

PRESIDENTE. L'onorevole Bressa ha facoltà di replicare.

GIANCLAUDIO BRESSA. Signor Presidente, dichiararsi soddisfatti di questa risposta è quanto mai problematico. Comprendo la difficoltà nella quale si è trovato il sottosegretario Molgora nel rispondere all'interpellanza, e comprendo altresì che gli sia stata preparata una risposta scritta dagli uffici, che tuttavia non è assolutamente pertinente alle richieste formulate, e dunque non soddisfacente.

Signor sottosegretario, il processo di risanamento presuppone, come lei ha osservato, una rimodulazione qualitativa delle competenze interne. Tuttavia, se l'azienda Poste italiane Spa avesse effettivamente avuto in mente di procedere alla rimodulazione delle funzioni e dell'attività dei propri dirigenti con l'obiettivo della razionalizzazione e dell'efficienza, si sarebbe preoccupata di garantire l'assetto complessivo dell'azienda stessa. Invece, è accaduto che in Poste italiane Spa vi sia stata una sorta di appendice della politica dello *spoils system* perseguita dal Governo fin dal suo insediamento.

Tuttavia, la legge Frattini non ha consentito l'applicazione, con la stessa brutalità di metodi, all'azienda Poste italiane Spa dei processi di sostituzione dei dirigenti. Si è dunque ritenuto di procedere in maniera più « casalinga », e meno fondata su norme di legge e si è iniziato ad assumere personale che potesse « garantire » maggiormente. Ne è prova l'attuale eccedenza del 44 per cento rispetto al fabbisogno di dirigenti e l'aumento dei costi pari a quasi il 60 per cento.

Si comprende dunque come gli obiettivi di razionalità ed efficienza, il ricambio fisiologico e l'acquisizione di competenze interne siano patetiche bugie, che si tenta di ammannire per coprire un gravissimo fallimento gestionale.

A pagare il prezzo di questa ingordigia nel ricambio, non necessario, di Poste italiane Spa, oggi sono i suoi dirigenti, che sono messi da parte dopo che, in passato, nel faticoso processo di riconversione verso altri obiettivi aziendali, nei

loro confronti sono stati effettuati ingenti investimenti.

Pertanto, non solo siamo profondamente insoddisfatti, ma da questo tipo di risposta abbiamo avuto la certezza che stiamo parlando di una brutta pagina aziendale di Poste italiane Spa. Sicuramente, non possiamo dichiararci soddisfatti, non soltanto della risposta fornita dal sottosegretario, ma anche della realtà esistente. Pertanto, signor sottosegretario, la invito a riflettere sull'opportunità di avviare un'inchiesta per capire esattamente che cosa di male sta accadendo, oggi, all'interno della società Poste italiane Spa (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

***(Presunto disavanzo nel bilancio 2003 della società Poste italiane – n. 2-01094)***

PRESIDENTE. L'onorevole Volonté ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01094 (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 6*).

LUCA VOLONTÉ. La notizia, apparsa in questi ultimi giorni, dell'ammancio nel bilancio 2003 della società Poste italiane Spa e della distrazione di fondi pari a 104 milioni di euro, obiettivamente, ha allarmato non soltanto i cittadini italiani ma anche i mercati. È ben vero che la società di revisione Pricewaterhouse è stata sostituita dalla Ernest Young, ma vorremmo sapere dal Ministero dell'economia e delle finanze, che è soggetto partecipante, di fatto, nel capitale delle Poste italiane Spa, se l'ammancio registrato sia dovuto a distrazioni imputabili a investimenti sbagliati o ad altre ragioni; come mai la precedente società di revisione non abbia mai certificato questo disavanzo e quali iniziative intenda adottare per tutelare gli azionisti e la clientela. In altri termini, è necessaria una parola di chiarezza su quanto è accaduto, visto che l'impegno di tutto il Parlamento e del Governo è quello di tutelare i risparmi. Questi 104 milioni di euro, certamente, sono risparmi dei cittadini italiani!

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, Daniele Molgora, ha facoltà di rispondere.

**DANIELE MOLGORA, Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze.** Anche in questo caso è stata ascoltata la società Poste italiane Spa. In proposito, si fa presente che, nella prima settimana di febbraio, la società di revisione Pricewaterhouse Coopers, incaricata della certificazione del bilancio 2003, ha evidenziato la necessità di effettuare specifici approfondimenti sulla gestione aziendale degli strumenti derivati. L'analisi del portafoglio faceva emergere una non perfetta aderenza degli aspetti contrattuali delle operazioni in essere al 31 dicembre 2003 con il concetto di copertura. Inoltre, emergeva che il valore di mercato del portafoglio presentava un potenziale di esposizione negativo. Tale circostanza, pur non essendo da considerare in assoluto quale riferimento economico per il bilancio 2003, si manifestava come sintomo di anomalia nella gestione del portafoglio e induceva le strutture amministrative di Poste italiane Spa, in coordinamento con la società di revisione, ad effettuare una approfondita verifica sulle operazioni contabilizzate dall'area finanza nel corso del 2003.

Dagli elementi acquisiti e dai primi approfondimenti effettuati, i revisori sono giunti alla conclusione che il portafoglio, o gran parte di esso, di strumenti derivati non possa essere considerato di copertura, contrariamente a quanto sostenuto dalla funzione finanza, e che, pertanto, nella sua valutazione si debba far riferimento al valore di mercato che evidenzia alcune minusvalenze. In conseguenza di tale situazione, l'amministratore delegato della società ha disposto, previa informativa al consiglio di amministrazione, una attività di *due diligence* affidata ad un primario operatore del settore finanziario, in stretto coordinamento con la società di revisione.

Nel frattempo, lo stesso amministratore delegato ha adottato alcune iniziative volte ad impedire l'insorgere di ulteriori criticità, fra le quali in particolare: la revoca

delle deleghe al responsabile della funzione finanza, con passaggio delle stesse al responsabile della direzione amministrazione finanza e controllo; la sospensione dal servizio del responsabile della funzione finanza e la contestazione formale dei fatti in oggetto; il blocco di qualsiasi operatività in titoli derivati.

In relazione a tale situazione, questa amministrazione ha chiesto alla società di fornire una informativa più dettagliata sulle singole operazioni aventi ad oggetto strumenti finanziari derivati. Poste Italiane si è impegnata a fornire tali elementi e a tenere informato questo ministero, in qualità di azionista, in ordine agli sviluppi della vicenda.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Volonté ha facoltà di replicare.

**LUCA VOLONTÈ.** Signor Presidente, senza voler offendere il sottosegretario Molgora e i colleghi presenti in aula, ci riserviamo di dichiarare se siamo o meno soddisfatti della risposta fornita. Prego il sottosegretario Molgora, se è possibile, di fornirci tutte le valutazioni ai fini di un ulteriore approfondimento, così da poter acquisire elementi di conoscenza anche rispetto alle dichiarazioni rilasciate dall'amministratore delegato ad alcuni autorevoli quotidiani italiani, che certamente non vanno a fondo sulla vicenda come avevamo sperato.

Tuttavia, è molto positivo che il Ministero dell'economia e delle finanze disponga di una nota di aggiornamento dettagliata, che chiedo al sottosegretario Molgora di lasciare agli atti appena sarà pervenuta, per evitare la presentazione di un'altra interpellanza parlamentare. Questa nota testimonia l'interesse del Governo e del Ministero dell'economia e delle finanze per l'approfondimento dei temi che riguardano la tutela degli azionisti e della clientela di un ente importante come Poste italiane, il quale, da un lato, raccoglie il risparmio dei cittadini italiani, dall'altro, essendo partecipato dal Ministero dell'economia e delle finanze, gestisce una quota dei risparmi degli stessi. Il fatto di dover

apprendere dai giornali che in sede di revisione del bilancio del 2003 si sono scoperti oltre 200 miliardi di ammanco senza una precisa causa è un dato che deve preoccupare, come preoccupano le notizie su imprenditori che hanno truffato i risparmiatori.

Tutto ciò, evidentemente, non può non preoccupare anche i cittadini italiani e non può non essere, come è stato confermato dallo stesso sottosegretario Molgora, oggetto di particolare attenzione da parte del Ministero dell'economia e delle finanze. Esprimo l'auspicio che si arrivi al più presto ad un chiarimento sulla sorte di questi 104 milioni di euro. Quindi, occorre un chiarimento ed una valutazione serena, ma precisa e puntuale, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, attraverso un'informativa a tutte le società partecipate dal ministero, affinché i revisori che non avevano valutato questo ammanco nel bilancio non siano più presi in considerazione dalle società partecipate dal Ministero dell'economia e delle finanze. Non accorgersi che mancavano 200 miliardi, infatti non è una cosa di poco conto, per cui è opportuno che questi soggetti non effettuino più alcuna revisione di società partecipate dal Ministero dell'economia e delle finanze. Soprattutto, occorre chiarire al più presto dove siano finiti i 200 miliardi di lire, affinché si possa tranquillizzare la clientela, si possa dare una risposta precisa ai cittadini italiani e soprattutto si possa continuare ad amministrare con linearità e trasparenza, come è sempre avvenuto, la società Poste italiane Spa. Tale società ha anche da questo punto di vista un importante merito, quello di rafforzare nei cittadini italiani l'idea che, quando si parla di investimenti e di affidamento dei propri risparmi, non devono avere nessun timore, perché il loro denaro può essere gestito in modo trasparente e con intelligenza da chi ha a cuore innanzitutto la tutela dei risparmiatori, oltre che quella degli azionisti.

Con questo auspicio, rivolgo ancora una volta al sottosegretario Molgora l'invito a far conoscere al più presto l'esito

delle approfondite analisi che la società Poste Spa invierà al Ministero dell'economia e delle finanze, così da avere un chiarimento pubblico in merito a ciò che è accaduto. Ringrazio dunque il sottosegretario per la risposta e attendo ulteriori elementi atti a fare luce su questo grave episodio che, se non chiarito, potrebbe diventare oggetto di ulteriori e non positivi allarmismi tra i cittadini italiani, proprio su un tema quello del risparmio, che sta a cuore a tutti noi.

#### ***(Ripresa dello svolgimento interpellanza Anedda n. 2-01081)***

PRESIDENTE. Riprendiamo lo svolgimento dell'interpellanza Anedda n. 2-01081 (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 3*) precedentemente illustrata dall'onorevole Cristaldi, cofirmatario della stessa.

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

DANIELE MOLGORA, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. In primo luogo, signor Presidente, mi scuso ancora per l'irritualità della procedura.

Gli interpellanti chiedono chiarimenti in ordine alla sospensione dei versamenti tributari a favore dei cittadini residenti nei territori della provincia di Catania. L'articolo 10, comma 1, dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 2 ottobre 2003, n. 3315, dispone che sono differiti al 31 marzo 2004 i termini relativi ad adempimenti di obblighi tributari, già sospesi fino al 31 marzo 2003 dal decreto 14 novembre 2002, adottato dal ministro dell'economia e delle finanze, a norma dell'articolo 9, comma 2, della legge 27 luglio 2000, n. 212, e ulteriormente sospesi fino al 30 giugno 2003 dall'articolo 18 dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 18 aprile 2003, n. 3282.

Al riguardo, il Dipartimento per le politiche fiscali e l'Agenzia delle entrate, considerato peraltro che per il differimento in esame vengono usate espressioni

analoghe a quelle adottate nell'articolo 18 dell'ordinanza n. 3282 del 2003 — in merito al quale la sospensione dei termini è da intendersi estesa anche agli adempimenti aventi scadenza tra il 1° aprile 2003 e il 30 giugno 2003 — ritengono che con le disposizioni contenute nell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 2 ottobre 2003, n. 3315, si è inteso differire il precedente termine dal 30 giugno 2003 al 31 marzo 2004. Di conseguenza, tutti gli adempimenti e versamenti scadenti dal 29 ottobre 2002 fino alla predetta data del 31 marzo 2004 sono da considerarsi sospesi.

È altresì necessario aggiungere che questa ulteriore interpretazione è dettata dalla necessità di ovviare ad un testo normativo abbastanza nebuloso e di dubbia interpretazione e che, se si dovessero verificare situazioni analoghe, si provvederà affinché il testo del Governo preveda espressamente i periodi intermedi per i quali vale l'eventuale proroga; altrimenti, si intenderà soltanto il periodo iniziale di trasferimento. È ovvio che, in tale situazione di difficoltà interpretativa, questo è l'intendimento dell'Agenzia delle entrate e del Dipartimento per le politiche fiscali.

PRESIDENTE. L'onorevole Cristaldi ha facoltà di replicare.

NICOLÒ CRISTALDI. Signor Presidente, esprimiamo la nostra soddisfazione per la risposta del Governo, che fa chiarezza sul punto evidenziato con l'interpellanza in esame. Mi auguro che il fatto di rendere nota agli organi periferici competenti l'interpretazione del Governo sia sufficiente e che non sia quindi necessario tornare sull'argomento in via legislativa o con una nuova ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri. Appare chiaro — e questo è motivo di soddisfazione — che l'interpretazione del Governo viene incontro agli operatori economici della zona. Non mi rimane, quindi, che ringraziare il sottosegretario per l'esauriente risposta, ribadendo il nostro auspicio che non si debba ritornare sull'argomento in via legislativa o con una nuova ordinanza.

***(Iniziativa per garantire la libera manifestazione del dissenso anche verso le istituzioni pubbliche — n. 2-01073)***

PRESIDENTE. L'onorevole Giordano ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01073 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 7*).

FRANCESCO GIORDANO. Signor Presidente, vorrei illustrare l'interpellanza urgente che ho presentato perché risulta, per alcuni versi, emblematica di numerose modalità di conflitto sociale.

Per restare al tema concreto, vorrei ricordare al viceministro Tassone che il giorno 10 febbraio 2004, nel municipio di Civitavecchia, si è svolta una seduta del consiglio comunale avente ad oggetto la revisione dell'accordo tra l'ENEL ed il comune medesimo per la conversione a carbone della centrale di Tor Valdaliga Nord.

Dal momento che si tratta di una vicenda di grande rilievo, perché la presenza di tale centrale e l'ipotesi della sua conversione a carbone costituiscono un pericolo non solo per la città di Civitavecchia, ma anche per migliaia di ettari di territorio comunale, con un impatto devastante sullo sviluppo economico del territorio, sull'agricoltura, sull'attività portuale, sul paesaggio, sul turismo e sulla qualità dell'aria e delle acque costiere, in tale comune si sono costituiti numerosi comitati ed associazioni di protesta. Noi stessi, come Partito della rifondazione comunista, abbiamo criticato tale scelta.

La seduta del consiglio comunale avente ad oggetto questo tema è stata molto affollata e partecipata da numerosi cittadini interessati a tale problema, e successivamente si è svolto un corteo di mobilitazione e di protesta da parte dell'intera città.

Si è sviluppato un dibattito molto acceso a Civitavecchia, che ha occupato le pagine dei giornali locali, e si è voluto criminalizzare il dissenso e la protesta. Si è sostenuto, infatti, che per il solo fatto che si era protestato contro tale centrale,

nei fatti, si metteva in moto un processo illegale e pericoloso. Vorremmo chiedere al ministro dell'interno di garantire ogni forma di dissenso e di critica, anche la più radicale, purché tale dissenso si manifesti con modalità non violente, come, nei fatti, le stesse forze dell'ordine hanno precisato.

Per noi è importante svolgere questa interpellanza urgente, perché deve essere riconosciuto anche dal Governo che tali modalità di manifestazione del dissenso non possono in alcun modo essere derubricate a questioni di ordine pubblico, in quanto, se tutte le forme di conflitto sociale, di protesta e di mancata condivisione delle scelte operate (le quali, peraltro, riguardano la salute dei cittadini, oltre che l'impatto ambientale) venissero derubricate a problemi di ordine pubblico, verrebbe meno proprio la possibilità di esercitare un diritto elementare sancito dalla Costituzione.

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

**MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Signor Presidente, rispondo a nome del Governo e, nello specifico, anche per conto del Ministero dell'interno, cui l'onorevole Giordano si è rivolto con il suo strumento di sindacato ispettivo.

Il Governo, onorevole Giordano, è a conoscenza dei fatti segnalati nella sua interpellanza urgente e non sottovaluta in alcun modo la delicatezza della situazione in oggetto, ancora in fase di definizione.

Dagli elementi acquisiti tramite la prefettura di Roma risulta che già il 31 gennaio 2004, intorno alle ore 15,30, si è svolta, a Civitavecchia, una manifestazione autorizzata, organizzata dai locali esponenti dei comitati « No-coke » e « Le ragioni del No », da Legambiente e dal « Comitato sportivi e degli studenti », con il supporto della locale sezione del partito di Rifondazione comunista, per protestare contro l'amministrazione comunale in relazione al progetto di conversione della centrale ENEL di Torre Valdaliga Nord.

Alla manifestazione hanno partecipato circa 2 mila persone, tra le quali militanti dei centri sociali e dei « disobbedienti » di Civitavecchia e della provincia di Roma. Il clima della protesta si è sempre mantenuto pacifico, anche se, dalle ore 17,15 alle ore 18,15, circa 150 manifestanti si sono spostati sui binari della vicina stazione ferroviaria, occupandoli a scopo dimostrativo e causando ritardi sia ai treni in partenza che a quelli in transito. Al termine della manifestazione, un centinaio di persone hanno occupato l'aula consiliare, ove hanno indetto una breve assemblea.

Il successivo 2 febbraio, alle ore 17, nel corso di una riunione del consiglio comunale richiesta dalla minoranza, alla quale non partecipavano i consiglieri di maggioranza, i rappresentanti del movimento « No-coke » e di alcuni centri sociali di Civitavecchia decidevano di occupare l'aula. L'occupazione si protraeva fino alle ore 18 del 6 febbraio, quando il sindaco riusciva a convocare i capigruppo consiliari, programmando una seduta straordinaria del consiglio comunale per il 10 febbraio successivo, con all'ordine del giorno la revoca dell'accordo tra il comune ed ENEL Spa e la valutazione di impatto ambientale.

Nel corso di tale seduta, tenutasi l'11 febbraio scorso, con la partecipazione di circa 400 persone, si è proceduto alla votazione: 16 consiglieri, tra cui il sindaco, esprimevano voto contrario, mentre 11 esprimevano voto favorevole alla revoca della convenzione.

La decisione non veniva accettata dalla maggioranza delle persone presenti e, in particolare, dai vari rappresentanti dei comitati « No-coke » e dei centri sociali, che aggredivano con insulti, lancio di bottiglie di plastica e monetine, sia il sindaco sia i consiglieri comunali di maggioranza, causando la sospensione della seduta.

Successivamente, circa 150 appartenenti ai comitati di protesta improvvisavano un corteo non autorizzato per le vie cittadine, al fine di sensibilizzare la popolazione. Durante il tragitto, il corteo, che si è mosso pacificamente e senza causare alcun disordine, si è soffermato,

per circa dieci minuti, sotto l'abitazione del sindaco, invitandolo a presentare le dimissioni. Nei giorni successivi, un consigliere di maggioranza presentava le proprie dimissioni, mentre altri due assessori sporgevano denuncia contro ignoti per ingiurie e minacce di morte ricevute telefonicamente presso le proprie abitazioni.

In questo clima di protesta si sono costituiti due nuovi movimenti denominati « Il Toro » e « Cani sciolti », i quali, attraverso un sito Internet, inneggiano alla disobbedienza contro il sindaco ed i suoi collaboratori.

Come si deduce dalla ricostruzione dei fatti, onorevole interpellante, non vi è stata alcuna compressione del diritto di manifestare il dissenso né, del resto, una tale ipotesi potrebbe essere considerata. L'esercizio della libertà di manifestazione del pensiero, infatti, anche laddove finalizzato ad esprimere un dissenso, rientra nei diritti costituzionalmente garantiti, rilevando unicamente, ai fini dell'interesse pubblico perseguito, la necessità che esso venga esercitato nel rispetto dell'ordinamento vigente e della legalità costituzionale.

Questa è la risposta del Ministero dell'interno, onorevole Giordano.

PRESIDENTE. L'onorevole Giordano ha facoltà di replicare.

FRANCESCO GIORDANO. Signor Presidente, prendo atto positivamente che il rappresentante del Governo ha continuato ad affermare che le modalità della protesta sono state non violente e democratiche e che il ministro dell'interno ha garantito lo svolgimento di tutte le manifestazioni di dissenso.

Ovviamente, anch'io — come lei potrà facilmente immaginare — biasimo ogni forma di minaccia, di morte o di ingiuria. Anzi, la nostra critica verso queste forme, anche verbali, è molto netta ed inequivoca. Tuttavia, mi sembra di capire che tutte le manifestazioni si sono svolte con correttezza e le modalità di occupazione dell'aula sono storicamente esistite, hanno un valore emblematico, si manifestano in forme non violente; ciò vale anche per l'occupazione simbolica dei binari.

Il sottosegretario Tassone ricorderà benissimo la vicenda di Scanzano Jonico, in cui la modalità di protesta popolare, particolarmente radicale ma non violenta (anche quando si è manifestata in forma di disobbedienza) ha investito gran parte dell'opinione pubblica.

Ciò che intendo dimostrare è che anche le forme di testimonianza radicali, quando sono di massa e, comunque, non violente, vanno interpretate come modalità di conflitto sociale, e non derubricate a modalità di ordine pubblico.

Dalla risposta del sottosegretario mi sembra di dedurre l'intenzione del Governo di riconoscere tali modalità di conflitto sociale. A noi fa piacere che sia così. Ciò è utile, perché la polemica che si è sviluppata a Civitavecchia — un po' strumentale da parte delle altre forze politiche — potrà essere autorevolmente smentita dalle parole espresse in questa sede dal rappresentante del Governo, che riconosce la legittimità di modalità conflittuali di protesta e di dissenso che abbiamo qui rivendicato.

***(Modalità di realizzazione del passante del nodo di Firenze per la linea di alta velocità-alta capacità - n. 2-01089)***

PRESIDENTE. L'onorevole Bellini ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01089 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 8*).

GIOVANNI BELLINI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, i firmatari dell'interpellanza urgente in esame sono preoccupati per le notizie apparse sulla stampa toscana e nazionale a fine dicembre 2003, successivamente confermate anche dagli enti locali fiorentini e dalla regione Toscana. Esse riguardano il passaggio della titolarità del progetto e della realizzazione delle opere connesse alla realizzazione della linea di alta velocità-alta capacità a Firenze dalla società TAV alla società Rete ferroviaria italiana, anch'essa del gruppo Ferrovie dello Stato. Si chiede, in sostanza, di

conoscere le motivazioni di questa scelta e l'impegno del Governo per far rispettare i tempi concordati.

È da ricordare che la Toscana è interessata dai lavori per la realizzazione della linea veloce Bologna-Firenze (ben 78 chilometri complessivi di tracciato, di cui 72 in galleria; circa 50 chilometri sono in Toscana) e dalla sistemazione del nodo di Firenze.

Il nodo ferroviario di Firenze verrà implementato, secondo quanto è stato stabilito dalla conferenza dei servizi di fine dicembre 2003, con la costruzione di una nuova stazione sotterranea per la linea alta velocità-alta capacità ferroviaria, strettamente integrata con quella esistente di Santa Maria Novella e con la realizzazione di un nuovo sistema cambiario di superficie, integrato con un sistema di mobilità di area metropolitana che si estende da Pistoia a Prato, alle zone del Mugello e al Valdarno aretino e che utilizzerà i binari lasciati liberi e disponibili con la realizzazione del passante sotterraneo della città.

Il tracciato delle nuove linee veloci si svilupperà in sotterranea, dalla stazione di Castello (l'imbocco nord di cui si è convenuto nell'ultima conferenza dei servizi di completare gli studi nei prossimi mesi per l'impatto ambientale) alla stazione di Campo di Marte, per uno sviluppo di circa 7 chilometri sotto terra.

Per quanto riguarda la nuova stazione sotterranea è da ricordare, oltre all'importanza di questa opera, che il progetto è il risultato di un concorso internazionale vinto dall'architetto Norman Foster e che si svilupperà su una superficie di circa 45 mila metri quadri. Il buon esito della conferenza dei servizi sul nodo di Firenze del dicembre scorso è il risultato di accordi realizzati nel corso degli ultimi dieci anni dagli enti locali e dalla regione Toscana, oltre naturalmente dalle Ferrovie dello Stato, dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, che finalmente hanno tutti dato il loro consenso, grazie anche ad una complessa trattativa nella quale la società Tav ha

rappresentato un interlocutore importante. Poiché gli interventi richiamati sono compresi tra le opere inserite nel primo programma nazionale delle infrastrutture strategiche, deliberato dal CIPE nel dicembre del 2001, e poiché successivamente, nel febbraio 2003, vi è stato il via libera del CIPE al nuovo piano alta velocità-alta capacità ferroviaria, che sposta l'onere del finanziamento su infrastrutture Spa (ISPA), noi verificiamo che ci sono tutte le condizioni per passare alla fase realizzativa delle opere previste, che in parte sono già state cantierate (ed alcune anche concluse), con una spesa complessiva attualmente di oltre 66 milioni di euro. Si sono realizzati lo spostamento e il potenziamento della stazione elettrica e le opere di mitigazione ambientale nel Viale Belfiore; si stanno concludendo le opere per l'armamento all'imbocco nord a Castello; è iniziata la cantierizzazione alla stazione di Campo di Marte per il tunnel sotterraneo ed è in fase di assegnazione in questi giorni il lavoro per il nuovo binario di servizio per la movimentazione dei materiali di scavo, che, in modo sostenibile dal punto di vista ambientale e con l'accordo di tutti, verranno convogliati nelle ex miniere di Santa Barbara, in provincia di Arezzo, tramite esclusivamente sedime ferroviario, senza quindi impattare con il traffico locale della città di Firenze e dei comuni contermini.

L'impegno di TAV, che è ben conosciuto ed apprezzato dagli enti locali e dalla regione Toscana, era adesso di giungere a pubblicare il bando di gara — si era previsto nella primavera del 2004 — per assegnare i lavori della stazione sotterranea e del passante, con unico affidamento, in modo da consentire lo svolgimento contestuale e coordinato dei relativi lavori e giungere all'attivazione del passante della stazione entro l'anno 2010. L'appalto e il bando di gara dovranno seguire le procedure della legge obiettivo per individuare un unico *general contractor* a cui affidare tutto il lavoro. Lascia invece perplessi che, alla vigilia di una così complessa scadenza, si tolgano competenze alla società TAV invece di incrementare la

capacità organizzativa complessiva per realizzare il bando di gara, che risulta essere estremamente complesso. D'altronde, il rispetto della scadenza del bando alla primavera del 2004 è essenziale per assegnare i lavori nel 2005 in concomitanza con la consegna dell'area della centrale del latte di Firenze alle Ferrovie dello Stato, area indispensabile per poi procedere alla cantierizzazione della stazione sotterranea.

E ancor più attuale è il problema del trasferimento di questa centrale del latte della città di Firenze, per la cui operazione la TAV si è impegnata a versare, in tre rate, circa 9 miliardi delle vecchie lire.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
FABIO MUSSI (ore 11,35)

GIOVANNI BELLINI. La prima rata scadeva il 31 dicembre del 2003 e non è stata pagata; le altre devono essere pagate nei prossimi mesi. Senza questo pagamento si blocca la complessa operazione volta a liberare le aree necessarie per il cantiere delle opere ferroviarie. Ecco una grossa perplessità: perché questo ritardo? Gli enti locali lamentano già questo ritardo ed una sostanziale mancanza di interlocutori con cui proseguire la trattativa. Ci domandiamo se questa non sia la conseguenza del passaggio di competenze dalla TAV alla RFI, senza aver previsto precisi piani organizzativi alternativi. D'altronde, le notizie — anche in questo caso solo di stampa —, che hanno motivato la sostituzione in corso d'opera dell'interlocutore degli enti locali, indicano un particolare interesse da parte della società ferroviaria italiana all'interoperabilità di questo progetto alla rete ferroviaria, che sicuramente rappresenta un valido motivo.

Infatti, ci rendiamo conto che queste nuove opere interferiscono con il sistema normale di trasporto dell'attuale struttura, con la rete trasportistica delle ferrovie nazionali, e che comunque vi è una differenza tra i lavori effettuati nei tratti e quelli dei nodi.

Tuttavia, non si comprende il motivo per cui questa scelta riguarderebbe solo il

nodo di Firenze nell'ambito dei nodi ferroviari delle grandi città. Lo voglio ricordare: a Bologna i lavori sono stati appaltati, a Napoli sono in corso, a Roma sono stati eseguiti in parte.

La nostra costruttiva preoccupazione è che, come minimo, si allungheranno i tempi stabiliti per le consegne dei lavori, se non altro per la complessa questione del passaggio delle consegne tra TAV ed RFI, di cui non conosciamo — lo ripeto — l'organizzazione attuale. Né sappiamo come quest'ultima società intenda continuare a mantenere le scadenze concordate.

La nostra preoccupazione è ulteriormente rafforzata dal fatto che lo stesso Presidente del Consiglio, pochi giorni fa, ha dichiarato che il Governo sta lavorando ad una riforma strutturale delle Ferrovie dello Stato, senza che sia stato chiarito in cosa ciò consista. Sempre secondo la stampa specializzata, il ministro delle infrastrutture Pietro Lunardi pensa allo scorporo della rete ferroviaria italiana dalla *holding* Ferrovie dello Stato.

Per un fatto di elementare chiarezza, si chiede che, in questo incerto contesto di riorganizzazione complessiva, il Governo nel suo insieme, e in particolare il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, si facciano interpreti e garanti degli impegni assunti dalla RFI con gli enti locali fiorentini e con la regione Toscana per le opere del nodo ferroviario di Firenze.

Per questo motivo, chiediamo una risposta chiara da parte del rappresentante del Governo.

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

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, tenterò di dare una risposta non ampia, come è stata l'illustrazione dell'onorevole Bellini, ma mi auguro esaustiva rispetto ai quesiti posti nell'interpellanza dai colleghi che hanno sottoscritto tale strumento di sindacato ispettivo.

In merito ai quesiti posti, Ferrovie dello Stato Spa, sentita in merito, ha comuni-

cato che il nodo ferroviario alta velocità di Firenze sarà realizzato direttamente da RFI (Rete ferroviaria italiana), in forza della convenzione sottoscritta in data 9 dicembre 2003 con la quale è stato ridefinito il quadro complessivo dei rapporti tra TAV ed RFI medesima. Obiettivo del progetto del nodo di Firenze è la creazione di un nuovo assetto della mobilità nell'area metropolitana fiorentina che negli ultimi anni si è molto estesa.

Lo sviluppo di un sistema ferroviario metropolitano, possibile grazie al passaggio delle nuove linee dei treni a lunga percorrenza in sotterraneo, garantisce un cosiddetto effetto rete, rendendo più fluido anche il traffico regionale.

Nell'ambito della ridefinizione dei rapporti e delle responsabilità tra le due società del gruppo FS, è stato deciso che tutti i progetti dei nodi ferroviari per i quali non fossero già state da tempo avviate le attività realizzative sarebbero stati attribuiti alla diretta responsabilità di RFI.

Le motivazioni di tale decisione — fa sapere sempre Ferrovie dello Stato Spa — sono riconducibili, oltre al nuovo quadro normativo di riferimento che influenza le modalità di finanziamento del sistema AV-AC (alta velocità-alta capacità), anche al fatto che i principali nodi ferroviari (tra questi, sicuramente, quelli della rete AV-AC di Firenze, Verona, Genova, Torino e Milano) sono oggetto di molteplici interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico in un contesto estremamente delicato dal punto di vista delle interferenze con la circolazione ferroviaria e con la funzionalità degli impianti.

Tali interventi pertanto richiedono che la responsabilità progettuale e realizzativa sia attribuita ad un unico soggetto, che sia anche titolare del presidio e della disponibilità della struttura esistente, in termini di soggezione all'esercizio ferroviario.

Per quanto concerne gli impegni assunti in relazione ai contenuti e ai tempi di realizzazione dell'opera, RFI assicurerà la massima affidabilità nel garantire il massimo rispetto degli impegni assunti. Difatti, in base alla citata convenzione del

dicembre 2003, RFI subentra a tutti gli effetti a TAV negli impegni relativi allo stesso nodo AV-AC, compresi quelli precedentemente assunti dalla medesima TAV.

PRESIDENTE. L'onorevole Bellini ha facoltà di replicare.

GIOVANNI BELLINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il vicesegretario Tassone per la risposta che si presenta in modo articolato. Infatti, mentre è sicuramente condivisibile la procedura adottata per il rientro dell'intera operazione nell'ambito della gestione e del controllo da parte di un unico soggetto, in questo caso la Rete ferroviaria italiana, anche per le ragioni che noi stessi avevamo spiegato di interoperabilità con l'attuale struttura trasportistica, rimane purtroppo senza risposta la nostra preoccupazione per l'affidabilità di questa operazione nel momento in cui giungono a scadenza due principali questioni. La prima, e vorrei ricordarlo, è quella per cui non conosciamo più i tempi per il trasferimento della centrale del latte di Firenze senza i contributi già concordati con TAV e Ferrovie dello Stato e che attualmente non sono stati versati.

Non conosciamo inoltre se sarà rispettato il bando di gara per la primavera del 2004, cosa che differirebbe indeterminatamente tutta la complessa operazione.

Poiché riteniamo che queste due risposte siano fondamentali per tranquillizzare non soltanto le maestranze che saranno impegnate in queste operazioni così difficili, ma anche gli enti locali firmatari dell'accordo di programma, noi insisteremo affinché nei prossimi mesi il Governo riferisca costantemente circa il procedere di questa operazione.

***(Iniziativa per la nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona — n. 2-01096)***

PRESIDENTE. L'onorevole Duca ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01096 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 9).

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, signor viceministro, onorevoli colleghi, anche a nome dei parlamentari dell'Ulivo abbiamo presentato un'interpellanza sulla grave situazione nella quale ormai da un anno versano numerose autorità portuali.

Il ministro dei trasporti e delle infrastrutture ha inaugurato, a partire dal porto di Livorno, la stagione dei commissariamenti. Un fatto grave, sul quale la IX Commissione permanente della Camera dei deputati ha approvato all'unanimità, maggioranza ed opposizione, una risoluzione molto critica nei riguardi dell'operato del ministro, chiedendo anche un impegno per superare il commissariamento del porto di Livorno, ricercando le prescritte intese con la regione Toscana, e per evitare ulteriori commissariamenti di altri porti.

Il ministro ha attuato la risoluzione parlamentare? No, anzi il porto di Livorno è ancora commissariato dopo nove mesi. È stata poi la volta di Trieste, Savona e Ancona, e a partire dal 18 marzo prossimo toccherà anche a Venezia.

La Conferenza dei presidenti delle regioni, anche qui all'unanimità, ha formalmente contestato l'indirizzo ministeriale, ma evidentemente anche le regioni non contano!

Siamo pertanto di fronte a cinque commissariamenti di altrettanti importanti porti nazionali ed internazionali; commissariamenti che stanno creando non pochi danni all'attività portuale e a quelle economiche ad essa collegate.

L'autorità portuale di Ancona è una delle realtà citate: nel 2003 il porto di Ancona ha perso il 20 per cento del traffico *container*. Vi è stato un calo sensibile in tutte le tipologie di traffici ad eccezione di quelli riguardanti i prodotti petroliferi. Non solo: gli stessi lavori di potenziamento dello scalo dorico sono bloccati da un anno e, pur essendo stati stanziati dal precedente Governo finanziamenti consistenti, il Ministero non procede alla gara. L'ANAS, che pure ha sottoscritto un impegno recepito nell'intesa di programma tra il Governo centrale ed il Governo regionale delle Marche per un

intervento modesto di 850 mila euro, necessario per il collegamento ferroviario tra il porto e la linea ferroviaria adriatica, si è rimangiato l'impegno. Pur in presenza di numerose richieste, il ministro ed il Governo continuano a danneggiare Ancona ed il suo porto ed a mantenere il regime commissariale.

A ciò si è giunti perché è scaduto il mandato del precedente presidente nell'agosto 2003. Il ministro ha scelto nell'ambito di una terna proposta dagli enti competenti il ragioniere Giorgio Castaldi, sul quale non si è raggiunta la prescritta intesa con la regione Marche, che ha ritenuto non idonea la scelta ministeriale.

Successivamente, il ministro ha nominato un commissario all'autorità portuale di Ancona e, con nota del 20 ottobre 2003, ha rivolto agli enti competenti la richiesta finalizzata a nuove designazioni.

Tale nuovo atto di impulso ha prodotto la convergenza dei comuni di Ancona e di Falconara Marittima, della provincia di Ancona e della camera di commercio, industria e artigianato di Ancona sulla designazione del signor Giovanni Montanari, che lo stesso Ministero ha ritenuto valida, tanto da scrivere: «dall'esame del cui *curriculum* professionale risulta indiscutibilmente evidente l'alta qualifica professionale nel settore dell'economia dei trasporti e nel settore portuale». Si tratta di un requisito previsto dalla legge n. 84 del 1994.

Lo stesso ministro ha poi rivolto una richiesta di parere al Consiglio di Stato per chiedere se sussistessero motivi di incompatibilità del signor Giovanni Montanari tra gli incarichi di presidente della Confederazione italiana armatori e di presidente dell'autorità portuale di Ancona.

Il Consiglio di Stato, II sezione consultiva, si è pronunciato con parere espresso nell'adunanza del 18 febbraio 2004 non solo sul caso concreto, bensì su una questione che può presentare caratteri di generalità. Mi riferisco al tema delle incompatibilità e del conflitto di interessi riguardanti non tanto la carica di presidente di Confitarma, ma proprio il ruolo di armatore. Un discorso analogo viene

svolto per tante altre categorie, come gli imprenditori di cui agli articoli 16 e 18, gli spedizionieri, gli agenti marittimi, gli autotrasportatori designati dalle rispettive organizzazioni.

Inoltre, sempre a sostegno dell'esistenza di conflitto di interessi e di incompatibilità, il parere del Consiglio di Stato cita l'articolo 63 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267; l'articolo 2 della legge 13 febbraio 1953, n. 60; l'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361.

È evidente che, se questo fosse il parere accolto dal Governo, si presenterebbero vari casi di conflitto di interessi, a partire dal Presidente del Consiglio in quanto proprietario di imprese concessionarie dello Stato. È in conflitto di interessi ed incompatibile anche il ministro delle infrastrutture e dei trasporti in quanto proprietario di tre imprese che lavorano per l'ANAS e per lo Stato. È incompatibile il presidente dell'ANAS in quanto proprietario di società autostradali sottoposte alla vigilanza dell'ANAS. Allo stesso modo, sarebbero in evidente conflitto i provvedimenti assunti l'11 febbraio dall'ANAS quando il direttore generale Francesco Sabato viene nominato collaudatore da parte dell'ANAS di progetti cui sovrintende per la sua realizzazione: sarebbe il collaudatore di se stesso.

Ma non solo, perché queste incompatibilità andrebbero ad estendersi anche ad altre nomine effettuate dal ministro, a partire da quella del commissario del porto di Livorno (essendo egli uno spedizioniere, rientrerebbe appunto nel conflitto di interessi) ed anche per quello di Venezia, in quanto soggetto terminalista. Bisognerebbe, quindi, capire se questi sono i casi in cui rientrano appunto le incompatibilità.

Tornando alla vicenda di Ancona, in un'intervista ai quotidiani marchigiani, il dottor Montanari, indicato dai comuni di Ancona e di Falconara Marittima, dalla provincia di Ancona e dalla camera di commercio, industria e artigianato di Ancona, dichiara di essere presidente della Confitarma e di non essere armatore.

Abbiamo voluto verificare tali affermazioni ed effettivamente risulta che il dottor Montanari è il presidente della Confitarma e non è un armatore.

Se si vuole sapere cosa significa essere armatore di una nave, troviamo diversi ausili, sotto il profilo giuridico. Il primo lo troviamo nel dizionario della lingua italiana, dove alla voce armatore si dice: chi, essendone o meno il proprietario, assume professionalmente l'esercizio di una nave, a scopo di trasporto, noleggio, spedizione marittima e così via. Se invece guardiamo il codice della navigazione, libro secondo, titolo III, capo primo (Dell'armatore), articoli 265, 266, 267, 268 e 269, vediamo che all'articolo 265 (Dichiarazione di armatore) si dice: chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. L'articolo 268, sulla forma della dichiarazione, così recita: la dichiarazione di armatore è fatta per atto scritto con sottoscrizione autenticata, ovvero verbalmente; in quest'ultimo caso, la dichiarazione è raccolta dall'autorità competente con processo verbale, nelle forme stabilite dal regolamento. Oppure possiamo trovare ausilio nel regolamento del codice della navigazione. In particolare, l'articolo 321, recante annotazione dell'armamento e del disarmo, recita: sulle matricole e sui registri di iscrizione delle navi deve farsi annotazione dei dati relativi all'armamento e al disarmo, con l'indicazione del luogo, della data, nonché, per le navi maggiori, del numero e della data di rilascio del ruolo dell'equipaggio. Se l'armamento e il disarmo avviene in un luogo diverso da quello dell'ufficio di iscrizione della nave, l'ufficio del luogo ne ravvisa quello competente e gli trasmette le notizie relative, affinché siano eseguite le corrispondenti annotazioni nelle matricole e nei registri di iscrizione.

Oppure troviamo ausilio negli articoli 2384 e 2384-bis del codice civile e nei commentari UTET, come pure nella definizione che il codice della navigazione dà dell'armatore, cioè colui che assume l'esercizio della nave. L'assunzione dell'esercizio

costituisce, dunque, l'elemento necessario e sufficiente a concretare la figura dell'armatore o dell'esercente, essendo irrilevanti sia la proprietà della nave o dell'aeromobile, sia l'armamento dei medesimi.

Pertanto, nel concludere le domande, signor viceministro, i comuni di Ancona e di Falconara Marittima, la provincia di Ancona e la camera di commercio, industria e artigianato di Ancona hanno trovato un'unanimità su una figura ritenuta dal ministro stesso dotata dei necessari requisiti. Eppure si sta continuando a perdere tempo, mantenendo la gestione commissariale. Vorrei quindi sapere se è stata contattata la regione Marche, con la quale va raggiunta l'intesa e se è stato interpellato l'interessato per rimuovere eventuali profili di incompatibilità o di conflitto di interessi. Ancona, forse, ha una caratteristica particolare: il precedente presidente dell'autorità portuale, rimasto in carica per otto anni, presentava profili di incompatibilità, in quanto appartenente alle Forze Armate. Una volta designato, si è dimesso dalla marina militare italiana e ha ricoperto per otto anni l'incarico di presidente dell'autorità portuale di Ancona.

Nei confronti dello stesso soggetto designato in precedenza dal ministro esisteva uno dei profili di incompatibilità indicati nel parere del Consiglio di Stato, essendo egli già nominato nel comitato portuale in rappresentanza di una delle categorie produttive indicate nella lettera *i*) dell'articolo 9 della legge n. 84 del 1994.

Le chiedo, signor viceministro, se, nel caso di Ancona, si siano verificate le condizioni per procedere finalmente, d'intesa con la regione Marche (ove possibile), alla nomina del presidente dell'autorità portuale; se, analogamente, il ministero abbia svolto i prescritti accertamenti per quanto riguarda il porto di Livorno con riferimento al quale il commissario è una figura incompatibile; cosa abbia in animo di fare relativamente al porto di Venezia (il soggetto designato è un operatore terminalista, quindi, incompatibile, ai sensi del parere della sezione II del Consiglio di Stato); cosa intenda fare con riferimento

ai porti di Trieste e di Savona dove vi è ancora una situazione di commissariamento e se, infine, intenda sottoporre a verifica gli attuali presidenti.

Se è questa l'interpretazione recepita dal ministero, le dico che, in altri porti, vi sono altri soggetti che risulterebbero incompatibili.

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

**MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Signor Presidente, vorrei, in primo luogo, svolgere una considerazione di carattere generale, a fronte delle affermazioni dell'onorevole Duca, che ringrazio. Vi sono iniziative parlamentari (vi è, al riguardo, anche un interessamento del Governo), volte a rivedere i contenuti della legge n. 84 del 1994, anche con riferimento, a mio avviso, alle nomine dei presidenti delle autorità portuali.

Al riguardo, nel circuito dell'indicazione dei nomi da parte del Governo, d'intesa con le regioni, sono emersi alcuni problemi, testé evidenziati dall'onorevole Duca. Molte volte non vi è certezza. Se vi è dissenso di opinione e di pareri tra il ministero e la regione che deve esprimere la sua posizione, le disposizioni di legge indicano la via del commissariamento, senza indicazione di termini. Io non sono d'accordo nel procedere attraverso provvedimenti straordinari, soprattutto con riferimento alla gestione commissariale dell'autorità portuale.

Si tratta di una lacuna normativa: certo, oggi questo Governo riesce a gestire la situazione, ma rileva che non si possono più sostenere quelle disposizioni normative concernenti le nomine dei presidenti dell'autorità portuale. Ritengo che anche in Parlamento siano state presentate iniziative in questa direzione, che il Governo guarda con molto interesse (già da tempo è disposto a fornire il suo contributo al riguardo).

Per quanto concerne il problema avvertito ad Ancona, come rilevato nell'in-

terpellanza in esame, non è in discussione la figura del presidente Giovanni Montanari, nei confronti del quale nutro stima, considerazione e apprezzamento, sia dal punto di vista personale che professionale, per ciò che compie anche all'interno della sua associazione. Tuttavia, l'interpellanza presentata dell'onorevole Duca e da altri colleghi prende le mosse dal parere, reso in sede consultiva, dal Consiglio di Stato, chiamato a pronunciarsi sull'esistenza di presunti profili di incompatibilità in ordine alla carica di presidente dell'autorità portuale di Ancona del signor Montanari, la cui nomina alla suddetta Autorità era stata proposta dagli enti locali competenti.

Con la stessa richiesta, l'amministrazione referente ha chiesto al Consiglio di Stato di esprimersi in ordine alla possibilità del candidato alla carica di rimettere entro congruo termine il mandato di presidente della Confitarma e, ancora, se sia ipotizzabile per il candidato ricoprire l'incarico ricorrendo all'astensione. Ma lei, onorevole Duca, ha svolto questa mattina una lunga disquisizione giuridica che, ovviamente, è tutta da verificare, non in ordine alla validità delle sue argomentazioni, ma per quanto concerne lo *status* del presidente Montanari.

Il Consiglio di Stato ha preliminarmente rilevato come il primo quesito proposto, implicando la soluzione di delicate questioni che presentano il carattere della generalità, consenta al collegio di pronunciarsi, attesa tra l'altro la carenza di specifica disciplina normativa.

Con riferimento al secondo e terzo quesito, invece, il Consiglio di Stato ha rilevato l'impossibilità di prestare la richiesta consulenza in ragione del fatto che si tratterebbe di risolvere un concreto quesito di natura soggettiva che esula dalle competenze consultive attribuite al Consiglio medesimo.

Relativamente al primo quesito, il Consiglio di Stato perviene alla conclusione dell'incompatibilità della carica di presidente dell'autorità portuale con la qualifica di imprenditore. In tale veste, il candidato appartiene ad una delle categorie chiamate a comporre il comitato portuale

e la Confitarma vedrebbe raddoppiarsi la propria rappresentanza in violazione della lettera *i*), del comma 1, dell'articolo 9, della legge n. 84 del 1994. Al riguardo, onorevole Duca, vi è la sua specificazione in ordine al fatto che non si tratta di un armatore, ma di un imprenditore. Tuttavia, questo è un dato sul quale il legislatore dovrebbe far chiarezza. Per tale verso, il Consiglio di Stato motiva il parere sulla base della violazione di una specifica norma di legge.

A chiusura della prima questione posta dall'interpellanza, si precisa che la procedura di nomina è rimasta sospesa dalla data richiesta del parere e che le procedure di riattivazione sono tuttora in corso.

Per quanto riguarda, invece, l'asserita applicabilità analogica a presunti casi rientranti nella medesima categoria — lei, onorevole Duca, faceva riferimento a Livorno e ad altri porti —, è appena il caso di richiamare l'attenzione degli interpellanti sulla necessità di accertare volta per volta, nello specifico caso concreto, l'effettiva sussistenza della causa impeditiva, cosa che agli atti non risulta per i casi di altre autorità portuali citati.

Ovviamente, questo dato emerge nella sua interpellanza, ma non c'è dubbio che manchi, nello specifico caso concreto, delle cause impeditive. L'onorevole Duca ha fatto riferimento a dati di cui non eravamo a conoscenza nel momento in cui si è proceduto alla nomina.

Infine, per quanto concerne l'asserita incompatibilità del ministro Lunardi, com'è stato già dimostrato in analoghe circostanze, lo stesso ha rimesso, fin dalla data di nomina a ministro, tutti gli incarichi già ricoperti nella Società di ingegneria. Senza considerare, perché ultro, che l'applicabilità estensiva dell'incompatibilità per conflitto di interessi, deve considerarsi esclusa *a fortiori*, come lo stesso Consiglio di Stato si premura di ricordare.

Al fine di dare seguito rispettoso all'interpellanza urgente presentata dall'onorevole Duca ed altri, aggiungo che le motivazioni sopra riferite sono *a fortiori* valide

per il Presidente del Consiglio dei ministri, cui l'interpellanza si richiama come ultimo caso.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Duca ha facoltà di replicare.

**EUGENIO DUCA.** Signor Presidente, sarebbe opportuno che il viceministro Tassone fosse più chiaro anche perché non ho ben capito che cosa intenda per procedura sospesa — e che ora verrà riattivata — dalla richiesta di parere alla II sezione del Consiglio di Stato. Non posso, quindi, che dichiararmi profondamente insoddisfatto della risposta fornita dal rappresentante del Governo.

Il viceministro Tassone ha fatto cenno alla possibilità di revisione della legge n. 84 del 1994 che, come tutte le leggi, può essere modificata da successive norme; tuttavia, non può sfuggire che in nove anni, dal gennaio del 1994 sino alla primavera del 2003, questa legge ha ben funzionato. È invece successivamente cambiata la gestione da parte del ministro, il quale ha scelto la via dell'imposizione centralistica anziché quella della ricerca dell'intesa con le autonomie locali e con le regioni. Questo è avvenuto in modo eclatante a Livorno e via via anche negli altri porti. È quindi ben strano che si nomini commissario a Livorno uno dei soggetti indicati nel parere espresso dal Consiglio di Stato, mentre oggi il viceministro Tassone ci dice che non si interviene per eliminare quel commissariamento perché retto da una persona non compatibile in quanto imprenditore del settore; lo stesso vale, ad esempio, per il caso, da me citato, di Venezia, rispetto al quale il viceministro Tassone non ha fornito alcuna risposta, e ove il soggetto designato è un operatore terminalista. Tuttavia, la cosa più strana è che ancora oggi si sostenga che il ministro Lunardi possa rivestire la carica di ministro perché ha ceduto a suo figlio e a sua moglie la proprietà delle sue quote nella Società di ingegneria o che il Presidente del Consiglio dei ministri non si trovi in una situazione di incompatibilità e di conflitto di interessi sebbene sia proprie-

tario di Mediaset, società che detiene due concessioni televisive legali ed una occupata illegalmente.

Nel caso oggetto della mia interpellanza, citando elementi di diritto che sono ovviamente confutabili, ho chiesto se voi avevate sentito il presidente della regione Marche, o il designato per domandargli se fosse o meno un armatore. E, nel caso lo fosse, se gli avevate chiesto se intendeva cedere la sua proprietà come ha fatto il ministro Lunardi. Qui, invece, si continua a perdere tempo. Non a caso ho citato un episodio accaduto all'ANAS l'11 febbraio del 2004, la cui notizia è comparsa anche su diversi quotidiani nazionali, che riguarda l'ingegner Francesco Sabato e l'ingegner Pozzi; quest'ultimo è titolare di una società autostradale che oggi — pur dirigendo l'ANAS — lo stesso controlla.

È ben strano che, da un lato, si affermi che non ricorrono profili di incompatibilità, ovvero che essi sono stati rimossi, ancorché in modo « familiare », come nel caso del ministro Lunardi (per il quale si è sostenuto che l'incompatibilità non sussiste, in quanto lo studio, che pure lavora frequentemente proprio con gli appalti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ANAS, non appartiene al ministro bensì al figlio) e, dall'altro, si dica che un non armatore è incompatibile in quanto armatore.

Chiedo dunque, signor viceministro, che sia condotto un accertamento, interpellando i soggetti interessati, ovvero il presidente della regione Marche, che deve raggiungere l'intesa con il ministro, e la persona designata, per verificare se quest'ultima versi in una condizione di incompatibilità e se eventualmente intenda rimuoverla, come è stato fatto per il ministro Lunardi, o se, al contrario, intenda continuare a ricoprire la carica di presidente di Confitarma e non voglia rimuovere i profili di incompatibilità, rendendo dunque necessario procedere alla richiesta di invio di una nuova terna agli enti competenti, al fine di riattivare la procedura.

Ritengo che, prima di perdere ulteriore tempo, sia dunque necessario — ma lo si

sarebbe già dovuto fare subito dopo l'espressione del parere da parte del Consiglio di Stato — interpellare l'interessato per chiedere quale sia la sua situazione rispetto ai profili di incompatibilità.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È stato fatto in via informale e lo faremo anche in via formale, sia per quanto riguarda la verifica della norma sia per quanto riguarda la disponibilità da parte degli interessati.

EUGENIO DUCA. La ringrazio, signor viceministro, per questa ulteriore precisazione.

***(Esito dell'inchiesta disposta dal ministro del lavoro e delle politiche sociali sul crollo della palazzina del « museo del mare » di Genova — n. 2-01083)***

PRESIDENTE. L'onorevole Bornacin ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01083 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 10*).

GIORGIO BORNACIN. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, onorevoli colleghi, la vicenda che sottopongo all'attenzione di questa Assemblea e del Governo risale allo scorso novembre, quando la palazzina che avrebbe dovuto ospitare il Museo del mare di Genova, la cui costruzione era stata appaltata dal comune nell'ambito delle manifestazioni per Genova 2004-capitale europea della cultura, crollò improvvisamente, provocando la morte di un operaio rumeno.

È in corso un'inchiesta della magistratura, e sono emersi alcuni aspetti oscuri, relativi agli appalti e ai subappalti e alla presenza di lavoratori non in regola, sia per quanto riguarda le norme sul lavoro sia per quanto riguarda quelle sull'immigrazione. Non sono mie affermazioni: basta leggere non soltanto le notizie riportate dalla stampa, ma anche le interviste rilasciate alle televisioni nazionali (mi riferisco ad esempio al TG1, al TG2 e al TG3) dagli stessi lavoratori, nelle quali si parla

di caporalato, di pochi euro al giorno e via dicendo. Su tali fatti, oltre all'inchiesta dell'autorità giudiziaria, è in corso un'indagine del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, promossa dal ministro Maroni.

Il crollo della palazzina, oltre a determinare la tragedia della morte di un operaio, ha messo in pericolo lo svolgimento delle manifestazioni per Genova 2004-capitale europea della cultura. La palazzina, infatti, dovrebbe ospitare un'importante mostra sui transatlantici, la cui apertura è prevista per il mese di giugno: ritengo che non ne sarà possibile l'allestimento in tali locali, perché non soltanto la loro realizzazione non sarà stata ultimata, ma non sarà neppure iniziata la ricostruzione.

Sulla base delle indagini giudiziarie, sembra risulti che il crollo della palazzina sia stato determinato dalla presenza di strati diversi di calcestruzzo, realizzati in modo difforme (ciò era evidenziato addirittura dal diverso colore dei vari strati).

Oltre a ciò — su cui, lo ripeto, è stata aperta un'inchiesta sia da parte della magistratura, che ha appurato tutto ciò mediante consulenze tecniche, sia da parte del Ministero del lavoro — è emerso in questi giorni un altro fatto che, secondo me, risulta inquietante. L'autore del progetto strutturale è l'architetto spagnolo Canas, residente a Barcellona. Voci di popolo, ma anche fatti facilmente dimostrabili, riferiscono di uno strano scambio tra architetti di Barcellona che lavorano a Genova e professionisti genovesi che operano a Barcellona. Come se in Italia non ci fossero sufficienti professionalità in grado di assicurare queste realizzazioni! Da voci piuttosto precise e chiare, risulta — forse anche presso l'ordine degli ingegneri italiani — che l'architetto Canas non sia in regola con le norme che consentono ai professionisti stranieri di lavorare nel nostro paese. Esistono procedure precise da seguire e precise domande da inoltrare al Ministero di grazia e giustizia: dalle informazioni di cui disponiamo, risulta

che l'architetto Canas non abbia presentato queste domande e non abbia ricevuto le debite autorizzazioni.

Lei capisce, signor sottosegretario, come questa vicenda assuma davvero aspetti inquietanti. Non soltanto; infatti, i lavoratori non erano in regola, taluni non avevano regolare residenza nel nostro paese e anche l'architetto, autore del progetto strutturale, non avrebbe posseduto i requisiti per lavorare nostro paese. Vorrei chiarimenti da parte del Governo per portare la cittadinanza a conoscenza di fatti che hanno creato, nella città di Genova, tanta preoccupazione, tanto scalpore e tanta attenzione da parte della pubblica opinione.

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

**GIUSEPPE VALENTINO, Sottosegretario di Stato per la giustizia.** In relazione alla grave vicenda illustrata nella interpellanza in discussione posso comunicare quanto segue.

Il servizio ispettivo della Direzione provinciale del lavoro di Genova ha svolto accertamenti su incarico della procura della Repubblica nell'ambito del procedimento penale n. 123429 del 2003, relativo al crollo del costruendo Museo del mare e della navigazione nel porto della stessa città. La verifica riguardante il cantiere presso cui operavano numerose ditte ha interessato sia gli aspetti relativi ai subappalti sia l'eventuale impiego di manodopera in nero.

Quanto agli aspetti riguardanti il regime dei subappalti, si è proceduto ad acquisire dalla committente i lavori, la Porto antico Spa, controllata dal comune di Genova e da altri enti locali, le autorizzazioni previste dall'articolo 21 della legge n. 646 del 1982 e successive modifiche. Dai riscontri effettuati è emerso che tutte le imprese subappaltatrici hanno iniziato i lavori in mancanza della preventiva autorizzazione della stazione appaltante; tali provvedimenti, infatti, sono stati emessi in momenti successivi. Anche la

ditta Impreval Srl, datrice di lavoro dell'operaio albanese deceduto ed esecutrice di parte delle opere in cemento armato, per un importo da contratto di 180 mila euro, ha iniziato i lavori il 7 aprile 2003, mentre l'autorizzazione al subappalto è stata rilasciata dalla Porto antico Spa soltanto in data 17 luglio 2003. Per tale specifica posizione già è stata inoltrata notizia di reato, ai sensi dell'articolo 347 del codice di rito, mentre sono ancora oggetto di esame le specifiche posizioni delle altre ditte operanti in regime di subappalto.

Quanto agli aspetti relativi all'impiego di manodopera in nero, la citata Direzione provinciale del lavoro ha chiarito che sono in via di ultimazione gli accertamenti nei confronti della ditta Impreval Srl, alle cui dipendenze lavora il cittadino albanese Albert Kolgjegja, deceduto nell'infornuto avvenuto in data 8 novembre 2003. Dagli accertamenti svolti sono emerse numerose irregolarità; in particolare, quasi tutti i lavoratori occupati presso il cantiere di Genova sono stati regolarizzati dopo l'effettiva assunzione in servizio, alcuni anche a distanza di qualche mese; a diversi di loro non è stata consegnata la copia del contratto di lavoro, mentre altri operai, occupati per brevi periodi, non sono stati registrati sui libri paga e matricola della ditta. Nel cantiere oggetto di ispezione, inoltre, erano costantemente effettuate prestazioni di lavoro straordinario in misura di due ore al giorno dal lunedì al venerdì e di 8 ore nel giorno di sabato, non registrate nei libri paga, in cui figurano non più di 40 ore settimanali per ogni lavoratore.

Alla data del crollo erano occupati in cantiere, fra gli altri, tre lavoratori di nazionalità albanese, tra i quali il giovane operaio defunto, che risulta avere iniziato a lavorare il 13 ottobre 2003 ed è stato registrato sui libri paga e matricola soltanto in data 17 ottobre 2003. La comunicazione di tale data di assunzione è stata effettuata dal datore di lavoro al centro provinciale per l'impiego di Grumello del Monte, provincia di Bergamo, soltanto il 10 novembre 2003 e quindi dopo l'infor-