

allora questo ha un senso. Se invece, con molta franchezza, il parere del Comitato dei nove non può cambiare, credo allora che convenga procedere nella votazione.

**PRESIDENTE.** La richiesta del presidente Bruno è motivata dalla necessità di rivalutare la posizione della Commissione, alla luce del dibattito svoltosi sull'emendamento Boato 2.80. È chiaro che la procedura è un po' inusuale, perché si sono già svolte le dichiarazioni di voto.

Peraltro prendo atto che vi è il consenso del Comitato dei nove e pertanto la Presidenza, in via eccezionale, può accedere alla richiesta.

**RENZO INNOCENTI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**RENZO INNOCENTI.** Signor Presidente, vorrei intervenire in merito alle dichiarazioni testé svolte dal ministro Calderoli ed anche per una puntualizzazione riguardo all'atteggiamento del nostro gruppo in ordine all'andamento dei lavori.

Per quanto riguarda la prima questione, signor ministro, lei ci ha letto un comunicato che conferma le nostre richieste di andare ad accertare l'entità dei costi.

Sapevamo già prima che lei leggesse il comunicato, perché è stato ripetuto altre volte, che le stime compiute fanno riferimento agli effetti delle modifiche del Titolo V della Costituzione avvenute nella scorsa legislatura.

In questa sede, è stato ripetutamente affermato da lei e da autorevoli colleghi della maggioranza che, rispetto alla situazione precedente, che è comunque l'attuale, a Costituzione vigente, vi è una certa stima, ma sono state ampliate le funzioni...

**NUCCIO CARRARA.** Non è così, sono state razionalizzate !

**RENZO INNOCENTI.** Il presidente Violante, questa mattina, richiamando all'attenzione del Presidente della Camera que-

sto tema, ha affermato che vi è la necessità di verificare quanto comporti, sul piano degli effetti economici, l'ulteriore modifica apportata, con riferimento agli articoli 35 e seguenti, concernente la concorrenza legislativa o l'esclusività da parte dello Stato su alcune materie, perché ciò cambia la stima dei costi operata dall'ISAE.

A maggior ragione, proprio perché vi è un ampliamento delle competenze ed è prevedibile vi sia anche un aumento delle strutture e, quindi, dei costi, chiediamo una verifica di tali costi.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
FABIO MUSSI (ore 12,25)**

**RENZO INNOCENTI.** Fra l'altro, se non ho capito male – e non credo – nella lettura del comunicato, il ministro ha affermato che l'ISAE non si è occupato degli incrementi che si sarebbero potuti verificare attraverso le modifiche ulteriori. Quindi, a maggior ragione insistiamo, perché siamo convinti che, con le modifiche apportate, vi sarà una sovrapproduzione di strumentazione, di burocrazie, di procedure, di competenze e, quindi, di incrementi di costi.

Non ci consideriamo, pertanto, assolutamente soddisfatti della risposta, anche un po' stizziti, se mi permette (come a dire: « questa è l'ultima volta che ne parliamo »); continueremo a porre questo problema, finché non sarà fatta chiarezza sull'effettivo costo derivante dalle modifiche intervenute con riferimento agli articoli esaminati.

In secondo luogo, lo spirito costituente, cui si riferiva il collega Vito, non comporta che non vi sia la presenza del numero legale in aula e nemmeno la possibilità di verificare che, per ogni voto, corrisponda una persona. Lo spirito costituente, anzi, dovrebbe essere garante della necessità della presenza in aula dei colleghi. L'atteggiamento delle opposizioni, di fronte ad una chiara assenza anche di questa mattina dei colleghi di maggioranza (erano in aula poco più di centosessanta, rispetto ai trecentosessanta che compongono la mag-

gioranza in questo ramo del Parlamento), è evidente.

Vi è un atteggiamento di rifiuto nel prendere in seria considerazione le nostre proposte, quindi di un confronto approfondito che entri nello spirito delle proposte che avanziamo per modificare la Costituzione; addirittura, per due o tre votazioni i colleghi della maggioranza hanno espresso una dimensione quantitativa inferiore rispetto al numero legale.

Pertanto, noi chi siamo, la ruota di scorta della maggioranza? Questo mai! Non lo abbiamo mai fatto, non abbiamo intenzione di farlo né lo faremo nei giorni successivi, al di là delle questioni delle modifiche di calendario. Notturme o non notturne, questo sarà l'atteggiamento rigoroso che manterremo per avere la possibilità di discutere con spirito positivo, anche richiamando tutti al rispetto di comportamenti rigorosi che credo occorra tenere sempre e non solo nelle occasioni di modifica della Costituzione.

Fra l'altro, poiché il collega Vito ha avanzato la richiesta di modificare il calendario nel senso di eliminare il riferimento all'eventualità delle sedute notturne, anche noi ne avanziamo un'altra alla Presidenza.

Vale a dire quella di prevedere un incremento, almeno del 20 per cento, dei tempi stabiliti nel primo calendario, al fine di poter continuare a svolgere un approfondito lavoro per modificare 43 articoli della nostra Costituzione! Il tempo attribuito nel primo calendario non è soddisfacente, quindi reiteriamo questa richiesta che avevamo già avanzato in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo.

**PIERLUIGI CASTAGNETTI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**PIERLUIGI CASTAGNETTI.** Signor Presidente, chiedo l'attenzione del ministro, in quanto vorrei richiamarmi al suo precedente intervento.

Stamattina tutti abbiamo letto un altro importante intervento del Presidente della

Repubblica, sulla materia attualmente al centro dei lavori del Parlamento. Se c'è una cosa che sorprende e che sconcerta è che parla il Presidente della Repubblica e non viene preso in considerazione...!

L'associazione dei costituzionalisti italiani si è pronunciata all'unanimità, richiamando il Parlamento ad un senso di responsabilità, in quanto questa riforma scardina principi fondamentali della Costituzione. Le regioni sono intervenute nella stessa direzione e il Presidente della Repubblica, da qualche giorno a questa parte, ripete interventi allarmati, invitando ad una ulteriore riflessione, ad un approfondimento.

Di fronte ad un'intervista del Presidente della Repubblica come quella di stamattina, un Governo responsabile avrebbe chiesto un attimo di riflessione, in quanto le parole sono così autorevoli per la fonte e per il merito che non possono non essere prese in considerazione. Niente! Non vi è alcun tipo di reazione, è come se fosse l'intervista di uno di noi! Invece, è il Capo dello Stato che richiama tutto il Parlamento — in primo luogo, la maggioranza — ad una ulteriore riflessione.

In ordine alla questione dei costi, signor ministro, non smetteremo di tediare il Governo con questo interrogativo. Lei ha letto il comunicato dell'ISAE che, fino a prova contraria, è un istituto partecipato dal Ministero dell'economia — quindi con un collegamento strutturale al Governo —, che tuttavia a nostro avviso mantiene la sua autorevolezza.

L'ISAE ha svolto un conteggio sulla legislazione data e, giustamente, voi evocate la responsabilità del centrosinistra che ha operato queste modifiche. Ma l'ISAE nel suo sito afferma anche che, per quanto conosciuta, la nuova riforma aumenterà la spesa; in particolare, tale istituto afferma che, su cento dipendenti che dovevano essere trasferiti in considerazione delle nuove funzioni attribuite alle regioni, solo 40 dipendenti sono stati effettivamente trasferiti, in quanto il provvedimento attuativo di questo Governo ha dovuto prendere atto di diverse difficoltà.

Per di più, i pochi dipendenti interessati dal trasferimento sono stati trasferiti dal ministero alla regione Lazio.

Dunque, tutto fa prevedere che i trasferimenti derivanti dalla nuova formulazione dell'articolo 117 della Costituzione, in particolare in materia di sanità e di istruzione, non si realizzeranno. Quindi, già oggi, siamo di fronte ad un prevedibilissimo aumento di spesa, che vi chiediamo solo di quantificare.

Vorremmo saperlo e vorremmo sapere anche come pensate di finanziare tutta la riforma.

Signor ministro, non esiste solo lo studio dell'ISAE. Abbiamo letto più volte su qualificatissimi quotidiani della stampa nazionale la notizia che la Ragioneria generale dello Stato ha incaricato la Scuola superiore di economia e finanza di quantificare il prevedibile aumento di spesa. Vorrei sapere per quale ragione non è stata smentita questa notizia. La Ragioneria generale dello Stato è stata tirata in ballo più volte dal quotidiano *Il Sole 24 Ore* e più volte anche dal *Corriere della Sera*, che hanno appunto riportato l'incarico conferito alla Scuola superiore di economia e finanza. Ci porterete qualche prova cartacea, immagino: dal momento che la Scuola superiore dipende dallo Stato, ci sarà pure qualche dichiarazione più o meno a compiacente. Anche perché non credo che la stessa Scuola abbia potuto quantificare alcunché, visto che per lo Stato il calcolo risulta così difficile.

Inoltre, il professor Vitaletti, presidente dell'Alta commissione per il federalismo fiscale, ripete egualmente che si possono fare soltanto delle previsioni. Ancora: il dipartimento economico della Presidenza del Consiglio dei ministri ha ipotizzato l'aumento del 40 per 100 della spesa pubblica. Sono cose che abbiamo letto; per fortuna viviamo in un paese in cui tutti sanno farlo! Ripeto: un aumento del 40 per cento. Ancora: i professori Bordignon e Ceniglia hanno ipotizzato la stessa percentuale di aumento della spesa pubblica.

E voi venite in quest'aula a dirci che la spesa pubblica non aumenterà? Non affermiamo che aumenterà troppo, vogliamo

soltanto sapere il suo effettivo incremento per poterci rendere conto se la riforma è attuabile. È questo il problema che abbiamo posto.

L'altra questione posta dal Presidente della Repubblica è quella delle modalità con cui si procede all'approvazione di questa riforma. Avete osservato giustamente che nella precedente legislatura il centrosinistra commise l'errore di procedere da solo. Abbiamo tentato di giustificare tale scelta, ma almeno formalmente le cose andarono così. Non si può però ripetere un errore. Di fronte alla nostra richiesta, di fatto avete risposto negativamente, perché avete detto che intendete proseguire da soli. Se così avere intenzione di fare, allora a voi spetta l'onere di assicurare la maggioranza, come ha detto l'onorevole Boccia. Non potete, infatti, chiedere la nostra complicità per l'approvazione di una legge che devasta l'impianto e l'architettura costituzionale del nostro paese. Non potete avere la nostra complicità!

È questa la ragione per cui non possiamo acconsentire alla vostra richiesta, sia che nelle prossime settimane si voti di giorno sia che si voti di notte. I pianisti devono scomparire! Siamo pronti anche ad incatenarci, se continuerete a modificare la Costituzione con solo 150 deputati in aula. È una vergogna (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo, dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*)! Con soli 150 deputati volete disestare l'impianto della nostra Costituzione! Volete votare di giorno, di notte, al mattino? Fate la costituzione notturna! Fate quello che volete! Abbiate però la responsabilità di essere presenti e di votare (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo, dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

ROBERTO CALDEROLI, *Ministro per le riforme istituzionali e la devoluzione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO CALDEROLI, *Ministro per le riforme istituzionali e la devoluzione*. Signor Presidente, mi scuso con gli altri deputati iscritti a parlare, ma purtroppo si riunisce il Comitato dei nove, dove sono stato convocato dal presidente...

MAURA COSSUTTA. No, il Comitato dei nove si convoca dopo, alla fine dei lavori dell'Assemblea!

ROBERTO CALDEROLI, *Ministro per le riforme istituzionali e la devoluzione*. È stato autorizzato dall'Assemblea...

PRESIDENTE. Confermo che il Comitato dei nove è convocato al termine della seduta. Comunque, il Governo può chiedere di parlare in qualunque momento.

COSIMO GIUSEPPE SGOBIO. Questa è cosa diversa dalle motivazioni che ha dato...!

MAURA COSSUTTA. La seduta è in corso!

PRESIDENTE. Ripeto: il Comitato dei nove è convocato a fine seduta.

ROBERTO CALDEROLI, *Ministro per le riforme istituzionali e la devoluzione*. Se qualcuno, oltre a criticare la riforma, leggesse attentamente anche la Costituzione vigente, troverebbe la specificazione di quando il Governo può eventualmente chiedere la parola...

Onorevole Castagnetti, non voglio essere male interpretato, ma vorrei dirle che condivido integralmente il contenuto dell'intervista che il Presidente della Repubblica ha rilasciato oggi al *Corriere della Sera*. Non vorrei però che qualcuno la utilizzasse per fargli dire qualcosa che in realtà non ha detto. Non ho trovato in alcuno dei passaggi di questa intervista nulla che possa essere definito come un richiamo al Parlamento.

Mi sembra che l'intervista sia a carattere generale, con puntuali domande del giornalista. Credo che i principi richiamati in quella intervista siano gli stessi rein-

trodotti ieri dalla Camera, su cui invece da parte vostra c'è stata notevole ostilità.

Si può dire tutto, ma non si può non capire — e voglio sottolineare il secondo « non » — che la frase « non si sono occupati di quantificare i presunti costi aggiuntivi del federalismo » si riferisce ai costi oggi di competenza dello Stato, che dovrebbero essere spostati ovviamente a livello periferico.

Credo che sommare i costi centrali e i costi a livello periferico, qualora fossero trasferiti con tale modalità, porterebbe effettivamente ad una duplicazione degli stessi. Non si tratterebbe di federalismo, bensì di finto federalismo. Faccio sempre riferimento ad atti scritti, e invito, anche se sono stato informato che era già noto, a rileggere attentamente questo comunicato. Ritengo che nessun altro istituto debba smentire affermazioni che, quanto ad altri istituti, sono già state smentite, soltanto perché qualcuno ha utilizzato tali affermazioni a fini giornalistici.

PIER PAOLO CENTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIER PAOLO CENTO. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione la replica parziale del ministro Calderoli, che tuttavia sfugge al nodo politico che è stato posto oggi in questa sede e che emerge anche dalla discussione dei giorni scorsi.

Tale nodo politico risiede nel fatto grave — e bene ha fatto l'opposizione a uscire dall'aula e a porre con forza la questione del numero legale — costituito dalla pretesa arrogante del Governo e della maggioranza di centrodestra di approvare, con un calendario forzato, una riforma costituzionale così profonda e radicale, senza neanche garantire la presenza della maggioranza. Si tratta di un fatto rilevante, che dimostra e conferma le divisioni esistenti nel centrodestra che ancora non emergono nettamente, anche se ritengo che certamente il richiamo rivolto oggi dal Presidente della Repubblica Ciampi su questi temi non lascerà il cen-

trodestra, e in particolare la sua parte più consapevole dei rischi derivanti dalla riforma, in silenzio ancora per molto. Tale fatto accresce inoltre la consapevolezza che i Verdi e tutta l'opposizione non potranno da oggi in poi coprire, con un atteggiamento responsabile dal punto di vista parlamentare, il vuoto dei banchi del centrodestra, che è anche un vuoto politico, perché nasconde le difficoltà, le differenze e le contraddizioni esistenti al suo interno. Il patto di potere tra la Lega, Forza Italia e Alleanza nazionale, che rende tale riforma costituzionale « pasticciata », può e deve saltare. Per tale ragione, abbiamo assunto l'iniziativa di chiedere la verifica del numero legale.

Vi sono poi numerose ragioni politiche e di merito, che non richiamo e che sono state affrontate nel corso degli interventi di chi mi ha preceduto e nel lavoro svolto dai rappresentanti dell'opposizione nel Comitato dei nove e nella Commissione affari costituzionali, di cui abbiamo trovato un'eco nelle affermazioni condivisibili del Presidente della Repubblica.

Affermiamo con chiarezza che la vicenda dell'approvazione della riforma costituzionale in esame — lo sappia la Presidenza della Camera, lo sappia il Governo, lo sappia il ministro competente — non può continuare ad essere affrontata come se si trattasse di una questione ordinaria. Si vogliono modificare radicalmente oltre 40 articoli della Costituzione e dobbiamo elevare il livello della consapevolezza dell'opposizione, in Parlamento e nel paese. Se la maggioranza intende andare avanti come un rullo compressore, sappia che, pure compiendo tutte le possibili forzature del regolamento e facendo convocare la Camera anche di notte, deve portare i propri deputati a svolgere il lavoro parlamentare. Se vi sono contraddizioni, è opportuno che emergano, in quanto ritengo sia un bene per il paese che questa riforma si fermi e che si avvii la riflessione da più parti auspicata.

**PRESIDENTE.** Ringrazio tutti i colleghi intervenuti.

Il Presidente mi ha pregato di informare l'Assemblea che valuterà le richieste di sedute notturne per la prossima settimana, avanzate, in particolare, dal gruppo di Forza Italia.

Quanto alla richiesta formulata dal gruppo dei Democratici di sinistra circa l'ampliamento dei tempi, riferirò presente al Presidente della Camera.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

#### **Sull'ordine dei lavori (ore 12,42).**

**RENZO INNOCENTI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**RENZO INNOCENTI.** Signor Presidente, vorrei richiamare l'attenzione della Presidenza su una questione che attiene alla firma di una convenzione tra la Repubblica di San Marino e la Repubblica italiana, sottoscritta nel febbraio 2002. Siamo al settembre 2004 e questa convenzione, che concerne il regime di imposizione fiscale sulle retribuzioni dei lavoratori cosiddetti frontalieri — italiani che lavorano nella Repubblica di San Marino —, non è stata ancora ratificata.

Si tratta di una situazione che crea difficoltà, disagi e che comporta anche una mancanza di sostegno al reddito, perché il regime attualmente in vigore determina delle decurtazioni sulla retribuzione dei lavoratori frontalieri — quasi seimila persone —, i quali subiscono un effetto negativo per quanto riguarda il potere d'acquisto della loro retribuzione. La convenzione sottoscritta nel 2002 risolve questo problema, però ci si trova di fronte ad una grave inadempienza da parte del Governo, che non ha ancora avviato le procedure per la ratifica della stessa.

Pertanto le chiedo, signor Presidente, di farsi tramite della richiesta che anche stamani, con una manifestazione davanti a Palazzo Montecitorio, i lavoratori frontalieri hanno avanzato. Noi del gruppo dei Democratici di sinistra abbiamo incon-

trato una delegazione di questi lavoratori, i quali ci hanno chiesto di mettere in atto tutte le iniziative per giungere a ratificare prima possibile questa convenzione. Le rivolgo, quindi, questa calda e forte richiesta per cercare di superare le inadempienze da parte del Governo.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Innocenti, per il sollecito, del quale mi farò certamente carico.

Sospendo la seduta fino alle 15.

**La seduta, sospesa alle 12,45, è ripresa alle 15.**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PUBLIO FIORI

#### **Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Aprea, Ballaman, Dozzo e Molgora sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

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

#### **Annunzio dell'elezione di un Vicepresidente del Senato.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha inviato al Presidente della Camera la seguente lettera, datata 29 settembre 2004:

« Onorevole Presidente,

desidero comunicarLe che il Senato della Repubblica, nella seduta odierna, ha eletto il senatore Francesco Moro a Vice Presidente del Senato, ai sensi articolo 5 del Regolamento di questa Assemblea.

L'occasione mi è gradita, onorevole Presidente, per inviarLe cordiali saluti ».

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

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

**(Contratto di locazione di un immobile ubicato a Potenza stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - n. 2-01310)**

PRESIDENTE. L'onorevole Boccia ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01310 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 1*).

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, intervengo brevemente, anche perché ho la fortuna di avere interloquuto con il viceministro, che è sempre persona molto squisita; egli, quindi, già conosce il contenuto dell'interpellanza, che, d'altro canto, è stampata. Vorrei, perciò, soprattutto ascoltare la risposta.

Il fatto è presto detto. Si tratta di uno dei gruppi imprenditoriali più noti, più validi e più consistenti della nostra città — la famiglia Ungaro —; ma, più in generale, il riferimento è a tutta una serie di situazioni presenti anche in altre città d'Italia.

Ebbene, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti utilizza immobili di proprietà privata occupandoli per gli uffici della Motorizzazione; da qualche anno, peraltro, non paga i fitti. I proprietari — come nel caso di specie, si tratta quasi sempre di imprenditori —, corrono il rischio di subire dei danni, dovendo effettuare investimenti senza potere contare sui cespiti che altrimenti deriverebbero dalla corresponsione dei fitti. Quindi, una situazione paradossale: da una parte, si prevedono incentivi agli investimenti; dall'altra, neppure si paga il fitto dei locali.

Mi auguro che il viceministro, onorevole Tassone, più che rispondere alla mia interpellanza, voglia risolvere il problema; resto, comunque, in attesa di conoscere la risposta.

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

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La ringrazio, signor Presidente; mi auguro che la mia risposta all'interpellanza sia esaustiva, ma resto a disposizione, non soltanto per ascoltare la replica dell'onorevole Boccia, ma anche per ulteriori proposte ed indicazioni.

Al fine di chiarire le problematiche che sottendono al mancato pagamento del canone di affitto relativo all'immobile sito in Potenza, adibito a sede dell'ufficio provinciale del dipartimento dei trasporti terrestri (ovvero, la cosiddetta Motorizzazione civile), è opportuno premettere la seguente situazione.

La legge di bilancio per l'esercizio 2002 ha autorizzato sul capitolo 2337 la somma di 3 milioni 382 mila 510 euro, rilevatasi inadeguata rispetto alle esigenze finanziarie derivanti da obbligazioni giuridicamente perfezionate ed alla necessità di corrispondere le indennità di occupazione dovute ai proprietari degli immobili per il periodo di attesa del nulla osta alla spesa per il rinnovo del contratto.

A seguito di specifica richiesta di prelevamento dal « Fondo di riserva per le spese impreviste », il Ministero dell'economia e delle finanze in data 27 dicembre 2002 ha disposto una integrazione di fondi per un importo di euro 827 mila, che non ha, tuttavia, potuto costituire oggetto di impegno ed è andata in economia poiché, stanti i tempi concessi, non è intervenuta la registrazione da parte della Corte dei conti entro il termine del 31 dicembre previsto dall'articolo 20 della legge n. 468 del 1978.

Per l'esercizio finanziario 2003, la legge di bilancio ha autorizzato sullo stesso capitolo 2337 la somma di 2 milioni 511 mila euro nonostante la circostanziata richiesta di fondi riproposta, anche in sede di assestamento, ammontasse a 4 milioni 595 mila euro.

Anche l'ulteriore richiesta di integrazione di fondi tramite prelevamento di 2 milioni 600 mila euro dal fondo di riserva per le somme impreviste non ha avuto esito.

Parimenti, le ulteriori variazioni compensative a favore del capitolo in questione non sono andate tutte a buon fine, a causa della mancata registrazione entro il termine del 31 dicembre delle integrazioni di fondi disposte sui capitoli che avrebbero dovuto essere utilizzati a tal fine.

Tuttavia, per far fronte alle spettanze dovute alla proprietà dell'immobile in questione e stante l'urgenza rappresentata all'Amministrazione dalla proprietà medesima, avendo accertata la intervenuta disponibilità di fondi, con decreto 29 settembre 2004, n. 1231, è stato approvato il rinnovo del contratto di locazione per la durata di sei anni con decorrenza 1° ottobre 2001 e scadenza 30 settembre 2007 al canone annuo di 110.887.20 a partire dal 1° aprile 2004.

Con lo stesso provvedimento sono state altresì autorizzati la spesa e il pagamento della somma complessiva di 498.992,40 euro quale canone relativo al periodo 1° aprile 2003-30 settembre 2007 a gravare sul capitolo 2737 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il decreto in questione nonché il ruolo relativo al pagamento dei canoni di affitto è stato trasmesso all'Ufficio centrale di bilancio in data 29 settembre 2004.

Queste sono le notizie e ovviamente ascolterò con attenzione la replica ed eventuali ulteriori indicazioni da parte dell'onorevole Boccia.

PRESIDENTE. L'onorevole Boccia ha facoltà di replicare.

ANTONIO BOCCIA. Presidente, mi dichiaro parzialmente soddisfatto perché, come si evince dalla risposta del viceministro, onorevole Tassone, in data 29 settembre 2004, ossia in questi giorni, è stato emanato un decreto e si capisce che è stato emanato a seguito della mia interpellanza. A questo punto non posso che essere soddisfatto di avere attivato se non altro la macchina amministrativa.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'esaltazione del Parlamento!

ANTONIO BOCCIA. Esatto, l'esaltazione del Parlamento. Siccome credo che l'onorevole Tassone nel numero di interpellanze e interrogazioni nella sua esperienza di vita parlamentare sia imbattibile, egli sa bene che quando un deputato raccoglie questi risultati è un successo per l'intera Assemblea.

Però, Presidente, mi consenta un chiarimento. Siccome il viceministro ha spiegato bene tutte le volte che non si è potuto materialmente ottenere il pagamento dell'affitto e il rinnovo del contratto per inconvenienti burocratici (quali la mancata registrazione dei decreti o intoppi da parte degli uffici), qui si corre anche questa volta il rischio che questo decreto possa incorrere negli stessi accidenti.

Pertanto, chiedo la cortesia al viceministro di seguire la vicenda che riguarda questo gruppo familiare, ma — come egli stesso ha riconosciuto — riguarda tantissimi altri immobili che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti occupa «abusivamente», visto che non paga.

In secondo luogo, siccome ci vorrà un po' di tempo per fare il mandato di pagamento e per dare ottemperanza al questo provvedimento, non so se è il caso, attesa l'urgenza che è stata riconosciuta dallo stesso viceministro, di erogare un anticipo o, quanto meno, di fornire un attestato, un certificato o una lettera al proprietario dell'immobile di riconoscimento del suo credito, in maniera che i proprietari, che sono valenti e capaci imprenditori, possano esibire questo attestato di credito alle banche o ad altri loro creditori come un titolo.

Se, nell'attesa di un'erogazione materiale si potesse dare un anticipo e fornire un titolo di credito, si compirebbero sicuramente atti positivi. Il viceministro potrebbe attivare gli uffici in questa direzione. Onorevole Tassone, facendo appello alla nostra antica amicizia nella militanza nella Democrazia cristiana, le chiedo la cortesia di seguire personalmente questa

pratica in maniera che sia accelerato l'esito finale. In fondo, al proprietario questi discorsi interessano poco se non incassa l'assegno.

Approfittando della cortesia del Presidente Fiori, invito l'Assemblea e il Parlamento a prendere atto di una situazione un po' disdicevole, nel senso che lo Stato non si dovrebbe mai mettere nella condizione di occupare immobili di un privato, tenervi i propri uffici e per un paio di anni non pagare il fitto. Francamente, da tale situazione ne deriva che anche l'opposizione, che, in fondo, non ha nulla a che fare con queste disfunzioni del Governo, viene additata come parte di una pubblica amministrazione insolvente, incapace e un po' prevaricante. Spero che non si verifichino più circostanze di questo genere.

***(Questioni inerenti la gestione della società concessionaria dell'esercizio dell'aeroporto di Venezia-Tessera — n. 2-01268)***

PRESIDENTE. L'onorevole Martella ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01268 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 2*).

ANDREA MARTELLA. Signor Presidente, si tratta di una materia complessa e delicata. Signor viceministro, i timori che il 31 luglio scorso ci spinsero a presentare quest'interpellanza urgente oggi in discussione erano purtroppo fondati, dico purtroppo perché avremmo preferito che le previsioni fatte allora non si fossero realizzate. Invece, l'assemblea Save si è tenuta il 3 agosto ultimo scorso ed ha approvato, con una maggioranza pubblico-privata (la parte pubblica è costituita dalla regione Veneto) la proposta di aumento del capitale con esclusione dei soci.

In questo modo, è stata compiuta una serie non secondaria di violazioni della legge. Ne elenco alcune. È stata violata la legge istitutiva della Save, la legge n. 938 del 1986; è stato violato l'articolo 2441 del codice civile sull'aumento di capitale e contemporanea esclusione dei diritti di opzione da parte dei soci; è stato violato

il decreto ministeriale n. 521 del 1997; sono stati esposti dati sociali volutamente errati nel bilancio 2003 e nei documenti accompagnatori la richiesta di quotazione. Ciò riguarda, in particolare, la scadenza della concessione indicata nel 2041, anziché nel 2027. Si è prodotto un danno gravissimo agli enti pubblici, soci maggioritari della società.

Ma voglio partire dalla prima domanda di questa interpellanza e desidero avere dal viceministro la conferma ufficiale di quanto in verità già sappiamo, ossia che la concessione aeroportuale della Save non è stata prorogata al 2041 e bisogna dire che correttamente non è stata prorogata. Infatti, la concessione attuale di Save, che scade nel 2027, discende da una corretta applicazione della legge n. 351 del 1995 che prevede l'estensione per quarant'anni della concessione in essere a quella data, quindi, dal 1987 al 2027. Sappiamo che questa è anche l'opinione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Oggi, credo che sia necessario averne conferma in sede parlamentare.

Signor viceministro, mi interessa conoscere le sue valutazioni, di un concessionario che ha assunto, come dato certo, la proroga della concessione al 2041, sia nel bilancio approvato dal 2004 sia nella relazione degli amministratori che accompagna la richiesta di quotazione in borsa, dando così un'immagine della società che non corrisponde alla realtà.

La maggioranza pubblico-privata affermata, in questi ultimi tempi, nella società Save ha ritenuto che l'abrogazione del vincolo maggioritario, previsto dalla legge n. 351 del 1995, abbia determinato anche l'abrogazione della clausola paritaria contenuta nella legge istitutiva della stessa Save. Tuttavia, così non è: infatti, la legge citata prevede la facoltà, e non l'obbligo, della dismissione della quota maggioritaria.

Possiamo allora dire, usando le parole del professor Guido Rossi, che fino a quando la partecipazione maggioritaria della Save Spa sarà in mano pubblica, non vi è dubbio che si dovrà osservare il vincolo di pariteticità, stabilito dalla legge.

Tuttavia, ammesso e non concesso che l'opinione del professor Rossi sia superabile, non è vero quanto ha affermato, e sostiene tuttora, il presidente della Save, vale a dire che non sussistano più ostacoli alla privatizzazione della società, in qualsiasi modo essa si realizzi. Infatti, l'aumento del capitale sociale con l'esclusione dei soci nelle società con capitale pubblico, soprattutto in quelle a maggioranza pubblica — e tale è ancora la Save — non può essere affrontato come se si operasse in una qualsiasi società.

Non è di questo, tuttavia, che intendo parlare, poiché intendo affrontare il problema dell'esclusione dei soci pubblici dall'aumento di capitale. L'aumento di capitale, con la contemporanea esclusione del diritto di opzione da parte dei soci, costituisce, infatti, un mezzo per far perdere ai soci pubblici la maggioranza, in piena elusione delle norme recate dal decreto ministeriale n. 521 del 1997, che disciplina, per l'appunto, la perdita del controllo da parte del settore pubblico della società di gestione aeroportuale.

L'articolo 2 del citato decreto ministeriale dispone, infatti, che la cessione ai privati delle quote di maggioranza avvenga con la procedura prevista per le dimissioni delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici, vale a dire con una gara gestita e controllata dal soggetto pubblico che detiene la maggioranza delle azioni. In questo caso, il soggetto pubblico deve individuarsi nella somma dei tre enti territoriali a cui la legge ha originariamente affidato la maggioranza della società di gestione dell'aeroporto di Venezia, né il fatto che, con la legge n. 351 del 1995, sia stato disposto che la maggioranza pubblica non è più obbligatoria, consente di attribuire a soggetti diversi la decisione e la scelta delle modalità di dismissione della maggioranza originaria nella società di gestione.

Nel caso in questione, quindi, tale decisione è stata assunta in un'assemblea nella quale la volontà prevalente è stata quella dei privati già presenti nelle compagnie societarie, con i quali si è accordata la regione, in aperta violazione di quella

unitarietà decisionale che la legge attribuisce al socio pubblico, considerato nel suo complesso. Non solo: si è palesemente violato l'articolo 5 del decreto ministeriale n. 521 del 1997, nella parte in cui impone che, in caso di perdita del potere di controllo da parte degli enti pubblici, siano garantiti sia gli interessi di cui sono portatori, sia lo stesso interesse pubblico generale del servizio attraverso accordi a cui obbligatoriamente devono accedere i privati. Vorrei sottolineare questo punto, poiché tale accordo — come il viceministro Tassone sa sicuramente meglio di me — deve essere approvato dal ministero vigilante, a tutela dell'interesse connesso alla gestione aeroportuale.

Nulla di tutto ciò, tuttavia, è avvenuto, né potrebbe esser sostenuto che il citato decreto ministeriale n. 521 del 1997 non sia applicabile al caso di specie, dovendo disciplinare solo le nuove concessioni aeroportuali, poiché l'articolo 17 del suddetto decreto estende la disciplina in esso contenuta all'ipotesi in cui le concessioni in corso vengano adeguate alle nuove disposizioni introdotte con la legge n. 351 del 1995, ed in particolare qualora venga ampliata la durata della concessione a 40 anni.

Nel caso della Save, si è provveduto all'adeguamento con la stipula della convenzione del 19 luglio 2001, la quale, oltre ad ampliare la durata della convenzione ed a disciplinare altri aspetti del rapporto, ha determinato l'automatica estensione ad esso del citato decreto ministeriale n. 521 del 1997, espressamente richiamato nell'atto; di conseguenza, la dismissione della maggioranza da parte dei soci pubblici della Save deve avvenire secondo la procedura di evidenza pubblica.

Il presidente della Save ed il presidente della regione Veneto hanno motivato e giustificato la loro singolare iniziativa affermando che il comune e la provincia di Venezia si sono, di fatto, sempre opposti alla privatizzazione ed alla quotazione della società; tuttavia ciò non è vero. Provincia e comune, naturalmente, avvertono l'esigenza di svolgere una riflessione riguardo a questo importante settore, e

non vi è dubbio che l'esito di numerose liberalizzazioni esasperate, avvenute in tale comparto, deve indurre sia le forze politiche e parlamentari, sia il Governo a compiere le opportune riflessioni; ciò anche perché, talvolta, alcune liberalizzazioni, condotte in modo un po' troppo esasperato, hanno determinato alcune condizioni di precarietà. Basti pensare ai lavoratori dell'aeroporto di Venezia, con l'inevitabile conseguenza del peggioramento della qualità del servizio.

Anche il Presidente del Consiglio ha recentemente dichiarato che in Italia, diversamente degli altri paesi europei, vi è stata un'espansione disordinata ed esagerata del settore, con il risultato che quasi tutti, nonostante abbiano potuto usufruire di nuove condizioni nel mercato del lavoro, sono in serie difficoltà e taluni al dissesto.

A Venezia, ad esempio, Alpi Eagles e Volare detengono il 35 per cento del traffico. Dalla loro vitalità dipende la forza di tale scalo. Detti vettori contribuiscono, dunque, allo sviluppo dei traffici, ma accumulano anche debiti sempre più consistenti che, prima o poi — come già avvenuto in parte —, si scaricano sugli scali stessi.

Ricordo che uno dei motivi dell'impugnazione del bilancio 2003 da parte del comune e della provincia di Venezia è l'insufficiente svalutazione di robustissimi crediti. Da tale punto di vista, vale la pena ricordare che la società Save è una specie di « fiera dei conflitti di interesse », perché il suo presidente è anche socio di Volare e debitore di Save e il presidente di Veneto Sviluppo è anche presidente di Alpi Eagles ed anche debitore di Save.

Ci troviamo, dunque, di fronte ad uno strano intreccio su cui, signor viceministro, m'interesserebbe conoscere la sua valutazione.

È di questi giorni la notizia, apparsa sulla stampa, di nuove difficoltà che investono Volare group, mentre persiste ormai da tempo la crisi di Alpi Eagles, senza che vi sia una prospettiva di soluzione.

Detto ciò, vorrei ricordare che non è vero che comune e provincia di Venezia

avversano per principio la privatizzazione e la quotazione in borsa. Ancora recentemente, questi ultimi hanno dichiarato che si erano sempre detti disponibili alla cessione, ai fini della quotazione in borsa, di una parte paritetica delle azioni di tutti soci pubblici e privati di Save, senza procedure di aumenti di capitale, ma — è bene ricordarlo — privatizzare non significa confiscare. Privatizzazione non significa confisca, appropriazione del patrimonio pubblico o esproprio senza indennizzo della maggioranza di proprietà degli enti pubblici. Ad essi compete la scelta di dismettere o meno la partecipazione maggioritaria. Naturalmente, si può discutere se si debba decidere all'unanimità o a maggioranza, o ancora secondo altri criteri, ma la scelta non può essere loro imposta e, soprattutto, non può essere imposta da soggetti privati.

In realtà, in questi ultimi tre anni, i privati — che detengono il 30 per cento — hanno violato la legge istitutiva della Save ed hanno disatteso tutti gli accordi, escludendo completamente, seguendo un preciso disegno, comune e provincia dalla gestione. Negli ultimi mesi hanno persino negato alla provincia il diritto di sedere nel consiglio d'amministrazione.

Si è venuta così delineando un'anomala maggioranza politico-economica tra la regione ed un gruppo di privati. Il presidente della Save, infatti, nell'ultima assemblea, ha ringraziato il presidente della regione Veneto, perché quest'ultimo « ha lasciato fuori la politica dalla Save ».

A nostro avviso, la politica è anzitutto la tutela degli interessi collettivi. Forse il presidente Marchi, per « lasciar fuori la politica » intendeva escludere gli enti pubblici veneziani, perché non sono disposti a seguire i disegni non propriamente aeronautici e aeroportuali del presidente della Save.

Infine, nell'atto di impugnazione dell'aumento di capitale della società Save da parte del comune, vi è un'espressione incisiva, da condividere pienamente. In tale atto si dice: « Sotto le mentite spoglie dell'esclusione del diritto di opzione da parte dei soci, si impone alla regione, alla

provincia e al comune di Venezia una cessione gratuita di rilevante parte della loro partecipazione della società Save ». Bisogna, quindi, valutare il danno che la decisione della maggioranza Save determina per tutti gli enti pubblici finanziatori.

Vale la pena di riepilogare i valori di scambio delle varie cessioni. Lo farò molto velocemente. Nel 1998, un gruppo di imprenditori veneti acquista da IMI, per un prezzo di 120 miliardi di lire, il 20 per cento della Save (quindi, il valore complessivo di tale società era di 605 miliardi di lire). Nel 1999, la società Shorder quota Save con un valore di 700 miliardi. Nel 2004 l'autorità portuale di Venezia ha ceduto il dieci per cento del capitale della Save, con un valore minimo della stessa Save di 300 milioni di euro. Tra il 2003 e il 2004 vi è stato un significativo scambio di partecipazioni all'interno della società Agorà, che era di proprietà del menzionato gruppo di imprenditori veneti, con la concentrazione della società stessa e della proprietà, sulla base di una valutazione della Save di 450 milioni di euro.

L'uscita di tali imprenditori segna l'esaurimento, se non lo sfaldamento, del gruppo veneto che aveva connotato l'acquisto del 1998.

Va detto, tuttavia, che sicuramente Save ha un valore di 450 milioni di euro. In questo scambio si è rivalutato abbondantemente (del 50 per cento) il valore del 1998. A proposito di tale negoziazione, va detto che non ci sono atti ufficiali, ma il dato che ho appena citato è noto in tutti gli ambienti finanziari: potrà essere anche smentito, ma è vero. Quindi, Save ha un valore di 450 milioni di euro e l'esclusione del diritto d'opzione determina un danno gravissimo per gli enti pubblici.

Non voglio annoiarvi con altre cifre, ma i tre fondatori pubblici detengono oggi complessivamente il 57,77 per cento del capitale e, quindi, il valore reale della partecipazione dei tre enti pubblici è di 259 milioni di euro. Con l'aumento del capitale, fermo restando il numero delle azioni di loro proprietà, esso scenderebbe al 35,22 per cento. Non è possibile ora

calcolare con precisione quale sia la perdita di valore in termini assoluti, perché non si conosce il prezzo della vendita delle azioni di nuova emissione. Ma si può ragionevolmente giungere alla conclusione che la partecipazione dei tre soci pubblici di maggioranza della Save subirà una riduzione di circa il 40 per cento, senza contare il valore attribuibile alla perdita della maggioranza, che non è, come si sa, poca cosa.

Ciò vuol dire che i tre enti pubblici perderanno dai 50 ai 60 milioni di euro. Insomma, si pretende di imporre la dismissione della partecipazione maggioritaria pubblica con una maggioranza pubblico-privata; si pretende, ancora, di dettare le modalità e le condizioni della dismissione, ma le condizioni sono anche — e questo va ribadito — particolarmente svantaggiose per gli enti locali, che ne subirebbero un danno delle dimensioni che ho citato prima.

Se la procedura dell'aumento di capitale non verrà fermata, vi saranno, come abbiamo visto, conseguenze non solo gravi, ma credo inammissibili. Sconcerta non solo il fatto che ciò avvenga, ma che si sia pensato e si pensi che sia possibile.

Il comune e la provincia di Venezia hanno impugnato le deliberazioni. Naturalmente, su tutto ciò si pronunceranno la magistratura, nonché la società Borsa Spa e la Consob; ma deve pronunciarsi anche il concedente, ossia lo Stato. In questa sede, il Governo...

PRESIDENTE. Onorevole Martella...

ANDREA MARTELLA. Signor Presidente, concludo. Il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, che rappresenta lo Stato concedente, deve dare una sua risposta. È inammissibile che un concessionario di un servizio pubblico essenziale possa arricchirsi indebitamente a spese del pubblico, ossia di comune, provincia e regione che, forse giova ricordarlo proprio in questi giorni, sono anch'essi Stato.

A questo punto, ci sembra naturale che il ministero assuma tutte le iniziative op-

portune perché la Save ritiri la decisione assunta il 3 agosto. Ma riteniamo anche che il ministero, dinanzi alla reiterazione di comportamenti contrari a disposizioni normative da parte del concessionario, debba constatare l'idoneità dell'attuale conduzione della concessione a perseguire quell'interesse pubblico sotteso ad ogni rapporto concessorio.

La ringrazio, signor Presidente, per avermi concesso qualche secondo in più (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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 fornire una risposta ai quesiti contenuti nell'interpellanza, in cui vi sono anche valutazioni ed arricchimenti opportuni da parte dell'onorevole Martella. La vicenda non si esaurisce in questa seduta, con la mia risposta, ma credo debba essere continuamente monitorata anche da parte del Governo. Quest'ultimo si è trovato a dover affrontare una legislazione sulla quale sta cercando di mettere ordine, riorganizzando tutto il sistema del trasporto aereo nel nostro paese. Per fare ciò vi è bisogno del contributo del Parlamento e già il Senato sta affrontando il tema del riordino del trasporto aereo nel nostro paese.

Intanto, mi debbo scusare con i colleghi interpellanti, perché questa interpellanza è slittata per ragioni che l'onorevole Martella già conosce.

Quanto al merito dell'interpellanza urgente, mi corre l'obbligo di precisare subito che essa sottende delicate questioni di ordine giuridico ed economico-finanziario — cui abbondantemente ha fatto riferimento l'onorevole Martella nella sua esauriva illustrazione — che investono le responsabilità e le competenze di una pluralità di soggetti pubblici e privati, del resto ampiamente richiamate e menzionate.

In primo luogo, la responsabilità del Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti e dell'ENAC in relazione alla concessione della gestione aeroportuale in ordine alla quale si comunica che l'estensione della gestione totale fino all'anno 2041, richiesta da quella società, non è stata autorizzata a seguito di rilievi formulati dal competente dipartimento dell'aviazione civile. Pertanto, la durata della concessione resta fissata nei termini precedenti. Poi bisogna mettersi d'accordo se si tratta di una concessione a titolo gratuito delle aree aeroportuali. Sono ovviamente contrario a ciò — mi sto battendo su questo punto — e mi piace aver ascoltato alcuni elementi di valutazione politica da parte dell'onorevole Martella. Stiamo lavorando anche legislativamente per normare una situazione che era lasciata alla discrezionalità del privato. Si tratta di una concessione di un servizio pubblico in cui aumenta il profitto e diminuiscono la sicurezza e l'efficienza. Vi è bisogno, dunque, di un riequilibrio e su questo ci stiamo adoperando.

Per ciò che attiene, invece, al regime regolamentare cui è soggetta la Save, l'ENAC ritiene che alle concessioni assentite in base a leggi speciali — ed è questo il caso della Save — non necessariamente debbano e possano applicarsi le disposizioni del regolamento n. 521 del 1997, se non altro per rispetto del principio della gerarchia delle fonti.

Più complessa e controversa appare la questione o, meglio, le connesse questioni che si riferiscono agli assetti societari della Save, alla regolarità degli aumenti di capitale ed al costituirsi di maggioranze dei pacchetti azionari.

È del tutto evidente che in siffatta complessa materia entrano in gioco le attribuzioni esclusive di Borsa italiana Spa in materia di mercati organizzati e gestiti appunto dalla predetta società.

Pur senza entrare nel merito delle determinazioni cui Borsa italiana Spa perverrà in sede di autorizzazione alla procedura di aumento di capitale, né su quelle ulteriori della Consob, in questa sede ci si limita ad osservare che il regolamento dei mercati organizzati, gestiti da Borsa italiana Spa, prevede l'accesso al

capitale di tutti i potenziali investitori sia pubblici sia privati senza distinzioni o discriminazioni di sorta purché all'interno del rispetto dei principi di evidenza pubblica. In altri termini, in siffatta materia il Governo non dispone, purtroppo, di strumenti e competenze per interferire.

Per quanto riguarda, infine, la legittimità procedimentale delle deliberazioni assunte dal consiglio di amministrazione e dall'assemblea dei soci, pur risultando le stesse approvate con parere favorevole del collegio sindacale, si è provveduto a richiedere, anche in ossequio alla richiesta degli interpellanti, al presidente di detto collegio di relazionare dettagliatamente in ordine ai punti sopra evidenziati.

Il collegio, nel ribadire la legittimità formale di detti provvedimenti, ha altresì comunicato che le stesse deliberazioni risultano impuginate dal comune e dalla provincia di Venezia davanti al competente tribunale.

È del tutto evidente che, essendo stato richiesto un pronunciamento della magistratura ordinaria, questa amministrazione non può e non vuole interferire.

Malgrado ciò, onorevole Martella, si tratta di uno spaccato di una gestione aeroportuale che certamente non può esaurirsi in un rapporto tra interpellante e Governo in una fase di sindacato ispettivo ma, assieme ad altre situazioni, è all'attenzione dell'attività di Governo e Parlamento.

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

**ANDREA MARTELLA.** Signor Presidente, prendo atto della risposta del vicesegretario e concordo con lui sul fatto che un tema così delicato e complesso non possa essere esaurito nell'ambito della trattazione di un'interpellanza urgente. Tuttavia, ritengo che il ministero possa esercitare un ruolo superiore di vigilanza e controllo con i poteri che gli sono conferiti dalla legge.

Pare invece che si sia di fronte ad alcune situazioni anomale, sulle quali però al momento non si decide di intervenire,

fatto salvo che il viceministro molto correttamente ha detto che la concessione non è stata prorogata al 2041, bensì sarà in essere fino al 2027. Eppure, come ho ricordato prima, la data del 2041 c'è nella relazione degli amministratori allegata al bilancio, firmata anche da quel collegio dei revisori dei conti, che lei ha detto sta facendo un'ispezione...

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Adesso verificheremo anche questo.

ANDREA MARTELLA. ... ed il cui presidente è nominato dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Ritengo inoltre, come ho cercato di dimostrare nell'illustrazione dell'interpellanza, che il decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521, debba essere invece applicato, essendo stato violato dalla procedura messa in essere dai soci privati, con la piena corresponsabilità della regione Veneto, che ha rotto quel rapporto di pariteticità con gli enti pubblici. Quindi mi sembra una forzatura che si dica adesso che l'ENAC sostiene che non pare essere stato violato il decreto ministeriale n. 521, anche perché, signor viceministro, so che esiste una lettera del presidente dell'ENAC con la quale si chiede un parere all'Avvocatura dello Stato. Lei a questo non ha fatto riferimento, ma a me interesserebbe capire la questione, perché ritengo si tratti di un parere importante.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È un fatto dovuto, in presenza di queste vicende!

ANDREA MARTELLA. Appunto, proprio perché tale parere è un fatto dovuto — mi auguro che venga messo agli atti quanto ha detto adesso il ministro —, in una vicenda come questa, che riguarda delicate questioni giuridiche, economiche e finanziarie, che rischiano di compromettere le prerogative degli enti locali, ritengo che occorra sospendere qualsiasi iniziativa, fino a quando non ci sarà, assieme

agli altri pronunciamenti, tra cui quello della magistratura, anche questo parere dell'Avvocatura dello Stato.

Anche se vi saranno pronunciamenti da parte della Borsa Spa e della Consob, vorrei però ribadire che ciò che è avvenuto è un fatto gravissimo, perché si sono verificate delle vere e proprie illegalità, di fronte alle quali il Governo e il ministero non possono assolutamente far finta di niente. Ho usato parole molto misurate, ma non c'è dubbio che gli enti pubblici subiscono un danno e, d'altronde, a chi architetta un danno potrebbe essere anche addebitato un altro tipo di giudizio. Siccome conosco la sua serietà, signor viceministro, non è possibile che il Governo non intervenga, perché così si rende corresponsabile di un'azione gravissima. Ritengo infatti che questa azione possa determinare una lesione delle norme che regolano le dimissioni delle quote di maggioranza dei soci pubblici ed un pregiudizio dell'interesse pubblico, anche nazionale (non solo degli enti pubblici territoriali), che viene così coinvolto da una decisione, che alla fine porterà a distrarre risorse dall'aeroporto veneziano a vantaggio di investimenti da realizzare fuori dall'aeroporto di Venezia e fuori dal settore aeroportuale.

Infine, vorrei chiedere che vengano assunte, anche sulla base dei poteri che spettano al ministero, tutte le iniziative opportune, perché la Save ritiri la decisione assunta il 3 agosto, e quelle per verificare questi comportamenti contrari alle disposizioni normative da parte della concessionaria. Ciò anche al fine di valutare seriamente l'inidoneità dell'attuale conduzione della concessione nel perseguire quell'interesse pubblico sotteso ad ogni rapporto concessorio. Aspetteremo, dunque, le valutazioni dell'Avvocatura dello Stato ed ovviamente della magistratura e della Consob, ma ribadisco l'importanza di un'azione più incisiva ed efficace da parte del ministero.

Non posso vantare, come l'onorevole Boccia, un rapporto di antica amicizia con il viceministro Tassone né nella Democrazia cristiana né in altri luoghi. Tuttavia,

viceministro, le chiedo di affrontare con grande attenzione e misura questa situazione che, come ho detto, per una serie di comportamenti che si sono tenuti, provoca un danno agli enti pubblici veneziani, allo Stato e, quindi, a tutti noi che, in questa sede, ci sforziamo di rappresentare al meglio e di lavorare nell'interesse dei cittadini.

***(Iniziativa per lo svecchiamento e il completamento della flotta Siremar - n. 2-01315)***

PRESIDENTE. L'onorevole Fallica ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01315 (*vedi l'allegato A - interpellanze urgenti sezione 3*).

GIUSEPPE FALLICA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in ordine a tale tema ho presentato un'ulteriore interpellanza, che segue quella che è stata discussa nella seduta del 4 luglio 2002, relativa alla flotta degli aliscafi che vengono utilizzati per il trasporto passeggeri dalla Sicilia alle isole Eolie.

Attualmente, come illustrato nell'interpellanza, su dieci aliscafi della Siremar Spa ben sei sono fermi o sono stati fermi nelle ultime settimane per manutenzione e gli unici quattro in navigazione presentano caratteristiche di forte vetustà e gravi carenze per il conforto del passeggero. Non ultimo, segnalo, come ho sempre fatto, il problema dei condizionamenti d'aria che non funzionano durante l'estate, creando disagi, dei motori che si fermano e quindi degli aliscafi che vengono lasciati in mare aperto.

Mi fa piacere che oggi sia presente il viceministro Tassone, con il quale abbiamo sempre avuto un rapporto di fortissima collaborazione per quanto riguarda il problema delle isole minori in Sicilia. Quindi, attendo una risposta spero fattiva da parte 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, sono estremamente impegnato ad affrontare la problematica cui faceva riferimento l'onorevole Fallica. Si tratta della vecchia questione dei collegamenti con la Sicilia e le isole minori, non solo quelle siciliane; anche in questi giorni è stato previsto un raccordo tra il presidente della regione siciliana ed il mio dipartimento per potenziare i servizi nel trasporto e nel collegamento con le isole, anche quelle minori, anche con riferimento al trasporto aereo, a fronte di condizioni climatiche proibitive per quanto riguarda la mobilità via mare.

Vorrei intanto fornire una risposta che credo risponda in parte ai suoi quesiti, ma la problematica, purtroppo, rimane ancora complessa ed io sarò soddisfatto quando avremo risolto tali questioni, perché si tratta di un servizio fondamentale, le cui insufficienze e lacune molte volte ricadono anche su di noi. Lei lamentava la vetustà del naviglio che, se si blocca in mare, non eroga il servizio, provocando contraccolpi sociali estremamente gravosi e difficili.

La situazione relativa ai collegamenti marittimi tra il continente e la Sicilia operata dalla società di navigazione Siremar e che i colleghi interpellanti hanno oggi inteso evidenziare, misura una realtà di effettivo disagio di cui il Governo, in particolare il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono ben a conoscenza (sono impegnati a tale riguardo). Al doveroso interessamento che i parlamentari, che rappresentano in quest'aula le legittime aspirazioni dei cittadini residenti in Sicilia, hanno dimostrato nel presentare l'interpellanza si risponde con grande sensibilità.

Queste mie risposte dovrebbero essere molto più ampie rispetto ad una nota burocratica predisposta dagli uffici, ma che pure nella sua stringatezza delinea in maniera reale la situazione attualmente esistente con riferimento ai collegamenti operati dalla società Siremar.

Desidero comunque garantire che l'interessamento che il Governo sta dimostrando nei confronti della Sicilia e di

tutto il meridione in generale va ben oltre la risposta che sto per rendere ai quesiti posti dall'onorevole Fallica. L'impegno che quotidianamente viene profuso nell'affrontare la condizione economica, sociale ed infrastrutturale del sud d'Italia è certamente di grande portata e di grande respiro.

È oltremodo evidente che garantire collegamenti di alto livello tra il continente e la Sicilia costituisce un punto essenziale per lo sviluppo economico dell'isola. Non solo quindi i collegamenti stradali e ferroviari di altissima capacità che verranno forniti (realizzazione del ponte sullo stretto di Messina per la cui realizzazione questo Governo sta spendendo risorse ed energie mai mosse prima) — stiamo passando da un trasporto identificato quasi esclusivamente in quello su gomma al trasporto via mare —, ma anche i collegamenti marittimi mantengono una rilevanza strategica, stante la peculiare caratteristica di insularità che connota la regione siciliana.

Nel caso specifico della consistenza della flotta della società Siremar, che opera tali collegamenti con le isole minori, è tuttavia opportuno ricordare che si sono presentate difficoltà oggettive, estranee alla volontà del Governo, per procedere ad una rapida soluzione del problema.

Infatti, la denuncia presentata da alcune società di navigazione alla Commissione europea ed il conseguente avvio della procedura di infrazione per presunti aiuti di Stato corrisposti alle società convenzionate ha fatto sì che l'Amministrazione delle infrastrutture e trasporti si trovasse a prorogare il piano quinquennale relativo alla società Siremar, scaduto alla fine del 1999, in attesa delle decisioni comunitarie.

Com'è noto, tale procedura comunitaria si è conclusa solo con la decisione C/2004/470 del 16 marzo 2004 e pertanto, nel frattempo, è stato possibile apportare solo limitate modifiche di carattere organizzativo all'assetto dei servizi della società Siremar.

A tale riguardo segnalo che il decreto interministeriale 9 marzo 2004 e l'approvazione della proposta di variante al piano

quinquennale 2000-2004, avanzata dalla società Tirrenia, prevede alcuni specifici e mirati interventi e lo « svecchiamento » della flotta Siremar. In particolare, è stata prevista l'assegnazione alla società Siremar di 5 aliscafi di nuova costruzione da impiegare nei collegamenti con le isole Eolie, le Egadi e con Ustica in sostituzione di unità oramai obsolete.

L'entrata in esercizio del primo riscatto è prevista tra la fine del mese di novembre e la prima metà di dicembre di quest'anno, mentre per gli altri quattro si procederà alla messa in esercizio progressivamente nel corso del 2005.

La variante al piano quinquennale Tirrenia prevede inoltre il trasferimento alla medesima Siremar di tre unità di tipo « Palladio », appositamente trasformate ed ammodernate per essere adibite ai collegamenti con le isole Eolie e Pelagie, in sostituzione dei traghetti Piero della Francesca, Vittore Carpaccio e Pietro Novelli. Le nuove unità entreranno in esercizio a partire dalla fine del corrente anno e, comunque, entro il 2005.

Per completezza di informazione è utile riferire che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha in corso di esame la proposta di piano quinquennale riferito al quadriennio 2005-2008 avanzata dalla società Siremar, che prevede ulteriori investimenti per quanto riguarda i servizi in atto.

Vorrei anche dire all'onorevole Fallica che sono veramente preoccupato in ordine queste società, in quanto non hanno dimostrato né impegno né energia nella loro attività.

In merito alla risposta all'interpellanza, ribadisco che la situazione sarà attentamente monitorata. Ho peraltro fatto presente agli uffici l'eventualità di percorrere altre strade e altre soluzioni, sulle quali continuerò a confrontarmi nei prossimi giorni.

PRESIDENTE. L'onorevole Fallica ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE FALLICA. Signor Presidente, mi ritengo ampiamente soddisfatto,