

Signor sottosegretario, lei ha fatto una ricostruzione burocratica, che peraltro avevamo già prospettato nell'interpellanza, ma non ha accolto la richiesta rivolta al Governo, ovvero che di fronte a un contenzioso così ampio, che vede l'amministrazione della difesa quasi sempre, anzi sempre, soccombente, ci sia la volontà politica di risolvere il problema. Dalla sua risposta si evince che tutti gli ufficiali interessati debbono a loro volta proporre ricorso al TAR del Lazio, che darà loro ragione, e il Ministero della difesa dovrà poi ricostruirne la carriera.

Al fine di evitare aggravii, ritardi, incongruenze, inadempienze, che peraltro già ci sono, perché il Ministero della difesa non risolve alla base il problema dal punto di vista politico, eliminando questa sperequazione e questa ingiustizia, la cui esi-

stenza è stata da lei riconosciuta nella parte finale della sua risposta, a carico dei 600 ufficiali in questione, che richiedono la ricostruzione della carriera?

Mi sorprende il fatto che la direzione del personale del Ministero della difesa gestisca in maniera così spavalda tale contenzioso, nel quale è sempre soccombente. Non è vero che viene subito data attuazione alle sentenze: basta vedere la documentazione che la direzione del personale, tramite la dottoressa Santini, ha prodotto dopo la sentenza dello scorso dicembre, trasmettendo un fax al quale non sono allegati ulteriori documenti. Tutto ciò serve soltanto per guadagnare ulteriormente tempo e per rinviare una decisione.

Perché tale dilazione nell'attuazione delle sentenze? Perché organi dello Stato, quali il Governo, il Ministero della difesa, non rispettano le sentenze di un altro organo dello Stato? Perché si vuole prendere tempo a tutti i costi?

Sono queste le ragioni per le quali mi dichiaro totalmente insoddisfatto. Mi trovo d'accordo con il collega Lo Presti, pur appartenendo a uno schieramento diverso. Non si tratta di un problema di maggioranza o di opposizione, di colore politico: si tratta di rendere giustizia. Ritengo che adotteremo ulteriori iniziative, e preannuncio al riguardo la presentazione di una risoluzione in Commissione difesa per invitare il Governo a risolvere politicamente tale contenzioso, e anche affinché si avvii un'indagine amministrativa. Quando, infatti, una direzione generale ha un tale contenzioso, evidentemente non funziona e chi la dirige non è all'altezza di guidare questa fase.

È inutile richiamarsi alle varie sentenze del Consiglio di Stato, è necessaria una volontà politica, anche in considerazione del fatto che quando il Ministero ricorre è sempre soccombente.

Dobbiamo farla finita con questa situazione kafkiana — come l'ho definita —, anche perché è necessario rendere giustizia a questi ufficiali. Non si può dire che siamo orgogliosi dei militari che rappresentano l'Italia nelle missioni all'estero —

tutto il Parlamento ne è orgoglioso — e poi comportarsi in questo modo, quando si tratta di intervenire per la ricostruzione delle carriere e per garantire un riconoscimento. Questi atteggiamenti ostruzionistici, burocratici e dilatori non soltanto non fanno onore al Governo, ma compromettono anche il Parlamento e la stessa credibilità del rapporto tra ufficiali e istituzioni (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lo Presti ha facoltà di replicare per l'interpellanza Franz n. 2- 01040, di cui è cofirmatario.

**ANTONINO LO PRESTI.** Signor Presidente, quanto al fatto che io debba ritenermi soddisfatto o meno, non ho nulla da dire. Ormai ho rinunciato a qualsiasi proposito di investigare ulteriormente su una situazione che non sembra trovare alcuna soluzione o volontà di soluzione da parte dell'amministrazione che, a quanto pare, è sorda ai richiami rivolti, più volte, nel corso dell'attuale legislatura su questa fattispecie.

Il problema è il seguente: a questo punto, ben 115 ricorrenti — vale a dire quasi la metà dell'intero contenzioso gravante sull'amministrazione per questo oggetto specifico — hanno ottenuto una sentenza che ha acquisito autorità di giudicato. È vero, esiste il principio, introdotto qualche anno fa, della non estendibilità del giudicato ad altre fattispecie analoghe; pur tuttavia, rimane insoluto un quesito. Cosa facciamo? Ammesso che il contenzioso prosegua e gli altri 115, 130 o 140 ufficiali ottengano in appello una riforma *in peius*, cosa facciamo? Continuiamo in questa sperequazione? Perseveriamo in questa disparità di trattamento, lasciando che alcuni ufficiali godano dei benefici derivanti da un contenzioso che, per l'insipienza di qualcuno, non è stato portato a conclusione? Trovo veramente ridicola la motivazione con la quale l'Avvocatura dello Stato ha giustificato la mancata proposizione dell'appello. È ridicola! Per chiunque svolga la professione di avvocato o si occupi di questioni giudiziarie dedurre

che l'appello ad una sentenza non si è potuto proporre perché mancava il fascicolo di ufficio rappresenta una motivazione che non sta né in cielo né in terra e, dunque, apre la porta, sicuramente, a giudizi di responsabilità nei confronti di coloro i quali hanno lasciato decorrere inutilmente i termini, sempre che il Consiglio di Stato, come suppone l'amministrazione, dovesse dare ragione all'amministrazione medesima a conclusione di questo contenzioso.

Lo ripeto: rimane un problema irrisolto. Alla fine di tutto, quando la vicenda sarà finalmente conclusa e sul campo resteranno morti e feriti, avremo 130, 150 ufficiali che, per ventura, avranno ottenuto una sentenza passata in giudicato e avranno, quindi, ottenuto i benefici che la sentenza loro attribuisce, mentre gli altri ufficiali — poveracci —, avendo ottenuto un giudizio negativo del Consiglio di Stato — sempre che l'intervento dovesse andare in tal senso —, rimarranno a bocca asciutta.

Allora, cosa si chiede? Si chiede che l'amministrazione prenda coscienza della situazione che si è determinata, di questo guazzabuglio di interpretazioni, decisioni, sentenze, disposizioni amministrative e norme interpretative. Si faccia chiarezza e si trovi una soluzione, per evitare il perpetuarsi di una discriminazione che, evidentemente, non giova ai soggetti che la subiscono ma nemmeno al buon nome dell'amministrazione che, volontariamente o involontariamente, continua a perpetrarla.

**(Iniziativa per l'ammodernamento infrastrutturale del versante ionico calabrese — nn. 2-01016, 2-01036)**

**PRESIDENTE.** Avverto che le interpellanze Oliverio n. 2-01016 e Volontè n. 2-01036, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 2*).

L'onorevole Bova ha facoltà di illustrare l'interpellanza Oliverio n. 2-01016, di cui è cofirmatario.

**DOMENICO BOVA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante

del Governo, illustro questa interpellanza urgente il cui primo firmatario è il collega Oliverio. Essa nasce dalla decisione adottata da Trenitalia di sopprimere a partire dal 14 dicembre 2003 il treno *Intercity* 692-693 Reggio Calabria-Bari, nonché dalla decisione di privare del servizio cuccette e della prima classe il treno che conduce a Roma. Con queste decisioni Trenitalia ha privato di un importante servizio ferroviario interregionale tutta la dorsale ionica, da Reggio Calabria fino a Sibari. Tale provvedimento, come si può immaginare, ha causato gravi disagi per gli utenti ed i viaggiatori ed ha provocato forti e vibrante proteste da parte delle autorità civili, amministrative e financo religiose, nonché dei comitati di utenti che sono nati spontaneamente per difendere la linea ferrata ionica. Iniziative di contestazione e di lotta sono state adottate nelle aree della Locride, dove addirittura il vescovo è sceso in piazza e ha fatto suonare le campane a morto; e iniziative analoghe sono state adottate nella Sibaritide e nel Crotonese. Lungo tutta l'intera linea investita da questo provvedimento di Trenitalia si è protestato in quanto il disagio per tale decisione è molteplice e deriva anche dal fatto che il servizio soppresso ha assolto per lungo tempo a funzioni di trasporto pubblico locale, dal momento che questo treno attraversa, per 312 chilometri, tutta la Calabria lungo la dorsale ionica, consentendo così anche un collegamento ferroviario tra le province calabresi. La decisione assume un'ulteriore rilevanza negativa se si considera che non sussiste in tutta l'area un'altra valida alternativa di mobilità, dal momento che i collegamenti stradali sono fortemente condizionati dalla assoluta inadeguatezza strutturale della strada statale n. 106; ma di questo dirò tra poco.

Quella di Trenitalia è l'ultima misura di un disegno — lo vorrei sottolineare, onorevole sottosegretario — che tende a smantellare il servizio di trasporto che collega la Calabria al resto del paese lungo il versante ionico. Quanto dico è supportato dal dato che già l'anno scorso è stato soppresso l'unico treno *Intercity*, il 744,

che, lungo la dorsale ionica, collegava Reggio Calabria con Roma; inoltre, prima ancora, negli anni passati sono stati soppressi i collegamenti con Milano, Bologna e Torino.

Come lei può notare, siamo in presenza di una situazione grave, che richiama ai vari livelli le responsabilità di Trenitalia, della regione Calabria e del Governo. Quest'ultimo, malgrado gli impegni, non garantisce gli investimenti necessari alla infrastrutturazione di quell'area, di quella terra.

Infatti, né nei programmi del Governo né nella legge finanziaria per il 2004 sono previste risorse per l'ammodernamento della ferrovia e per la strada statale 106. Sappiamo di aver posto, con questa interrogazione, un problema fondamentale per quanto riguarda la Calabria, che è quello dei trasporti, soprattutto lungo la dorsale ionica, che è stata fortemente penalizzata dalle decisioni di Trenitalia e dalla incapacità, da parte dei Governi e della regione Calabria, di garantire il finanziamento dell'infrastrutturazione stradale della statale 106.

Noi tutti sappiamo quanta importanza rivesta questa questione, questo aspetto dell'innervatura infrastrutturale e ci preoccupiamo per il fatto che, in documenti fondamentali, come dicevo — sia nella finanziaria, sia nel piano delle 21 opere prioritarie individuate dal CIPE — non vi sia alcun riscontro in questa direzione, mentre noi avvertiamo l'esigenza che la Calabria e, in particolare, questa parte del territorio calabrese, venga ben collegata con il resto d'Italia per realizzare quell'ammodernamento che noi riteniamo indispensabile.

Vorrei introdurre una nota positiva. Lo scorso 15 gennaio vi è stata una riunione organizzata dal viceministro Tassone, il quale ha convocato le parti, a seguito di queste proteste; si è riusciti ad istituire un primo tavolo per ragionare insieme al Governo, alla regione Calabria e a Trenitalia al fine di individuare soluzioni funzionali all'ammodernamento ed alle esigenze dei cittadini calabresi che necessitano di questi servizi. In quella sede ab-

biamo discusso e prendiamo atto del fatto che un primo dibattito si è avviato. Abbiamo discusso con il ministro, con Trenitalia, con la regione Calabria, con i comitati, con i parlamentari e con i consiglieri regionali, ma non abbiamo ancora realizzato quell'intesa importante che dovrebbe portare Trenitalia a recedere dalla decisione di sopprimere il treno *Intercity* e avviare, al contempo, una politica di potenziamento ed ammodernamento della rete. Si è avviato un primo confronto, ma restano in piedi le responsabilità, da parte del Governo e della regione Calabria, e noi oggi chiediamo un impegno preciso al Governo affinché si dia una prima risposta e si avvii una fase che possa restituire speranza e certezza ai nostri concittadini calabresi, perché sentiamo che è arrivato il momento delle risposte concrete. La situazione, infatti, sta diventando veramente esplosiva e non più sostenibile dal punto di vista della tollerabilità sociale.

Credo che oggi dobbiamo chiedere al Governo questo impegno e che il Governo ci possa dare una prima risposta dato che già si sono avute le prime interlocuzioni. Chiedo, quindi, al sottosegretario Sospiri se il Governo non ritenga di assumere iniziative più concrete per addivenire ad una decisione formale, da parte di Trenitalia, per il ripristino dell'*Intercity* che da Reggio Calabria, lungo la dorsale ionica, arriva fino a Bari. Vorrei inoltre sapere quali iniziative il Governo intenda assumere affinché sia definito un programma di ammodernamento della ferrovia ionica Bari-Reggio Calabria e affinché siano destinate adeguate risorse all'ammodernamento della strada statale 106, dando priorità alla realizzazione dei tratti che presentano maggiore criticità.

Credo che il Governo dovrebbe anche addivenire alla convocazione in tempi brevi di una conferenza dei servizi, alla quale invitare Trenitalia, ANAS, la regione Calabria, le province calabresi interessate e i comuni che ricadono in quell'area, al fine di concertare programmi concreti in direzione dell'ammodernamento infra-

strutturale del versante ionico calabrese e di una adeguata organizzazione del servizio ferroviario.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Dorina Bianchi ha facoltà di illustrare l'interpellanza Volontè n. 2-01036, di cui è cofirmataria.

**DORINA BIANCHI.** Signor Presidente, nell'illustrare brevemente l'interpellanza, intendo sottolineare la sensazione di grande disagio, abbandono e isolamento in cui si trova l'intera popolazione della Calabria jonica.

Come ha testè ricordato il collega Bova, si tratta di territori obiettivamente abbandonati sotto tutti gli aspetti infrastrutturali. Infatti, non esiste soltanto il citato problema della ferrovia e della strada statale n. 106, ma anche quello dei porti, che non sono presenti nella fascia jonica (o, perlomeno, non sono potenziati). Vorrei ricordare, al riguardo, che, nell'intera Calabria, Crotona è la provincia che presenta la più alta percentuale di nuove imprese giovanili.

Mi domando, pertanto, se in una regione come la Calabria, dove l'immigrazione è forte e i giovani vanno via, non sia possibile potenziare una provincia che, nonostante i disagi in cui vive, rappresenta un potenziale di sviluppo non solo per l'intera Calabria, ma anche per l'intera nazione.

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

**NINO SOSPIRI, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Signor Presidente, i deputati interpellanti pongono alcune questioni importanti sotto il profilo dei collegamenti della regione Calabria con il resto del territorio nazionale attraverso la costa jonica. Sono state evidenziate, in particolare, due principali tematiche: il trasporto ferroviario, con il collegamento Reggio Calabria-Bari, ed il trasporto stradale, attraverso la statale 106 « Jonica ».

Per quanto attiene alla viabilità stradale, si evidenzia che l'ammodernamento della statale « Jonica » è inserito nel primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (la cosiddetta legge obiettivo). L'ANAS, al riguardo, ha ritenuto opportuno precisare che l'intera progettazione preliminare per le tratte da ammodernare — per un'estensione complessiva di 415 chilometri — è stata sviluppata secondo i regolamenti precedenti la legge obiettivo e le norme CNR/80 sulla progettazione stradale.

A seguito dell'emanazione del decreto ministeriale 5 novembre 2001, recante « norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade », nonché delle indicazioni fornite dalle amministrazioni territoriali competenti e delle disposizioni della legge obiettivo, è emersa la necessità di adeguare e rivisitare tutta la progettazione preliminare. La progettazione della nuova strada statale n. 106 « Jonica » è stata suddivisa in 11 megalotti omogenei di più ampio respiro progettuale.

L'ANAS ha trasmesso, pertanto, un dettaglio prospetto relativo a ciascuno degli 11 lotti, che si mette a disposizione della Camera, e che contiene tutti gli elementi relativi all'iter progettuale e ai finanziamenti, così come richiesto dagli onorevoli interpellanti.

Per quanto attiene ai collegamenti ferroviari, in via preliminare si osserva che le questioni sollevate dagli interpellanti si inseriscono in un quadro caratterizzato, nel settore del trasporto ferroviario, da un delicato momento di transizione dal regime monopolistico a quello della concorrenza del mercato liberalizzato. Ciò in un contesto di norme italiane e comunitarie che escludono la possibilità di interventi, contributi o aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza non sottoposti ad obbligo di servizio pubblico.

La questione sollevata riguarda infatti i servizi *intercity*, che, com'è noto, rientrano nei servizi di trasporto effettuati da Trenitalia Spa in regime di libertà commerciale, senza alcun contributo pubblico e,

quindi, senza alcun controllo diretto da parte dello Stato o delle regioni. Nel settore dei servizi ferroviari di media e lunga percorrenza, inoltre, di fatto è stato disposto, fin dal 2002, il blocco degli aumenti tariffari.

Nel merito della questione specifica, la società Ferrovie dello Stato Spa ha comunicato che, con la nuova offerta-orario del 14 dicembre 2003, l'*Intercity* 680/695, denominato *Pitagora*, da Reggio Calabria a Bari, e viceversa, che, nel precedente orario, transitava per le stazioni di Roccella e Crotona, non è stato soppresso, ma è stato instradato in direzione Cosenza e Sibari. La modifica della traccia di tale treno, che ha inteso principalmente razionalizzare e velocizzare il collegamento Reggio Calabria-Bari, si è anche resa necessaria in quanto i livelli di frequentazione del treno stesso sulla tratta jonica risultavano poco soddisfacenti rispetto alle attese commerciali di Trenitalia. Il provvedimento, che consente al treno una velocizzazione media di circa 53 minuti, così collegando i due capoluoghi di regione, Reggio Calabria e Bari, in circa 6 ore e 30 minuti, sebbene abbia, in effetti, apportato la soppressione delle fermate sulla tratta jonica, dove la domanda di servizio proviene prevalentemente da una clientela pendolare, d'altro canto, ha prodotto nuove fermate sia sulla tratta Sibari-Cosenza sia sulla costa tirrenica, a partire da Amantea.

Inoltre, sulla tratta Reggio Calabria-Catanzaro Lido, è stato istituito, nella stessa fascia oraria del mattino, proprio per venire incontro alle esigenze dei pendolari, il nuovo treno del trasporto regionale R/3742, che costituisce una valida alternativa per le località in precedenza servite dall'*Intercity Pitagora*. Tale nuovo collegamento, che percorrerà la nuova tratta con gli stessi tempi dell'*Intercity*, interesserà anche le stazioni di Brancaleone, Bianco, Bovalino e Monasterace, che, vigendo il precedente orario, non avevano la fermata del *Pitagora*.

Ferrovie dello Stato fa conoscere inoltre che, al fine di rendere sistematici i collegamenti tra la costa tirrenica e quella adriatica, è previsto, per la metà del

prossimo mese di febbraio, il prolungamento del suddetto treno R/3742 fino alla stazione di Sibari, in coincidenza con il *Pitagora*. Tale collegamento verrà allestito con nuovo materiale, allo scopo di rendere più confortevole il servizio per la clientela dei bacini interessati.

Per quanto attiene alla soppressione del servizio « auto al seguito » da Crotone a Milano e viceversa, Ferrovie dello Stato fa conoscere che tale provvedimento è stato attuato a seguito di attente valutazioni di vari fattori, sia dal punto di vista commerciale che da quello strategico. L'analisi del traffico, infatti, ha rilevato un modesto numero di auto trasportate a fronte di costi elevati per il mantenimento del terminal « auto al seguito ». Il servizio, attivo solo per alcuni giorni di punta nei mesi estivi, offriva una disponibilità di 256 posti auto a fronte di un utilizzo di soli 140 posti circa.

In ogni caso, la Calabria risulta ben collegata con il nord Italia tramite i terminal « auto al seguito » di Lamezia Terme e di Villa San Giovanni e specificatamente: il collegamento da e per Bologna è assicurato tre giorni alla settimana durante il periodo estivo e un giorno alla settimana per il restante periodo dell'anno; da e per Genova e Milano esistono collegamenti per alcuni giorni durante le feste di Natale fino all'Epifania e durante il giorno di Pasqua, nonché due giorni alla settimana dall'11 giugno all'11 luglio e tre giorni alla settimana dal 12 luglio al 16 settembre, e in più, 14 coppie di treni nel periodo di maggiore affluenza, dal 12 luglio al 6 settembre; da e per Bolzano il collegamento è assicurato un giorno alla settimana dal 19 dicembre al 27 marzo, nonché alcuni giorni durante le feste di Natale fino all'Epifania e durante il periodo di Pasqua, e due giorni alla settimana, dal 18 giugno al 4 settembre; i collegamenti da e per Roma sono assicurati per diversi periodi durante tutto l'anno; dal terminal di Villa San Giovanni esistono collegamenti da e per Venezia tre giorni alla settimana, dal 10 giugno al 20 agosto.

Relativamente al collegamento « auto al seguito » da Crotone per Torino, Ferrovie dello Stato comunica che questo non è più attivo da diversi anni, ma che i terminal di Lamezia Terme e di Villa San Giovanni assicurano i collegamenti da e per Genova e Torino nel modo di seguito indicato: per alcuni giorni durante le feste di Natale fino all'Epifania e durante il periodo di Pasqua; due giorni alla settimana dal 10 giugno all'11 luglio; tre giorni alla settimana dal 12 luglio al 14 settembre e in più 15 coppie di treni nel periodo di maggiore affluenza, dal 12 luglio all'11 settembre.

Relativamente allo scalo di Cutro, RFI, in base ai contenuti del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che disciplina l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, in qualità di gestore dell'infrastruttura stessa, sta perseguendo una strategia di potenziamento degli itinerari ferroviari dedicati al trasporto merci in correlazione con il sistema logistico terrestre e marittimo esistente. Tale attività, fa conoscere Ferrovie dello Stato, porterà ad una razionalizzazione dei terminali merci esistenti, con eventuali interventi di potenziamento. In questo contesto, anche lo scalo di Cutro sarà inserito nel più vasto piano nazionale di adeguamento e potenziamento del sistema ferroviario per il trasporto merci e sarà oggetto di interventi ad oggi in corso di definizione e di finanziamento.

Relativamente, quindi, al programma di ammodernamento della linea jonica Bari-Reggio Calabria, si fa presente che l'itinerario della linea in argomento è costituito da due tratte terminali.

La prima, da Bari a Taranto e da Melito Porto Salvo a Reggio Calabria, è a servizio delle aree metropolitane di Bari, Taranto e Reggio Calabria e per essa è previsto il raddoppio. La seconda comprende una tratta intermedia (Taranto – Melito Porto Salvo) caratterizzata da un traffico di tipo regionale ed interregionale, per la quale è previsto l'ammodernamento infrastrutturale e tecnologico. Inoltre, la tratta Sibari – Metaponto – Taranto – Bari del suddetto itinerario è comune all'itinerario Gioia Tauro – Cosenza –

Sibari – Metaponto – Taranto – Bari, oggetto di interventi di potenziamento infrastrutturale mirati alla realizzazione di un corridoio alternativo per il traffico merci da Gioia Tauro verso il Corridoio Adriatico.

In dettaglio, il contratto di programma prevede i seguenti interventi: il raddoppio Bari-Taranto, per un importo di circa 419 milioni di euro; interventi di ammodernamento infrastrutturale consistenti nella velocizzazione degli itinerari di incrocio, nell'adeguamento dei moduli di precedenza e nella costruzione di sottopassi e marciapiedi per le stazioni di Vinosa, Castellaneta e Palagiano della tratta Sibari – Metaponto, per un importo di circa 5 milioni di euro. Nella tratta Sibari – Metaponto, comune all'itinerario alternativo merci Gioia Tauro – Bari, sono previsti anche l'adeguamento del peso assiale in categoria D4, l'ampliamento della sagoma allo standard « P/C 45 » per il transito di container a cubatura maggiorata e la messa a piano regolatore e la realizzazione degli ACEI delle stazioni di Sibari e Metaponto, per un importo complessivo di circa 32 milioni di euro. Sono previsti inoltre: interventi di miglioramento sulla linea Metaponto – Melito Porto Salvo, consistenti nella velocizzazione degli itinerari di incrocio nelle stazioni della tratta Metaponto – Melito Porto Salvo, per un importo di circa 7 milioni di euro, e nel *restyling* architettonico e rinnovo degli impianti di telecomunicazione al pubblico della stazione di Crotona, per un importo di circa 1 milione di euro; il raddoppio Melito Porto Salvo – Reggio Calabria, per un importo di circa 167 milioni di euro; i raccordi per la fluidificazione del traffico ferroviario in corrispondenza dei nodi di Taranto e Bari, che valgono rispettivamente 45 milioni di euro ed 85 milioni di euro circa.

Inoltre, nell'ambito del potenziamento tecnologico della linea Lamezia Terme – Catanzaro lido, Ferrovie dello Stato riferisce che è in corso la messa a piano regolatore e la realizzazione dell'ACEI nella stazione di Catanzaro lido, per un importo di circa 9 milioni di euro, nonché il *restyling* architettonico della stessa sta-

zione ed il rinnovo degli impianti di teleinformazione al pubblico, per un importo di circa 3 milioni di euro. In ottemperanza alla delibera CIPE del 29 settembre 2002, è stato, infine, avviato lo studio di fattibilità concernente la velocizzazione dell'intero itinerario Sibari-S. Lucido-Rosarno, nell'ambito del quale è stato studiato anche il raddoppio della tratta Taranto-Metaponto.

In conclusione, ferma restando l'attenzione del Governo riguardo a tutti i servizi ferroviari, si evidenzia che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è disponibile ad intervenire con le regioni nelle decisioni che coinvolgono sia i servizi di trasporto di media e lunga percorrenza sia quelli regionali.

Peraltro, la stessa società Ferrovie dello Stato ha assicurato che sta attentamente considerando le necessità espresse dalle comunità interessate nell'area ed è quindi disponibile a valutare ipotesi alternative a favore dell'utenza, anche confrontandosi – come è ovvio – con le forze sociali, sindacali e politiche.

PRESIDENTE. L'onorevole Bova ha facoltà di replicare per l'interrogazione Oliverio n. 2-01016, di cui è cofirmatario.

DOMENICO BOVA. Signor Presidente, sottosegretario Sospiri, la ringrazio per la sua squisita cortesia e per il garbo con cui risponde, per la seconda volta sulla stessa materia, a questa interpellanza che ho presentato in Parlamento insieme ai miei colleghi. Non le nascondo però la mia insoddisfazione per la nota predisposta dagli uffici di Trenitalia e delle Ferrovie dello Stato Spa, nel momento in cui si cerca di rispondere ai quesiti posti con la nostra interpellanza urgente.

Onorevole sottosegretario, tutta la minuziosa illustrazione che ella ha sviluppato in risposta alla interpellanza tratta, però, del versante calabrese tirrenico, mentre io ponevo la questione del versante jonico. In Calabria, infatti, vi sono due dorsali: la jonica e la tirrenica. Il versante tirrenico è caratterizzato dalla velocizzazione della linea ferrata e dell'autostrada

e, rispetto ad esso, vi sono investimenti notevoli da parte di Trenitalia e delle Ferrovie dello Stato per potenziare ed ammodernare la linea. Al riguardo, prendiamo atto delle dichiarazioni che ella ha fornito al Parlamento.

L'altro versante è quello jonico, che interessa 320 chilometri e che da Reggio Calabria giunge fino a Sibari, a Crotona e via dicendo. Con riferimento a questa parte del versante calabrese, la linea che Trenitalia sta sviluppando è quella della dismissione e della soppressione dei treni a lunga percorrenza, ossia di quei treni che conducono da Reggio Calabria o da Crotona al resto del paese, che collegano, cioè, questa parte del territorio con Roma, Bologna, Milano e Torino.

Questo è il ragionamento che ho cercato di sviluppare nell'interpellanza che ho illustrato. A questa politica di Trenitalia si aggiungono le problematiche che riguardano la strada statale. Mi riferisco alla famosa strada statale n. 106 (o E90, come oggi viene definita).

Onorevole sottosegretario, lei ha affermato che vi sono 11 megalotti che devono essere finanziati e sviluppati, ma ha detto anche qualcosa che, a mio avviso, è preoccupante. Lei ha affermato che questi megalotti devono essere rivisitati come progetto. Pertanto, la vecchia progettazione e tutto il lavoro che nella passata legislatura era stato sviluppato (ricordo l'impegno profuso insieme ai deputati calabresi, di tutti i gruppi parlamentari, per spingere in questa direzione) vengono vanificati. Questo dato conferma la mia preoccupazione, perché — come dicevo prima — tra le 21 opere prioritarie deliberate dal CIPE non c'è la statale 106 (e, se questi progetti devono essere rivisitati, immagino che tempi lunghi si avranno!).

Ciò conferma — ripeto — la mia preoccupazione per quanto riguarda l'impegno del Governo con riferimento alla rete infrastrutturale calabrese nel versante jonico.

Tutto questo, senza parlare dell'ANAS! Non si riescono a rendere cantierabili impegni e stanziamenti che i Governi hanno realizzato in questi anni. Aspet-

tiamo che si realizzi il megalotto che da Marina di Gioiosa Jonica deve arrivare fino a Palizzi; aspettiamo da dieci anni, siamo fortemente preoccupati e denunciando questa situazione.

A fronte di un contesto di questo tipo, credo vi debba essere da parte del Governo un impegno (oltre a quello di stanziare finanziamenti all'interno della legge finanziaria o del documento di programmazione economico-finanziaria), volto a stimolare e ad attivarsi, affinché, attraverso la mediazione del Governo stesso, si giunga ad un tavolo in cui si convochino le parti e Trenitalia.

Prendo atto che, sulla base delle nostre pressioni, questa iniziativa è stata avviata, ma deve essere portata avanti al più presto, perché noi vogliamo che vi siano da subito risposte concrete, dal momento che la situazione è diventata realmente allarmante. Diventa stucchevole ed avvilente tornare su questi argomenti, far comprendere al Parlamento (considerato che gli atti saranno pubblici) quale sia la politica che sta portando avanti Trenitalia Spa. Si sta creando una situazione di fatto; lei dice infatti che il treno è scarsamente frequentato dagli utenti, ma è chiaro: nessuno è così suicida da affrontare viaggi in carrozze vetuste, come quelle di cui è dotata la linea jonica calabrese, con stazioni fatiscenti!

Si tratta allora di avviare interventi che non riguardino soltanto la stazione di Crotona — prendiamo atto che con riferimento a quest'ultima struttura esiste un finanziamento per l'ammodernamento della stessa, ed è cosa giustissima — ma noi chiediamo che l'intervento interessi anche tutte le altre stazioni della linea jonica che sono state dismesse, chiuse e sigillate e dove si registrano atti vandalici e sconcertanti.

Chiediamo allora che vi sia una politica organica da parte del Governo e della regione Calabria finalizzata all'ammodernamento e agli investimenti strutturali su questa linea, perché avvertiamo di essere giunti ad un punto di rottura, che si potrà tradurre nella richiesta delle popolazioni di eliminare completamente la rete ferrata

lungo questa via se questi processi di ammodernamento non saranno realizzati. Infatti, se la rete ferrata ha una funzione propedeutica allo sviluppo e all'utilizzo che ne fanno le popolazioni locali, allora va bene; ma se non c'è invece una politica che potenzi il trasporto su rete ferrata, questa rischia di rappresentare solo un problema per l'accesso al mare di questi centri che potrebbero invece avere un diverso futuro.

Spero di averle trasmesso, signor rappresentante del Governo, i sensi della nostra forte preoccupazione (parlo a nome di tutti i colleghi calabresi, che avvertono, come me, questa esigenza). È venuto il momento che il Governo intervenga con la sua autorità per rimuovere le cause che ostacolano il pieno dispiegarsi di un'iniziativa di potenziamento di questa importante infrastruttura che è la rete ferrata. Con riferimento alla statale 106, ho detto delle responsabilità che gravano sul Governo.

In conclusione, esprimo la mia insoddisfazione per come Trenitalia Spa sta agendo, in particolare con riferimento a questa zona del territorio nazionale, e ribadisco i miei rilievi critici nei confronti del Governo e della regione Calabria, auspicando che si assuma un'iniziativa forte per invertire la linea di tendenza che fino ad oggi ha caratterizzato l'azione sia a livello nazionale sia a livello regionale.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Dorina Bianchi ha facoltà di replicare per l'interpellanza n. 2-01036 di cui è cofirmataria.

**DORINA BIANCHI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la sua risposta, non posso fare a meno di sottolineare le inesattezze che sono state dette. Quando si dice infatti che la Calabria è collegata bene al resto d'Italia, si dice cosa non vera. Una parte della Calabria è collegata al resto d'Italia, ovvero la parte tirrenica che, come ha ricordato il collega Bova, è quella nella quale sono concentrati non soltanto la ferrovia, ma anche l'unica autostrada presente in Calabria, — la Salerno Reggio Calabria e gli aeroporti —, nonché, infine, il porto di Gioia Tauro.

Non solo: tra la parte jonica e quella tirrenica della Calabria non esistono strade alternative né ferrovie trasversali che possano rendere più facile lo spostamento della popolazione per accedere ai servizi di cui lei diceva. Se per l'Italia Cristo si è fermato ad Eboli, per la Calabria si è fermato a Sibari! Questa è una realtà che non ci possiamo nascondere.

È vero che i treni non sono appetibili per la popolazione calabrese. Ciò non soltanto per la scomodità delle carrozze, ma anche per i tempi estremamente lunghi. Non dobbiamo dimenticare che la linea ferroviaria presente sulla jonica è obsoleta, a binario unico, e non permette ai treni di raggiungere velocità adeguate.

Vorrei ricordare come sia veramente indispensabile, a questo punto, per non peggiorare maggiormente le condizioni di una parte di Calabria che si mostra, invece, volenterosa di riscatto, un tavolo nazionale in cui la regione, le Ferrovie, le province ed i comuni si attivino per raggiungere qualche risultato.

Come maggioranza abbiamo dato gli oneri di servizio all'aeroporto di Crotone per un unico volo giornaliero per Roma. La regione Calabria in ciò si è dimostrata poco sensibile: mentre negli aeroporti di Reggio Calabria e di Lamezia Terme detiene la maggioranza, nell'aeroporto di Crotone conserva solamente un 5 per cento. Credo che tale politica regionale di isolamento di una parte della Calabria, alla fine, non porti alcun beneficio neanche all'altra parte.

Del resto, diciamo da tanto tempo che per uno sviluppo dell'Italia intera è indispensabile riscattare e sviluppare il nostro Mezzogiorno.

***(Iniziativa per evitare episodi di malasanità e per garantire l'immediato riparto dei fondi del Servizio sanitario nazionale — n. 2-01037)***

**PRESIDENTE.** L'onorevole Burtone ha facoltà di illustrare l'interpellanza Bindi n. 2-01037 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 3), di cui è cofirmatario.

GIOVANNI MARIO SALVINO BUR-TONE. Signor Presidente, l'interpellanza urgente che abbiamo presentato fa riferimento ad un caso molto grave di malasanità verificatosi nelle strutture ospedaliere della Lombardia.

In data 10 gennaio, la signora Maria Antonietta Cappelletti si è trovata nella necessità di essere ricoverata per una crisi cardiaca ed un'insufficienza renale. Purtroppo, la signora è morta dopo un'inutile e disperata ricerca, durata ore, di un posto letto in 32 ospedali. Sono stati contattati ospedali delle province di Como, Milano, Varese e Lecco.

Infatti, dopo una visita all'ospedale di Cantù, i medici avevano ritenuto necessario il ricovero urgente che, però, è avvenuto solo dopo cinque ore: troppo tardi rispetto alla crisi cardiaca che la signora presentava. I sanitari avevano contattato 30 ospedali ed avevano ricevuto un diniego perché non vi erano posti letto. Addirittura, è stato chiamato il magistrato di turno per imporre il ricovero.

Non vogliamo assolutamente fare speculazioni su quanto è avvenuto. Tuttavia, si tratta di un fatto molto grave sul quale ci sembra opportuna una giusta valutazione.

Quando accadono situazioni che determinano conseguenze così pesanti, va fatta una verifica serena ed obiettiva delle motivazioni, anche perché ricercando le cause si possono poi individuare le soluzioni. Siamo convinti, signor sottosegretario, che le cause siano determinate dal fatto che in questi anni nei Governi di centrodestra, sia a livello nazionale, sia a livello regionale (in particolare, in Lombardia) si sia proceduto attraverso tagli di risorse. Tali tagli hanno portato conseguentemente ad una riduzione dei posti letto, senza alcuna razionalità: ciò è verificabile, peraltro, anche dal fatto che i posti letto per malati acuti non sono stati sostituiti nelle strutture per altre patologie, ad esempio quelle croniche.

Le cause, da noi individuate, ci portano a chiedere al Governo — innanzitutto per il caso specifico, che riteniamo assai grave, signor sottosegretario — se, tenendo conto

delle prerogative della regione Lombardia, voglia adottare alcuni strumenti di controllo, al fine di verificare le cause ed accertare eventuali responsabilità. Chiediamo, inoltre, quali iniziative il Governo intenda adottare per procedere immediatamente al riparto dei fondi del Servizio sanitario nazionale anche per le annualità 2002 e 2003, come è stato richiesto dalle regioni.

PRESIDENTE. Il sottosegretario per la salute, onorevole Guidi, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO GUIDI, *Sottosegretario di Stato per la salute*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi scuso intanto per il fatto che, per motivi fisici, risponderò da seduto. Spero, tuttavia, che la posizione seduta faccia affluire anche meglio il sangue al cervello per dare una risposta più coerente, usando i pochi neuroni che mi restano (e non faccio facile ironia!).

Devo dire, onorevole Burtone, che, a fronte della sua domanda seria — anche se, poi lo vedremo, forse non documentata (ma purtroppo fa parte del gioco della politica sostenere argomenti sotto prospettive diverse) — vorrei fare una premessa, riservandomi di essere più celere nell'esposizione burocratica della risposta. Mi permetto di dire che le storie personali contano ed io, nella mia storia personale, associativa, sindacale e parlamentare, anche stando sette anni all'opposizione, non mi sono mai permesso di utilizzare una morte come un grimaldello politico; lei, onorevole Burtone, ha detto prima che non lo fa, ma del resto lei non è l'unico firmatario di questa interpellanza; tuttavia vi sono altri suoi colleghi, soprattutto quelli con lei, che lo fanno.

Personalmente ho condotto battaglie molto forti, anche all'interno della maggioranza — ma le hanno fatte anche molti membri dell'attuale Governo —, per liberare tantissime persone che sono prigioniere in casa e nei vecchi ospedali psichiatrici, per assenza di terapie. Quante volte, pur in assenza del nuovo Titolo V della Costituzione — che il precedente

Governo di centrosinistra non aveva come vincolo e come risorsa —, ma certamente con una maggiore responsabilizzazione diretta dell'allora Ministero della sanità, ho sottaciuto a tante morti sospette — perché questa è una materia che compete soprattutto alla magistratura — e non ho demonizzato la maggioranza di allora!

Spesso abbiamo lottato in maniera trasversale per liberare persone ancora non morte, come dicevo prima, da luoghi di dimenticanza e di emarginazione, senza guardare in faccia, come singoli parlamentari, né la maggioranza né la minoranza. Quando c'è da tutelare la dignità della singola persona, anche con riferimento alla possibilità di una sua affermazione, non bisogna guardare al colore politico. Alcune volte ho anche manifestato, mi perdoni la metafora, contro me stesso, quando ero ministro, per i diritti delle persone disabili, creando un certo consenso, anzi sconcerto, perché occorre, in primo luogo, considerare la salute delle persone e poi l'opportunità politica.

Vorrei dire, con toni sommessi (perché chi strilla in genere è in torto) che, ancora una volta, come diceva il vecchio Mao Tse Tung, per indicare la luna con l'indice, si è guardato l'indice e non la luna e ciò, a mio avviso, non è del tutto corretto. Potrei trincerarmi, visto che si potrebbe fare, dietro la modifica del Titolo V della Costituzione, ma anche dietro la legge costituzionale del 18 ottobre 2001, n. 3, che ha dato un impulso maggiore alla programmazione delle regioni.

Mi permetto di dire che non lo farò, perché il principio della responsabilità personale, lo dico come medico e sottosegretario, prevale su scorciatoie che non ci appartengono. Lei ha posto una domanda seria a cui risponderò nel modo più puntuale e serio possibile.

Vorrei però aggiungere un'altra considerazione: non è presente l'onorevole Bindi, ma aleggia nell'aula il suo *esprit*. Nell'interpellanza si fa riferimento anche ad una possibile raccomandazione per un ricovero: non so se sia accaduto, ma vorrei chiedere all'*ex* — per fortuna! — ministro, onorevole Bindi, se non abbia mai aiutato

qualcuno ad entrare in qualche ospedale, magari per un trapianto, a discapito di altri. Pertanto, ironizzare su potenziali raccomandazioni o utilizzarle politicamente, quando per anni si sono fatte (in questo caso non è accertato), mi sembra non uno scadimento della politica (vi è ben di peggio e di più), ma del dibattito parlamentare, perché, invece, di parlare di cose serie si parla di potenziali barzellette soprattutto di chi, invece, sulle raccomandazioni ha impostato il proprio stile di fare politica; quindi evitiamo certi discorsi.

Vorrei adesso rispondere a lei, onorevole Burtone, nonché ai cofirmatari dell'interpellanza, assenti in questo momento (alla faccia dell'importanza dell'interpellanza!); il primo firmatario ed i cofirmatari dell'interpellanza non sono presenti, ma lei, con cui ho sempre avuto un dialogo estremamente efficace e positivo, è in aula e la ringrazio per questo.

Per quanto riguarda la questione dei posti letti (tornerò comunque successivamente sull'argomento), l'orientamento di codesto ministero è condiviso trasversalmente; infatti sul tema della salute vi è una determinata scelta politica che può essere condivisa o meno, vi sono posizioni sicuramente di parte, ma vi è una parte scientifica che non può essere connotata, non ha colore.

Scientificamente, da anni, l'Organizzazione mondiale della sanità, in coerenza con quanto sostenuto anche da questo ministero — dunque, spostando la problematica sulla prevenzione, oltre che sulla cura e riabilitazione —, in ottemperanza ad una scelta condivisa politicamente e anche voluta scientificamente a livello nazionale e non, tende a raggiungere una riduzione dei posti letto per malati acuti, potenziando la scientificità dei pronto soccorsi — personalmente ho proposto la previsione di pronto soccorsi dedicati, ad esempio, all'infanzia — e prevedendo luoghi sul territorio che facciano da filtro per l'ospedalizzazione. Dunque, riduzione dei posti letto per malati acuti in favore di quelli per la riabilitazione, favorendo forme assistenziali diverse dall'ospedalizzazione con ampliamento, appunto, dei