

delle procedure, l'opposizione. A tale provocazione risponderemo adeguatamente: ogni provvedimento in Commissione trasporti diverrà per il Governo un percorso minato, naturalmente utilizzando tutti i mezzi che il regolamento ci consente.

Ribadisco, quindi, che non vi chiediamo altro che applicare correttamente la legge, senza rifugiarsi nei cavilli, senza invadere il compito di altre istituzioni ed esercitando le prerogative che spettano al Governo (chiarissime, perché la legge, da questo punto di vista, è inequivocabile).

Sappiate che su tale punto non toteremo ulteriori indugi (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

(Questioni attinenti all'elaborazione del progetto di metropolitana da parte del comune di Bologna — n. 2-01406 e n. 2-01407)

PRESIDENTE. Avverto che le interpellanze Grandi n. 2-01406 e Raisi n. 2-01407, che vertono sullo stesso argomento saranno svolte congiuntamente (*vedi l'allegato A — interpellanze urgenti sezione 4*).

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

ALFIERO GRANDI. Signor Presidente, le interpellanze possono essere svolte congiuntamente, ma sono esattamente opposte e, quindi, le risposte saranno diverse.

PRESIDENTE. Onorevole Grandi, è l'argomento che le unifica.

ALFIERO GRANDI. Signor Presidente, va bene, purché vi sia il diritto di parlare per l'illustrazione in sede di replica.

PRESIDENTE. Onorevole Grandi, non vi è alcun dubbio: lei potrà replicare, al termine della risposta del Governo.

ALFIERO GRANDI. Signor Presidente, illustro la mia interpellanza con poche parole. La sostanza è questa: fu approvata una delibera, con relativa proposta del

comune di Bologna, da parte della precedente amministrazione, che dava vita ad un progetto per la realizzazione della metropolitana del comune di Bologna. Successivamente sono stati effettuati tutti i passaggi necessari. È stata varata, inoltre, una modifica al progetto. Il progetto è stato regolarmente presentato.

Siamo a conoscenza che, per poter godere dei finanziamenti relativi, è necessario che essi siano concessi dal CIPE in tempi utili. Risulta, purtroppo, che il CIPE non ha deliberato in tale direzione. Approfitto, dunque, per aggiornare la mia interpellanza e per chiedere al Governo non solo se sia a conoscenza del fatto, ma se abbia adottato tutte le iniziative necessarie — sia come organo collegiale, sia a livello dei singoli ministeri, per assicurare che il finanziamento della metropolitana di Bologna sia effettivamente garantito.

PRESIDENTE. L'onorevole Garagnani ha facoltà di illustrare l'interpellanza Raisi n. 2-01407, di cui è cofirmatario.

FABIO GARAGNANI. Signor Presidente, vorrei illustrare l'interpellanza che ho sottoscritto assieme al collega Enzo Raisi, di Bologna come me.

La motivazione di questa interpellanza è opposta rispetto a quella dell'interpellanza presentata dal collega Grandi. Do per scontata la conoscenza di tutte le delibere che la giunta del comune di Bologna ha adottato dall'anno 2001 fino ad oggi, concernenti una serie di infrastrutture e, in particolare, la cosiddetta metropolitana.

La motivazione di fondo di questa interpellanza, a parte il progetto circostanziato, arricchito di successive proposte ed integrazioni e raccordato con gli enti locali, sia con la provincia sia con la regione, è che esso è stato modificato dalla nuova giunta in modo significativo. Riteniamo che in questo nuovo progetto vi siano parecchie difformità dalle prescrizioni di legge. Intanto, esso è stato assunto unicamente ascoltando il parere della direzione generale dei sistemi di trasporto ad im-

pianti fissi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza alcun rispetto delle norme contenute nella cosiddetta legge obiettivo e nel decreto legislativo n. 190 del 2002.

Oltre a tale violazione che, a nostro modo di vedere, è significativa, ci sembra di dover chiedere l'intervento del Governo, sia in questa sia in altre sedi istituzionali, soprattutto perché riteniamo impossibile e anzi difficile che, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, in particolare, della direzione generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi del Ministero stesso, si sia espresso un parere positivo sulla tratta Fiera-Stazione del nuovo progetto (questo è il punto fondamentale di discriminazione fra il nuovo progetto e quello dell'attuale giunta), dopo averne accertato le profonde diversità rispetto ad un progetto che si pretende di assumere come simile e che assolutamente non è tale. Tutto ciò solo al fine di sanare lacune progettuali, trasportistiche, procedurali e addirittura determinate passaggi che, a nostro giudizio, sono palesemente illegittimi.

Alla luce di ciò si chiede anche per quali ragioni il competente Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, pur all'interno di un'intesa tra lo Stato e la regione Emilia Romagna e nel rispetto delle indicazioni della Corte costituzionale, non abbia richiesto al comune di Bologna di apportare modifiche significative al progetto non comportanti una radicale revisione della rete Mab, ovvero, in alternativa, di presentare una nuova proposta progettuale corredata da tutti gli elaborati ed atti necessari secondo le previsioni di legge.

Inoltre — e concludo — chiediamo anche per quali ragioni non sia stato acquisito o valutato il parere espresso dalla regione Emilia Romagna nel gennaio 2001 (altro punto significativo della riflessione contenuta nella nostra interpellanza), relativamente alla linea 1-prima tratta Fiera-Stazione del progetto Mab, parere che esprimeva (desidero sottolineare questo aspetto) la chiara condizione di provvedere al collegamento con l'aeroporto Mar-

coni e che, quindi, anche sulla base del nuovo progetto, appare palesemente disatteso.

La nostra è, pertanto, un'interpellanza di merito, soprattutto in relazione a determinate violazioni di legge ed a consultazioni non avviate, e contiene anche la richiesta di un parere al Governo in ordine a palesi difformità rispetto al progetto iniziale, per il quale vi erano intese ed impegni precisi con l'esecutivo, che non possono essere subornati a difformità di posizione, liberissime, esplicite e chiare, che però devono essere qualificate con il loro nome e con il loro significato in riferimento ad un'ipotesi progettuale profondamente diversa.

La brevità del tempo a mia disposizione non mi consente di dilungarmi su tutti i momenti e le tappe che hanno presieduto all'elaborazione di questo progetto dal 2001 al 2004. Basta rileggere le varie tappe e riflettere sui momenti che hanno determinato il progetto finale per rendersi conto della difformità sostanziale fra quel progetto e quello attuale.

In questo senso, mi paiono del tutto fuori luogo e pretestuose le critiche dell'attuale giunta di Bologna, che rivendica dal Governo un impegno sulla base di un progetto che è profondamente diverso e che, oltretutto, non è stato definito secondo le procedure prescritte dalla legge.

Sulla base di queste considerazioni, chiedo al Governo di esprimersi chiaramente.

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

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, rispondo congiuntamente alle interpellanze urgenti a prima firma dell'onorevole Grandi e dell'onorevole Raisi, in quanto le stesse vertono su analogo argomento.

In riferimento a questi atti di sindacato ispettivo, si formulano di seguito alcune precisazioni sulle fasi che hanno caratte-

rizzato fino ad oggi l'iter procedurale della metropolitana di Bologna.

Si osserva innanzitutto che la commissione interministeriale di cui alla legge n. 1042 del 1969, come integrata dall'articolo 5 della legge n. 211 del 1992, è chiamata ad esprimere un parere sui progetti, cui fa seguito, generalmente, un provvedimento ministeriale sul progetto stesso.

A tale proposito, si evidenzia che, a seguito del voto n. 280/211 del 23 marzo 2004 della citata commissione sul progetto definitivo della linea 1-tratta Fiera/Stazione FS, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha emanato alcun provvedimento, in attesa della soluzione delle problematiche emerse in sede di finanziamenti *ex lege* n. 443 del 2001.

Inoltre, si fa presente che, nella seduta del 25 novembre 2004, la commissione interministeriale, nell'esaminare il progetto di metrotranvia di Bologna, non si è espressa sul progetto in esame, come citato nell'interpellanza, anche alla luce delle perplessità emerse in sede di pre-CIPE, rilevando in ogni caso la necessità di approfondimenti in linea tecnico-economica.

Peraltro, si deve evidenziare la seduta della commissione di alta vigilanza, prevista dall'articolo 6 della citata legge n. 211 del 1992, nella quale è stata esaminata la proposta di rivisitazione progettuale presentata dal comune, che prevede l'adozione di una tecnologia tranviaria rispetto ad un sistema di tipo metropolitano completamente automatico.

In tale sede, la commissione si è espressa sulla scelta operata, limitatamente alla tratta interessata dai finanziamenti *ex lege* n. 211 del 1992, anche in considerazione del fatto che per tale tratta l'infrastruttura non viene modificata, né in termini di tracciato né in termini di metodologie costruttive, e che il servizio è comunque di tipo metropolitano, seppure non a marcia automatica. Sarebbe la tratta che rimane sotto terra in galleria.

In sede di pre-CIPE del 23 novembre 2004, è emersa la necessità di acquisire ulteriori chiarimenti per consentire al Mi-

nistero delle infrastrutture e dei trasporti un maggiore approfondimento del nuovo progetto proposto in relazione alla domanda di servizi effettiva della città di Bologna.

Da ciò si evince in maniera evidente che la problematica non è allo stato una circostanza unicamente legata alla tratta finanziata dalla legge n. 211 del 1992, bensì alla definizione globale in sede CIPE dell'intera opera nell'ambito delle procedure di cui alla legge obiettivo.

Riguardo, in particolare, a quanto espresso dal deputato Raisi, oltre ai medesimi elementi sopra rappresentati, è da precisare che l'atto citato dalla direzione generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi — protocollo n. 1470 (ex TIF5) 211BO del 9 novembre 2004 — è una relazione istruttoria per la commissione di alta vigilanza, esaminata dalla stessa in data 16 novembre, il cui parere ha valore consultivo ad uso interno per il ministro, che successivamente ha ritenuto di proporre la rivisitazione del CIPE con nota n. 1521/211 del 17 novembre 2004.

Si deve infine far presente che il Governo, stante la rilevanza che la questione della metropolitana di Bologna riveste sia per il territorio cittadino sia per tutta l'area bolognese, ha deciso di procedere ad un approfondimento degli aspetti progettuali e finanziari in una prossima riunione del pre-CIPE, che si terrà nel prossimo mese di gennaio.

In tale sede, tutti gli aspetti che gli onorevoli interpellanti hanno evidenziato verranno debitamente ed approfonditamente esaminati garantendo, così, la ricerca delle soluzioni maggiormente idonee a far sì che il progetto in questione riceva i finanziamenti necessari previsti nelle diverse previsioni normative.

PRESIDENTE. L'onorevole Grandi ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-01406.

ALFIERO GRANDI. Signor Presidente, mi dispiace dover dire che giudico largamente insufficiente la risposta del sottosegretario, perché cerca di diffondere ot-

timismo ma, in realtà, rivela che una mano pesante sta cercando di bloccare i finanziamenti per tale opera.

Innanzitutto, vorrei far rilevare ai presentatori dell'interpellanza Raisi n. 2-01407 che nella seduta del CIPE cioè che prima era una tramvia è stato trasformato in funicolare — mi riferisco a Taormina — ed il CIPE ha approvato ugualmente il provvedimento di finanziamento. Vi sarà qualche differenza tra una cosa che va su terra ed una che va su fune? Questo lo capisce anche un bambino!

In questo caso, come ha detto opportunamente il sottosegretario, la tratta di cui si parla aveva già un finanziamento, quello relativo alla legge n. 211 del 1992. Sembra di capire che tale finanziamento sarebbe stato tranquillamente concesso, e sembra di capirlo, onorevole Garagnani, anche dalla conclusione dell'interpellanza da lei presentata. Nelle ultime righe, infatti, i presentatori si rivolgono al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture con evidente irritazione perché tale ministero, attraverso la direzione generale, aveva sostanzialmente espresso un parere positivo sotto il profilo tecnico: non vi erano ostacoli alla conferma dei finanziamenti.

La verità è che su tale questione dei finanziamenti si è inserito un altro elemento che non ha nulla di tecnico. Ripeto, non ha nulla di tecnico né il fatto che nella stessa seduta del CIPE sia stata approvata una trasformazione a Taormina ben più rilevante, né il fatto che già il Ministero dei lavori pubblici aveva, attraverso i suoi organi, condotto un'istruttoria che poteva tranquillamente consentire di arrivare alla conferma del finanziamento per il tratto di cui stiamo parlando. Il problema è che sulla sede tecnica del ministero è intervenuto un atto politico. Si tratta di un'autentica vendetta della vecchia coalizione di governo dell'amministrazione — di cui l'onorevole Raisi era parte integrante e che aveva tra i suoi sostenitori anche l'onorevole Garagnani —, che ha pensato bene di far pagare alla città un prezzo politico molto pesante, il

venir meno dei finanziamenti, piuttosto che consentire che andasse avanti una normale legittimità attraverso il voto popolare.

In ogni occasione il Presidente del Consiglio ci ricorda che il voto popolare lo legittima, perfino in modo ultroneo, anche su quello cui in realtà il voto popolare non lo legittima affatto. In questo caso ci limitiamo, invece, alla normalità: un voto popolare nomina una nuova amministrazione che opera le modifiche per la parte che ritiene necessaria e che, in ogni caso, non è la parte in oggetto. Non a caso, probabilmente, nel CIPE di ieri, presieduto dall'onorevole Fini, erano presenti il ministro Matteoli, il ministro Alemanno, il viceministro Baldassarri, evidentemente tutti mossi da un impeto molto forte nel cercare di bloccare i finanziamenti a cui la città ha diritto, oltre ad avere diritto che la nuova amministrazione attui gli aggiustamenti necessari.

Signor sottosegretario, ciò che non mi convince della sua risposta è solo questo: se si trattasse di un rinvio a gennaio per i necessari approfondimenti, ma sulla base di un presupposto che va buon fine, non avrei difficoltà, pur dispiacendomi che il problema non sia stato risolto nei tempi giusti. Il problema è che sul CIPE, in realtà, pende la spada di Damocle dell'opinione del Ragioniere generale. L'opinione della Ragioneria generale dello Stato è che, se entro il 31 dicembre tali fondi non vengono effettivamente assegnati al progetto di metropolitana di Bologna, essi confluiscono nel fondo generale, non sono cioè mantenuti con l'assegnazione. Non avete avuto la prudenza di fermare le lancette della decisione, in modo tale che ciò che verrà deciso a gennaio è come se fosse stato deciso entro il 31 dicembre.

Non avendo avuto questa prudenza, dal punto di vista redazionale e tecnico della decisione, voi autorizzate di fatto il Ragioniere generale ad incamerare tali somme nel fondo complessivo delle opere; di conseguenza, mettete il CIPE nella condizione di deliberare nuovamente. Questo purtroppo, onorevole sottosegretario, vi espone particolarmente a quella invasiva e

compulsiva pressione politica, esercitata per tornare indietro dalle decisioni che avevate già assunto dal punto di vista tecnico e politico. Del resto, il ministro Lunardi, durante una sua presenza a Bologna non più tardi di una settimana fa, aveva confermato che per quanto riguarda il suo ministero nulla ostava a procedere con il progetto, con il suo finanziamento e di conseguenza con la sua cantierizzazione; peraltro, essendo parole riportate ampiamente anche dai giornali, non ho ragione di citarle esplicitamente.

Non avendo dunque utilizzato questa prudenza, sono fortemente preoccupato per il fatto che la pressione politica vendicativa dell'ex maggioranza politica di Bologna — ma maggioranza nazionale, che regge l'attuale Governo — possa far pagare alla città un prezzo inaccettabile, togliendole un finanziamento, al quale peraltro ha completamente diritto, per un'opera della quale la città ha bisogno. Del resto, la precedente amministrazione aveva cercato di cantierizzare tale opera, ma non essendovi riuscita nei tempi opportuni, di conseguenza, com'è ovvio e naturale, la nuova amministrazione ha cercato di pre-disporla e di renderla operativa.

Aggiungo, da ultimo, che l'aspetto ancora più sconcertante è che, dopo la vicenda della sentenza della Corte, nell'ambito dell'accordo tra la regione Emilia Romagna e il Governo per le opere pubbliche — un accordo firmato, ripeto, dal Presidente del Consiglio dei ministri (che, di conseguenza, è rappresentativo non di un ministero, ma di tutto il Governo), nel quale c'è un impegno preciso dell'esecutivo a procedere, tra le altre opere, anche per quella della metropolitana di Bologna —, si venga meno ad una firma apposta, ad impegni presi, semplicemente per sollecitare la voglia di vendetta politica, che viene da parte delle forze politiche che avevano la precedente amministrazione, in particolare da parte di quei settori politici, che hanno fortemente premuto sul Governo, utilizzando la loro presenza nel CIPE per condurre in porto questa ven-

detta. Questo lo considero un fatto di grande gravità, del quale la città verrà completamente informata.

PRESIDENTE. L'onorevole Garagnani, cofirmatario dell'interpellanza Raisi n. 2-01407 ha facoltà di replicare.

FABIO GARAGNANI. Mi dichiaro sostanzialmente soddisfatto della risposta del sottosegretario. Faccio rilevare, a differenza di quanto sostenuto, in questa e in altra sede, dal collega del centrosinistra, in particolare dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, che l'iter procedurale seguito dall'attuale giunta è stato alquanto contraddittorio, per non dire arbitrario ed anormale. La città di Bologna è stata sacrificata sulla base di una concezione ideologica della metropolitana e del suo percorso, disattendendo tutte le indicazioni delle categorie e della stessa regione, che aveva subordinato il proprio parere favorevole — lo ribadisco, perché mi pare un aspetto essenziale; d'altronde, la giunta regionale non è sicuramente un'espressione del centrodestra — al collegamento con l'aeroporto Guglielmo Marconi, che rappresenta uno snodo essenziale non solo per la città di Bologna, ma anche per tutta la regione. Basti pensare, per chi conosce Bologna, alle problematiche connesse alle manifestazioni fieristiche e ad altre manifestazioni di significativa rilevanza per la vita cittadina e regionale.

Su questo aspetto si era raggiunta un'intesa di fondo, non solo con la regione, ma anche con la provincia e con i principali enti locali interessati. Questa intesa è stata palesemente disattesa negli ultimi mesi, con una improvvisazione degna di miglior causa, senza alcun riscontro con la città di Bologna. Altro che far pagare alla città — come è stato detto in questa sede — determinate contraddizioni o voglie di vendetta!

Credo che la città di Bologna — lo dico al Governo, ovviamente sollecitandolo ad attivarsi sulla base delle motivazioni espresse in questa interpellanza e sulla base anche di alcuni punti di diritto, che noi riteniamo meritevoli di attenzione —

stia scontando un eccesso di ideologia, in merito a certe scelte, che non a caso la delibera del CIPE e le future decisioni che verranno stanno affrontando per quello che sono.

Vi è un progetto palesemente difforme dal precedente. In quattro mesi, non si può pretendere, come è stato fatto, di stravolgere completamente la fisionomia di una città, un progetto, un confronto che si è svolto con l'intera collettività, oltre che con il Governo nazionale e regionale. Questa è la ragione di fondo per cui oggi ci troviamo a dibattere in merito ad una situazione che è foriera di gravi difficoltà non solo per la città di Bologna, ma per l'intera regione Emilia Romagna. Se viene meno questo progetto, non accadrà per volontà del Governo o per volontà punitiva di una maggioranza di centrodestra.

Potrei ribaltare facilmente un'osservazione che è stata formulata: è vero, avete vinto le elezioni, ma in uno spazio così ristretto, ribaltare una decisione, che ha visto compartecipi anche esponenti del centrosinistra a livello regionale, provinciale e cittadino, credo sia il termometro di una concezione della gestione della cosa pubblica che, molto spesso, fa prevalere gli interessi di parte, gli interessi dell'ideologia sugli interessi della città, della collettività, per come si sono affermati.

Sfido chiunque a sottovalutare, mi rivolgo al Governo, l'importanza del collegamento fiera-aeroporto per una realtà come la nostra (ma per qualunque città), nella quale vi è una fiera fra le più importanti d'Italia. Si avverte, quindi, la necessità di un collegamento con una stazione aeroportuale, anche questa fra le prime d'Italia, proprio nel momento in cui vi è un intasamento del traffico, una difficoltà nei collegamenti che paralizza letteralmente la città.

Questi progetti, pertanto, sono stati adottati tenendo conto di queste considerazioni, prescindendo da volontà di rivincita o di vendetta, ma sulla base di indicatori economici e, aggiungo, anche sociologici.

La città deve sapere, riprendo le parole del collega Grandi, chi ha voluto questo

triste epilogo di una vicenda che, invece, avrei auspicato avesse un esito ben diverso. Credo che la responsabilità piena sia da attribuire all'attuale giunta di centrosinistra, *in primis* al sindaco Cofferati.

Non si tratta di un desiderio di vendetta, ma soltanto di riaffermare il primato della legge e mi riferisco al rispetto di alcuni punti progettuali e programmatici, che erano stati fissati a monte di queste decisioni, nonché di alcuni vincoli che la legge obiettivo ed altre leggi avevano previsto (mi riferisco al tracciato della metro tranvia, alla velocità commerciale, a tutto ciò che è contenuto nel progetto Mab).

Di fronte a ciò, si è preferito il silenzio, l'accusa generica e demagogica di volersi vendicare per ragioni politiche, senza alcun confronto nel merito delle scelte portate avanti dalla giunta comunale di Bologna precedente a quella attuale.

Questa è la ragione per cui invito il Governo non solo ad affrontare, per quanto di sua competenza, le prossime decisioni del CIPE, tenendo conto delle riflessioni che ho svolto, ma anche di verificare fino in fondo i punti controversi nell'applicazione dell'attuale legislazione che sono stati trasposti nell'interpellanza che ho presentato assieme al collega Raisi e ad altri colleghi (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

(Misure per garantire la piena funzionalità del porto di Venezia durante la fase di cantiere per la costruzione del sistema MOSE e durante la gestione ordinaria dell'opera - n. 2-01355).

PRESIDENTE. L'onorevole Vianello ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01355 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 5*).

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, come è noto, il porto è l'attività economica più importante non solo della città di Venezia, ma di un *hinterland* che riguarda non solamente l'intero Veneto, ma anche zone economiche importanti

(penso ad esempio all’Austria). Il porto di Venezia ha oltre quindicimila addetti ed è – lo ripeto – l’attività più importante della mia città sia per il numero di personale sia per l’indotto economico.

L’opera, denominata MOSE, straordinaria espressione dell’ingegno umano, viene ad alterare il rapporto fra il mare e la laguna.

Per chi non è veneziano, il porto commerciale di Venezia si trova all’interno della laguna e il suo rapporto con il mare è interessato da tre bocche di porto. La prima è quella di Chioggia e riguarda il porto di Chioggia; la seconda è quella di Malamocco e riguarda il porto commerciale di Venezia; la terza è quella di San Niccolò e riguarda il porto passeggeri di Venezia. In queste tre bocche di porto dovrebbero situarsi i cosiddetti portelloni mobili del MOSE.

Ebbene, in una precedente interpellanza, sottoposi al Governo lo stesso, identico problema: durante la fase dei lavori per il cosiddetto sistema MOSE, della durata di dieci anni, e soprattutto in seguito, durante la fase di gestione, è possibile che tale straordinaria opera interferisca con le normali attività del porto commerciale e di quello passeggeri? All’epoca mi fu risposto che non vi sarebbe stato alcun problema. Il Governo non fece alcuno sforzo di fantasia, prendendo in mano lo studio di impatto ambientale redatto dal consorzio Venezia Nuova. Come è noto, tale consorzio è formato da aziende private che, senza alcuna gara, utilizzano denaro pubblico. Inoltre, il Governo fece riferimento all’altro straordinario strumento di intervento pubblico, che ormai ha perso qualsiasi competenza, chiamato Magistrato alle acque di Venezia.

Per una fatalità, all’inizio del mese di novembre, è emerso uno studio, redatto dalla Tecnital per conto dello stesso consorzio Venezia Nuova – inizialmente secretato ma che poi, come tutti gli atti secretati, è diventato di dominio pubblico –, che spiega come, durante la fase di cantiere e, soprattutto, durante quella di gestione, il MOSE possa pesantemente interferire con le attività del porto di Venezia. Ora, non penso

sia interesse di destra, di sinistra o di centro far sì che uno dei più importanti porti commerciali e passeggeri d’Italia venga messo in discussione da un’opera non particolarmente amata da noi veneziani. Tale opera fu oggetto della posa di prima pietra da parte del nostro ineffabile Presidente del Consiglio, ma francamente alla comunità veneziana non interessa più di tanto.

Inoltre, nella mia interpellanza chiedo se il presidente dell’autorità portuale, ingegner Gianfranco Zacchello, ovvero la persona naturalmente più interessata al funzionamento del porto, sia a conoscenza di questi dati. L’ineffabile presidente Zacchello spiega che il MOSE non creerà assolutamente alcun problema alla funzionalità del porto di Venezia. Sono curioso di sapere cosa in proposito pensi il Governo.

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

PAOLO MAMMOLA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, in merito alle problematiche evidenziate con l’atto ispettivo cui si risponde, il Magistrato alle acque di Venezia ha ritenuto preliminarmente di chiarire che lo studio cui fa riferimento l’onorevole interpellante non rappresenta il risultato di un’attività di indagine ma, piuttosto, un disciplinare contenente norme tecniche che dovranno essere osservate dagli esecutori per verificare l’impatto della fase di costruzione del sistema MOSE, anche sull’attività portuale. Costituisce, in altri termini, l’insieme delle regole da osservare affinché sia assicurata la puntuale e corretta rilevazione dei riferiti impatti.

La metodologia seguita nell’organizzare e disciplinare detta fase di monitoraggio costituisce attività tipica che accompagna la realizzazione di interventi per i quali sia stata esperita la procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA).

Infatti, il Magistrato alle acque fa presente che il giudizio di compatibilità am-

bientale viene adottato a conclusione di un iter rivolto a valutare gli effetti complessivi delle opere, così come definiti nello studio di impatto ambientale (SIA).

In sostanza, il monitoraggio verifica la rispondenza, nella fase attuativa, dei presupposti valutati nell'ambito di procedura di VIA e contenuti nello studio di impatto ambientale.

Lo studio di impatto ambientale delle opere di regolazione delle maree aveva prefigurato un possibile impatto dell'intervento sull'attività portuale, consistente nel « tempo medio di attesa aggiuntivo nel ciclo nave », concludendo che detto effetto doveva ritenersi marginale e del tutto limitato rispetto al traffico ed all'attività portuale complessivamente intesa. Lo stesso studio di impatto ambientale precisava che, nella fase di realizzazione delle opere, doveva essere garantito il monitoraggio sia del traffico navale che di quello dei pescherecci.

Il Magistrato precisa inoltre che le metodologie di realizzazione dei lavori prevedono l'utilizzo dei canali di accesso per tutta la durata della fase costruttiva, salvo che per trenta giorni, su un tempo di costruzione stimato di otto anni. Per detto periodo limitatissimo, nel corso del quale il canale di accesso verrà interdetto al transito per consentire la posa dei cassoni di fondazione, sarà utilizzata per il transito la conca di navigazione.

Orbene, il monitoraggio, che sarà eseguito in ossequio a quanto previsto dallo studio di impatto ambientale con l'adozione delle norme tecniche di cui al suddetto disciplinare, verificherà *in loco* il transito delle navi e gli eventuali tempi di attesa, al fine di confermare i dati di cui al citato studio di impatto ambientale. È chiaro che, ove dovessero verificarsi scenari negativi, il monitoraggio garantirà l'assunzione dei necessari provvedimenti correttivi in tempi compatibili con le attività portuali, così da evitare impatti significativi sui transiti.

Tale costante monitoraggio è rivolto, inoltre, a misurare le percezioni degli operatori portuali. In altre parole, il costante monitoraggio delle percezioni degli

addetti ai lavori è rivolto ad evitare che si diffonda una sensazione di difficoltà all'utilizzo della struttura portuale veneziana, pur in assenza di qualsiasi significativo effetto diretto sui traffici, in presenza dei cantieri per la realizzazione delle opere di regolazione.

È altresì evidente, riferisce il Magistrato alle acque, che nel disciplinare dello studio si è inteso definire le modalità di monitoraggio di qualsiasi scenario possibile, e quindi anche di ipotetici « scenari negativi » relativi all'impatto dell'opera. Ciò, beninteso, anche se lo studio di impatto ambientale esclude alcun riflesso che possa effettivamente incidere sui traffici portuali.

È del resto evidente che una regolamentazione di monitoraggio che si adegui a rigidi principi scientifici deve consentire di predisporre strumenti di misurazione di tutte le possibili situazioni, anche di quelle non previste (come il caso dell'impatto delle opere sul traffico portuale).

Nel disciplinare più volte richiamato è stata altresì prefigurata la misurazione dell'eventuale scadimento dell'accessibilità portuale, inteso come evento del tutto astratto e non previsto. Ciò nella prospettiva di definire metodologie rispondenti a criteri scientifici che impongano la taratura di « modelli » idonei a misurare anche eventi negativi non previsti, né prevedibili.

D'altra parte, la situazione di scadimento dell'accessibilità portuale prefigurata nel disciplinare, al fine di misurarne gli effetti, è un'ipotesi considerata « nonostante l'operatività della conca che garantisce comunque l'accessibilità al porto ».

In altre parole, è stato definito uno strumento idoneo a misurare uno scenario negativo di cui si esclude l'eventualità proprio perché sono previste cautele e strumenti idonei a garantire, sempre e comunque, la completa accessibilità al porto e la funzionalità dei servizi portuali.

Quanto detto in ordine al disciplinare, di cui non correttamente è stato interpretato il contenuto e le finalità, nel merito della questione dell'accessibilità e funzionalità del porto, il Magistrato alle acque ha fornito alcune sintetiche considerazioni

relativamente all'interferenza dei cantieri e, quindi, delle opere una volta realizzate, ed entrate in esercizio, sul transito dei canali di bocca.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, per tutta la durata dei lavori (stimata in otto anni) la metà del canale di bocca (con una larghezza non inferiore a quella oggi disponibile per il transito navale) verrà mantenuta sgombra in guisa che le navi possano transitare senza alcun impedimento in ciascuna bocca. Solo nella fase di esecuzione della posa dei cassoni di alloggiamento delle paratoie, per la quale è stimato un tempo di realizzazione di trenta giorni, le navi dovranno transitare per la conca di navigazione. La conca potrà essere comunque utilizzata in qualsiasi situazione ed in qualsiasi momento nella fase di realizzazione dei lavori.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, le opere mobili, secondo le previsioni attuali, che ne ipotizzano un utilizzo con una quota di marea di più 110, entreranno in funzione mediamente 3-5 volte all'anno. La chiusura dei canali per effetto dell'utilizzo delle paratoie non sarà superiore a cinque ore.

Per tutto il tempo di utilizzo delle opere di regolazione delle maree (15-25 ore all'anno), le attività di banchina potranno proseguire senza condizionamento alcuno. La chiusura dei canali di bocca imporrà che le navi transitino nelle conche di navigazione. L'utilizzo delle conche potrà, al massimo, determinare un ritardo (in entrata e in uscita) di circa un'ora.

È evidente che, ricondotta la questione nel giusto ambito, non potrà negarsi che l'impiego delle conche deve essere assimilato alle modifiche delle procedure di avvicinamento o decollo di un aereo in presenza di particolari condizioni atmosferiche. Ciò senza che la modifica di dette procedure possa essere ragionevolmente ritenuta penalizzante per l'attività aeroportuale.

Al fine di seguire *in itinere* la fase di costruzione delle opere alle bocche di porto per monitorare gli effetti sulla navigazione, il magistrato alle acque ha realizzato, proprio in prossimità della bocca

di Malamocco, un simulatore della navigazione in tempo reale già operativo, a disposizione degli enti interessati, con la collaborazione dei piloti veneziani. Questo strumento renderà possibile la simulazione dell'accesso o dell'uscita dal porto in tutte le specifiche fasi costruttive.

Si pone in evidenza, peraltro, la conoscenza da parte dell'autorità portuale di Venezia delle interazioni fra le fasi costruttive delle nuove opere e l'attività portuale.

PRESIDENTE. L'onorevole Vianello ha facoltà di replicare.

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, non mi aspettavo nulla di diverso. Naturalmente, desideravo conoscere il parere del Governo, ma, ancora un volta, ho ascoltato il notissimo parere del Magistrato alle acque, peraltro contenente alcune imprecisioni e anche qualche falsità.

Sottosegretario Mammola, chiunque abbia delle conoscenze in materia di trasporti, in particolare di trasporti portuali, sa benissimo che il costo di una nave viene ammortizzato abbattendo il più possibile i tempi di impiego. Chi gestisce una nave deve poter sapere quando questa entra in un porto, quanto è destinata a sostare alle banchine, in quanto tempo scarica e carica le merci e, poi, riparte. È su questi aspetti che si gioca la competitività di un porto! Più un porto svolge velocemente tali operazioni più quella struttura sarà competitiva.

Sottosegretario Mammola, riesce ad immaginarsi 500 navi in coda che attendono di entrare in una conca di navigazione? Esiste un porto al mondo dove si sia ipotizzata un'operazione simile? Ecco, la risposta che le hanno consegnato per leggerla qui oggi prefigura per il porto di Venezia proprio uno scenario analogo! E inoltre, qual è quell'armatore che decide di far mettere in coda la sua nave pensando di entrare a Venezia, quando sa che con qualche ora di navigazione in meno quella nave può fermarsi a Ravenna e con poche ore in più può fermarsi a Trieste? E senza perdere tempo ad aspettare in coda!

Peraltro, in riferimento alla fase di esercizio, il Magistrato alle acque evidenzia che le chiusure per maree superiori a 110 centimetri si sono verificate in cinque occasioni. Ma solo nel 2002, sottosegretario, tale evento si è verificato ben 14 volte! Si tratta di dati dell'ufficio maree del comune di Venezia: l'unico ente che si occupa di certificare e monitorare tali eventi. Nell'anno in corso, inoltre, tali episodi si sono verificati in misura maggiore! Vorrei sapere se ci si rende conto che quest'operazione, questa scelta pervicace di alterare il rapporto fra il mare e la laguna porta alla perdita di competitività del porto di Venezia, ossia della maggior attività produttiva della mia città. Ci si rende conto del traguardo irresponsabile al quale ci condanna questa scelta, secondo la quale, pur di realizzare quest'opera, si sacrifica il porto di Venezia?

Vorrei ricordare che lo studio citato — di cui sono in possesso — non rappresenta una semplice metodologia per rilevare i disagi né si tratta di un semplice *vademecum* per il monitoraggio. In alcune pagine di questo studio sono presenti elementi noti, che conosciamo tutti. Vi si scrive, ad esempio, che la fase critica sulle decisioni tattico-strategiche, connesse alla scelta portuale, risulta essere proprio la fase di cantiere, quando, cioè, lo scadimento dell'accessibilità portuale assume un carattere continuativo, e non periodico come nella fase di esercizio. Nella fase di cantiere, infatti, la navigazione è garantita esclusivamente dall'operatività della conca, mentre a regime, risulterà ritardata solo durante i periodi di chiusura delle paratoie. Ripeto, quindi, che non si tratta di un semplice *vademecum* per chi si occupa di monitoraggio; questo studio rappresenta, invece, l'identificazione dei limiti e dei problemi che si apriranno per il porto di Venezia durante la fase di cantiere e, successivamente, durante la fase di gestione per la costruzione del MOSE.

Sul tema della costruzione della conca, in una nota scritta, si fanno affermazioni che in altra epoca ci avrebbero portato a ricorrere alla Corte dei conti, accompagnate da un'intervista rilasciata dall'ingegner

Scotti, il capo progettista del consorzio « Venezia nuova », secondo il quale non ci sarebbe stato nemmeno bisogno della conca.

Peccato, sottosegretario, che nel primo stanziamento, per il cosiddetto sistema MOSE, fatto dal CIPE, la stragrande maggioranza delle risorse vadano alla costruzione della conca! Si tratta di quasi un migliaio di miliardi di vecchie lire! Se quest'opera è inutile o viene usata scarse volte, come si dice lì dentro, perché si buttano via questi soldi? Per pagare sempre le solite aziende che stanno all'interno del consorzio Venezia nuova? Sempre i soliti noti che in quella città continuano a spendere e a spandere denaro pubblico, al di fuori di ogni gara ad evidenza pubblica? Possiamo sacrificare il porto per questo gruppo di signori? Questo mi aspettavo dal Governo, una seria interlocuzione, nella quale ognuno si assumesse le sue responsabilità: io voglio il MOSE, non mi interessa niente del porto di Venezia! È una linea politica, non la condivido, ma l'avrei apprezzata, perché sarebbe stata una linea sincera! Non si può, però, far finta che le due cose stiano insieme: o l'una o l'altra.

Concludendo, noto il silenzio totale ad una mia domanda: il presidente dell'autorità portuale di Venezia è a conoscenza di questo? Molti di noi cominciano ad avere il sospetto che il presidente dell'autorità portuale di Venezia abbia qualche interesse nelle attività legate alla costruzione del MOSE e che quindi cominci ad avere qualche conflitto di interessi palese! Palese! E siccome questa opera alla fine costerà quasi 10 mila miliardi del pubblico erario italiano, non una lira, ma 10 mila miliardi, fa piacere lì si iscriva in otto anni: probabilmente durerà un po' di più!

Secondo il consorzio Venezia nuova, il PERT dei lavori che è stato presentato per il primo stralcio di finanziamento ex delibera CIPE è già superato; il tempo sarà un po' più lungo, ma alla fine sono 10 mila miliardi, se non vi sarà — come per tutte le opere pubbliche italiane — un aggiustamento in corso d'opera (come spesso succede) e durerà un po' di anni. È possibile

sapere cosa succederà in quel periodo, non un giorno, dieci anni? Cosa succederà in quel periodo? E questa è la prima parte del problema.

Sulla seconda parte — e concludo — Venezia sembra essere l'unico luogo al mondo dove non si ragiona di eustatismo, cioè di quel fenomeno di cui discute tutto il mondo, legato all'innalzamento del mare, cosa alla quale è interessata anche la mia città come tante altre; anzi, forse la mia città, essendo posizionata in una zona costiera, è uno dei luoghi maggiormente interessati ai fenomeni di eustatismo.

Bene, di fronte agli attuali livelli del mare (solo nel 2002 si è chiuso il porto 14 volte sopra i 110 centimetri di acqua), all'innalzarsi del livello del mare, e quindi all'incremento di quel tipo di maree, quante volte viene chiuso il porto di Venezia? Delle previsioni in materia di eustatismo in quegli studi non vi è una riga; solo dati vecchi! Basta andare su Internet, consultare il sito della IPCC, l'ente dell'ONU che si occupa di mutamenti climatici, e vedrete tutte le proiezioni; a quel punto, capirete il motivo per il quale noi riteniamo che il MOSE sia un'opera inutile, superata, che porta, peraltro, fra gli altri motivi, all'affossamento della maggiore attività produttiva di Venezia, cioè il suo porto.

(Pubblicazione su un quotidiano nazionale di un avviso a pagamento a firma del direttore generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio n. 2-01321)

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Vianello rinuncia ad illustrare la sua interpellanza n. 2-01321 (vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 7).

Il sottosegretario di Stato per l'interno, senatore D'Alì, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO D'ALÌ, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in merito a quanto indicato nell'interpellanza urgente n. 2-01321, presentata dall'onorevole Vianello ed altri,

riguardante l'avviso pubblicato sul *Corriere della sera* del 27 settembre 2004 dal titolo « L'ambiente come opportunità », a firma del direttore generale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, dottor Corrado Clini, si fa presente che il *Corriere della sera*, in vista della pubblicazione dell'inserto « Economia » del 27 settembre 2004, dedicato ad energia e ambiente, ha chiesto la collaborazione e la sponsorizzazione, anche attraverso l'acquisto di spazi del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

In particolare, è stata richiesta la collaborazione nella definizione di un *dossier* sulla direttiva *Emissions Trading* e sul Protocollo di Kyoto ed è stato proposto di utilizzare uno spazio « pubblicitario » per aggiornare sulle iniziative del ministero con riferimento al contesto europeo.

Il ministero ha accolto la proposta del *Corriere della Sera*, analogamente a quanto già deciso in precedenti occasioni con altri quotidiani.

Per quanto riguarda la preparazione dei testi, sono state trasmesse al predetto quotidiano i materiali disponibili in merito alla posizione italiana sull'attuazione della direttiva *Emissions Trading*, il direttore generale competente ha risposto alle domande dei giornalisti del *Corriere della Sera* che chiedevano chiarimenti ed aggiornamenti, ed è stato predisposto un testo su « L'Ambiente come opportunità », che riprende le posizioni già espresse dal ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, sia nel Parlamento europeo sia in quello nazionale, durante e dopo la Presidenza italiana dell'Unione europea.

Nel testo sono riportate, in sintesi, le iniziative positive avviate dal ministero a livello nazionale ed internazionale, con particolare riferimento alle delibere del CIPE sulla strategia per lo sviluppo sostenibile e sulla riduzione delle emissioni dei gas serra e ai molti programmi di cooperazione ambientale internazionale. Il testo è stato firmato dal direttore generale competente nelle materie relative alle delibere del CIPE ed alle attività di cooperazione internazionale.

Per dare evidenza alle novità della linea « L'Ambiente come opportunità », sono stati inseriti, inoltre, alcuni esempi degli effetti negativi delle politiche dei divieti basate su un'applicazione restrittiva delle direttive europee in campo ambientale: questi esempi corrispondono a dati di fatto che hanno costituito, negli ultimi anni, oggetto di conferenze, articoli, rapporti delle associazioni imprenditoriali, studi di organizzazioni indipendenti e, spesso, argomento di riflessione critica anche nell'ambito degli stessi ambienti dell'opposizione. A tale proposito, si ricorda che il cosiddetto decreto « sblocca centrali », finalizzato anche a correggere l'uso negativo delle norme ambientali, era stato predisposto, originariamente, dal precedente Governo.

In conclusione, l'inserito del *Corriere della Sera* ha fornito l'opportunità di assicurare un'informazione adeguata, sia pure sintetica, sulle iniziative e le politiche del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

La relativa spesa, che ha visto una riduzione di circa il 50 per cento sulle tariffe proposte (euro 17 mila), sarà legittimamente imputata sul bilancio del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e, precisamente, sul capitolo 2115, unità previsionale di base 4.1.1.0, concernente « Spese per le attività relative alla divulgazione delle informazioni sullo stato dell'ambiente ».

Come si è avuto modo di affermare in precedenza, le posizioni espresse dal dottor Clini, direttore generale del Ministero dell'ambiente dal 1991, sono coerenti con gli indirizzi di politica ambientale decisi dall'attuale ministro, che trovano riscontro sia negli atti parlamentari sia nelle numerose interviste e negli interventi del ministro medesimo.

Il dottore Clini è stato direttore generale del Ministero dell'ambiente anche negli anni precedenti e con diversi titolari di quel dicastero. Tuttavia, ciò non significa che lo stesso debba essere individuato quale diretto responsabile della politica ambientale che ora viene sottoposta a critiche: gli indirizzi delle politiche perse-

gute sono determinati dai vertici politici, che ne portano le relative responsabilità; ai direttori generali, com'è noto, competono le attività tipicamente propositive, nonché quelle attuative delle direttive assunte in sede politica.

A quest'ultimo proposito, sono disponibili agli atti numerosi suggerimenti formali, indirizzati dallo stesso dirigente generale ai ministri *pro tempore*, in merito all'attuazione delle direttive europee in materia di valorizzazione energetica dei rifiuti, autorizzazioni all'esercizio degli impianti di produzione di energia elettrica, valutazione di impatto ambientale, incentivazione al ricambio del parco autoveicolare ed all'utilizzazione di carburanti puliti, prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti negli impianti industriali.

Conclusivamente, le osservazioni degli onorevoli interpellanti circa le affermazioni del direttore generale nell'articolo in questione — le quali travalicherebbero i limiti propri delle funzioni amministrative del dirigente — non possono essere condivise: da una parte, perché il direttore generale sembrerebbe avere riportato gli stessi concetti e le stesse parole espresse dal ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e, dall'altra, perché tali affermazioni sembrano essere state espressione di meri giudizi di natura squisitamente tecnica circa l'attività gestionale del ministero.

PRESIDENTE. L'onorevole Vianello ha facoltà di replicare.

MICHELE VIANELLO. Signor Presidente, nel ringraziare il sottosegretario, mi dichiaro insoddisfatto della sua risposta.

Che uno spazio sul *Corriere della Sera* sia costato solo 17 mila euro può fare piacere: se fosse soltanto questo il problema, saremmo tutti felici. Tuttavia, nutro dubbi sul fatto che un dirigente della pubblica amministrazione possa comprare — con soldi dello Stato — uno spazio su un quotidiano per incensare il suo ministro.

Questo è il senso di quell'inserito, che conserviamo gelosamente. Se il ministro Matteoli intendeva propagandare, soste-

nere e valorizzare il suo lavoro, anche attraverso l'uso della stampa, acquistando una, due o cinque pagine, un inserto o un giornale a pagamento, nessuno di noi avrebbe mosso obiezioni, poiché ciò rientra nelle funzioni di un ministro, di un politico, di un sottosegretario il quale, nell'ambito delle sue funzioni, può valorizzare il suo lavoro. Ma che il direttore generale di un ministero, il dirigente di un compartimento di un comune, di una provincia o di una regione acquisti, con i soldi pubblici, uno spazio per dire al suo superiore che è stato bravo e che i ministri precedenti non erano in grado di muoversi (uso un termine più « soffice », ma avrei dovuto utilizzare un'altra espressione), ci sembra fuori della legge. È la prima volta che succede una cosa di questo genere. Non si è mai verificato! Può riguardare rifiuti, acqua, aria, sedie o tavoli: non mi interessa. Non può farlo, perché si rischia di introdurre nel nostro ordinamento precedenti pericolosi, una pericolosa commistione di ruoli. I politici facciano i politici, i funzionari facciano i funzionari! Sono due funzioni completamente diverse.

Seconda ed ultima questione. Il dottor Clini, che peraltro conosco personalmente da molti anni, non è andato ieri mattina al Ministero dell'ambiente (lo ha ricordato lei stesso). Il direttore generale Clini lavora in tale ministero ormai da un po' di tempo e, quindi, non può sostenere che tutti i politici precedenti non erano bravi, che hanno commesso errori e che ora ce n'è uno bravissimo. E Clini dove è stato in questi anni? Che funzione ha svolto? Era uno dei massimi dirigenti della Ministero dell'ambiente. Non si può dire che stava da qualche altra parte! In questi anni non era in Russia, ma al Ministero dell'ambiente; quindi, è corresponsabile, come tutti gli altri, delle scelte sbagliate, se sono state sbagliate, o giuste, se sono state giuste. Non ci piace questa politica di appiattimento sul potente di turno. È diseducativa nei confronti di tutti i dirigenti.

Per questo motivo, abbiamo sentito il dovere di sollevare tale questione e verificheremo se sarà il caso di presentare un

esposto alla Corte dei conti, perché non pensiamo che il denaro pubblico possa essere speso in questo modo, non dal ministro (è una sua funzione e nessuno la mette in discussione), ma da un dirigente. Questo non è consentito e faremo tutte le verifiche del caso.

(Costi inerenti alla gestione dei centri di permanenza temporanea ed alle operazioni di rimpatrio degli immigrati irregolari - n. 2-01377)

PRESIDENTE. L'onorevole Polledri ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01377 (vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 6).

MASSIMO POLLEDRI. Signor Presidente, rinuncio ad illustrare la mia interpellanza.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'interno, senatore D'Alì, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO D'ALÌ, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Signor Presidente, onorevoli deputati, l'interpellanza in esame mi consente di ribadire ciò che è stato più volte sostenuto dal Governo nelle sedi parlamentari, ovvero che il completamento del programma di realizzazione di nuovi centri di permanenza temporanea e assistenza rientra tra gli obiettivi dell'amministrazione dell'interno, in attuazione della legge n. 189 del 2002, come peraltro confermato dalla direttiva del ministro dell'interno, onorevole Pisanu, per l'anno 2004.

Questa scelta è motivata dall'esigenza di garantire un sempre più efficace governo del fenomeno dell'immigrazione clandestina via mare e via terra, garantendo, al contempo, idonee condizioni di vita all'interno dei centri e maggiore sicurezza per i cittadini sul territorio. Pertanto, nella convinzione che queste strutture costituiscono uno strumento indispensabile per l'identificazione degli stranieri regolari e, quindi, per il contrasto

dell'immigrazione clandestina, il Ministero dell'interno è impegnato, oltre che in una costante attività di monitoraggio sulla gestione dei centri attualmente operativi, nella ricerca di nuove aree sul territorio nazionale e nella conseguente pianificazione degli interventi necessari, per istituire *ex novo* o ricollocare in modo più adeguato strutture destinate al trattenimento degli immigrati irregolari.

L'obiettivo strategico è quello di realizzare una rete capillare di centri, al servizio di aree regionali o subregionali, che, attraverso un significativo incremento dei posti disponibili e una più razionale distribuzione a livello nazionale, risponda con maggiore efficacia alle attuali esigenze di contrasto e faciliti le procedure di espulsione e di rimpatrio.

Questa attività di ricerca, sempre condotta in sinergia e nel rispetto delle prerogative delle autorità locali, ha tuttavia incontrato frequenti resistenze da parte delle comunità interessate, rallentando così la fase di pianificazione realizzativa.

Negli scorsi mesi del 2004 sono state, comunque, ultimate e rese operative le strutture di Crotone, in località S. Anna, e di Ragusa, mentre entro la fine dell'anno è previsto il completamento dei nuovi centri di Bari e di Foggia.

È inoltre in fase di costruzione un centro nella regione Friuli-Venezia Giulia, quello di Gradisca d'Isonzo (Gorizia), e sono state avviate le procedure amministrative per la realizzazione di una nuova struttura a Trapani, in località Milo.

Per quel che riguarda l'isola di Lampedusa (Agrigento), sono in corso gli adempimenti amministrativi con il Ministero della difesa per l'acquisizione dell'area dove attualmente sorge la caserma dell'esercito « Adorno », al fine di ricollocarvi l'attuale centro, realizzando così una struttura sotto il profilo logistico più adatta e con una maggiore ricettività.

Quanto ai costi sostenuti dall'amministrazione dell'interno, nella doverosa premessa che i fondi impiegati fanno parte del bilancio del Ministero dell'interno, che, al pari delle dotazioni di tutte le altre amministrazioni dello Stato, è oggetto di

un attento e scrupoloso esame preventivo e successivo principalmente da parte del Parlamento, faccio presente che la spesa per la gestione del fenomeno immigratorio nel suo complesso è stata, nel 2003, di 159.897.690,00 euro. Di questi, per i centri di permanenza temporanea attualmente operativi, escluse le spese di manutenzione straordinaria, sono stati erogati, sempre nel 2003, 29.772.775,01 euro.

Per le operazioni di rimpatrio, sempre nel 2003, con riferimento alle spese di missione e di lavoro straordinario del personale di polizia, sono stati corrisposti poco più di 3 milioni e 200 mila euro, mentre i costi di accompagnamento (noleggio *charter*, biglietti aerei, pullman, navi, pasti, eccetera) sono stati pari a 16 milioni e 500 mila euro.

PRESIDENTE. L'onorevole Polledri ha facoltà di replicare.

MASSIMO POLLEDRI. Signor Presidente, io ringrazio il Governo che ha dato alcune cifre importanti, ha fatto alcune affermazioni politiche e merita sicuramente in questo consesso una risposta e una valutazione politica.

Innanzitutto, il Governo ha ribadito la priorità dell'azione di contrasto. È evidente che qualcosa è cambiato nell'azione di Governo della Casa delle libertà rispetto al passato, se solamente andiamo a vedere l'impostazione della filosofia, che è quella di un rapporto sicuro con chi viene nel nostro paese, un rapporto di chiarezza, nel rispetto della Costituzione, che stabilisce che l'Italia è una Repubblica democratica basata sul lavoro, per cui chi viene nel nostro paese lo fa, al pari degli altri cittadini, per lavorare. Non è una maledizione, non è una condanna, è un atto di accoglienza; pertanto tutte le altre forme sono da considerarsi al di fuori sia della Costituzione sia della legge Bossi-Fini.

Allora, un esame dei dati, su cui questi ulteriori elementi ci fanno riflettere, ci fa dire che è sicuramente cambiata la filosofia, è cambiato l'approccio al fenomeno dell'immigrazione rispetto al 2000, quando gli allontanati erano 69 mila e i non

rimpatriati 62 mila (quindi 131 mila stranieri rintracciati in posizione irregolare). Nel 2003 abbiamo registrato una riduzione, a nostro giudizio dovuta al funzionamento della legge Bossi-Fini e, secondo qualche sindacato di polizia, forse ad un calo dei controlli, che mi auguro non corrisponda al vero (e non mi sembra che corrisponda al vero), ma che ci fa riflettere sul fatto che vi è stato sicuramente un aumento delle espulsioni effettivamente realizzate.

Non solo; si è anche registrato un aumento degli ottemperanti all'intimazione di espulsione nel senso che il primo provvedimento adottabile prevede l'intimazione di espulsione. Mentre rispetto ai 62 mila erano solo 3 mila 206 gli immigrati che nel 2000 ottemperavano all'intimazione di espulsione — certo, vi era una quota di 30 mila respinti alla frontiera — adesso abbiamo un numero di respinti alla frontiera che ammonta a circa la metà e quasi una triplicazione degli ottemperanti. Ciò significa che, in qualche modo, il sistema di sanzioni previsto dalla legge cosiddetta Bossi-Fini ha prodotto un effetto, per così dire, di funzionalità; le pene ovvero le misure sanzionatorie convincono i clandestini ad ottemperare all'intimazione di abbandonare il paese.

Tuttavia, alcuni nodi vanno sicuramente affrontati. Il primo concerne la realizzazione dei nuovi centri di accoglienza; a tale riguardo, evidentemente, si pone una questione sicuramente differente. A nostro avviso, quelli esistenti non saranno certo perfetti, ma inviterei al riguardo i colleghi dell'opposizione a visitare le case dei nostri concittadini di montagna, le case degli italiani, dei padani: non tutte, evidentemente, sono in condizioni ottimali.

A nostro avviso, in base alle ispezioni effettuate, le condizioni dei centri sono soprattutto da imputare al sovraffollamento; a tale proposito, dunque, bisogna avere tempi certi per quanto riguarda la realizzazione dei nuovi centri di accoglienza. Ma non possiamo avere un atteggiamento schizofrenico: da una parte, il centrosinistra, che dichiara come tali cen-

tri di accoglienza, per così dire, debordino di persone e siano quindi in condizioni tutt'altro che ottimali; dall'altra, ciò offre l'alibi a chi, come il questore di Siracusa nel mese di settembre, apre i cancelli a cento immigrati.

Questo, in uno Stato di diritto, non è possibile; in uno Stato in cui vi è la certezza della legge non si può decidere di aprire i centri perché sono troppo pieni.

Da una parte, poi, si dichiara che sono troppo pieni e non consentono condizioni di vita umane, mentre dall'altra parte si fa di tutto per impedirne la realizzazione; ciò non è coerente con l'intenzione di creare centri di permanenza che offrano condizioni più umane. Senza considerare che occorrerebbe anche un rispetto minimo delle norme, in quanto in detti centri vengono completamente distrutti infissi e quant'altro, attraverso incendi ed altre operazioni che non mi sembrano costituire atteggiamenti molto meritori. Le amministrazioni delle regioni — soprattutto quelle di un determinato colore politico — fanno di tutto per non costruirli.

È, dunque, necessario avere la certezza in ordine alla costruzione e la realizzazione di nuovi centri; chiediamo al Governo, che ringrazio per la risposta fornita, con l'indicazione dei nomi e dei tempi, che vengano anche costruiti centri subregionali e, soprattutto, che venga affrontato il problema della Sicilia, regione dove, soprattutto a Lampedusa, si concentra, purtroppo, gran parte dell'immigrazione clandestina. È l'unica zona nella quale registriamo un aumento dei clandestini sbarcati (da 2.700 a 14 mila); la sinistra, sui manifesti, dichiara: aumentati gli sbarchi. In quella zona, certamente; sul resto delle frontiere, però, ciò non avviene. Ma su questo la sinistra non ha il coraggio né l'onestà intellettuale di dire la verità; a Roma molteplici manifesti imputano alla destra una situazione di caos; vi è scritto: è il caos. La città vive nell'insicurezza, piena di delinquenti e di quant'altro; questi sono i manifesti che voi disseminate. Pensate, dunque, di andare al Governo e, per così dire, di usare il pugno forte? Pensate di trasformarvi in quella destra

che questo centrodestra, di fatto, non è? Un Governo che coniughi, con l'accoglienza e con il rispetto dei diritti, la necessità di un minimo di rigore?

Questo chiediamo: solo un minimo di rigore! Dunque, la situazione della Sicilia e del centro di Lampedusa va sanata, creando nuovi centri di permanenza temporanea a Crotone, a Bari ed a Foggia.

Vorrei spendere altre due parole, signor sottosegretario, sulla questione dei costi. Ricordo che una ragazza, in una famosa pubblicità del passato, diceva al telefono: «Mi ami? Sì, ma quanto mi ami?». E la mamma della ragazza diceva: «Ma quanto mi costi?». Ora, vorrei osservare che è facile fare professione di solidarietà o dire che dobbiamo dare tutto a tutti. In questo caso, a mio avviso, è necessario informare i cittadini di quanto costi l'immigrazione clandestina e di quanto essa dreni risorse finanziarie dall'esercizio effettivo della solidarietà, nonché dal mantenimento dei diritti fondamentali, previsti dalla nostra Costituzione!

Se vogliamo mantenere la sanità per tutti, il diritto alla casa e quello al lavoro, allora dobbiamo sapere che la circostanza che forse oggi tali diritti dei cittadini italiani non sono compiutamente realizzati è dovuta anche ai costi dell'immigrazione! Oggi, infatti, qualsiasi immigrato clandestino che metta piede sul suolo patrio costa 2 mila o 3 mila euro!

Lo ha testé riferito il sottosegretario: 189 milioni, 29 milioni, 3 milioni spesi per il rimpatrio, 16 milioni per l'accompagnamento! Si tratta di cifre che i cittadini devono conoscere, poiché devono fare delle scelte! Dobbiamo infatti chiedere ai cittadini: volete l'aumento del *ticket*, un futuro inasprimento sul *welfare* ed una minore corresponsione di risorse finanziarie ai comuni? Oppure volete che entrino e si accomodino tutti, perché è tutto libero e tutto pronto?

Occorre considerare, inoltre, i costi indiretti dell'immigrazione, che saranno oggetto di un altro atto di sindacato ispettivo. Bisogna tener presente, infatti, i costi indiretti dell'assistenza psicologica, di

quella sanitaria ed i contributi corrisposti dai comuni per gli immigrati regolari: figuriamoci per quelli clandestini!

Allora, chi paga tali costi? Li pagano gli italiani, li pagano i padani, non Pantalone o Babbo Natale! I 100 milioni di euro previsti dalla legge Bossi-Fini per il triennio sono risorse finanziarie che vengono prelevate dalle tasche di tutti! Vorrei rilevare che è facile speculare sui buoni sentimenti ed inneggiare al «vogliamo tutti bene», ma qualcuno si deve assumere la responsabilità di precisare da dove si distraggono i fondi che devono essere impegnati per contenere, nei limiti del possibile, l'immigrazione clandestina.

Quante vite umane si sarebbero potute salvare con tali risorse? Un'ambulanza attrezzata, in grado di abbattere i costi per la cura degli infarti o per migliorare l'attività cardiaca, ad esempio, costa circa 150 milioni di vecchie lire. Ribadisco: quante vite si sarebbero potute risparmiare evitando un'immigrazione clandestina di questo tipo? Oggi siamo in grado di valutare anche il costo economico-sociale per ogni vita.

Concludendo, signor Presidente, vorrei dire che intendiamo consegnare tale riflessione al Parlamento e, soprattutto, ai cittadini, affinché possano valutare attentamente l'operato del Governo e la sua filosofia, che coniuga sia il rispetto dei diritti, sia il rispetto e la certezza anche dei doveri.

(Ritardo dell'Interpol francese nella trasmissione di informazioni richieste dall'autorità giudiziaria italiana - n. 2-01405)

PRESIDENTE. L'onorevole Deiana ha facoltà di illustrare l'interpellanza Mascia n. 2-01405 (vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 8), di cui è cofirmataria.

ELETTRA DEIANA. Signor Presidente, intendo illustrare l'interpellanza urgente al nostro esame poiché si tratta di un caso delicato, che investe la scelta compiuta dal detenuto Paolo Persichetti di iniziare uno sciopero della fame per attirare la pubblica attenzione sulla sua vicenda.