

che fin dall'inizio dell'attività, nel 1983, con cinque anni di ritardo rispetto ai tempi previsti, a causa di una serie di problemi tecnici, ha manifestato numerosi inconvenienti. Una commissione internazionale, nominata su pressione di Austria ed Italia per verificare gli standard della centrale, già nel 1993 aveva espresso 74 raccomandazioni sui cambiamenti tecnici e procedurali necessari per adeguare l'impianto alla normativa dell'Unione europea, che, come è noto, è piuttosto severa.

Uno dei principali problemi dell'impianto è costituito dalle incrinature dei generatori di vapore che determinano perdite, con fuoriuscita di radionuclidi che vengono dispersi nell'atmosfera (ricordiamo ad esempio le perdite verificatesi nei mesi di novembre e dicembre del 1999); questo problema è d'altronde noto, presentandosi in tutte le centrali che utilizzano tale tipo di reattore. Per cercare di tamponare questo gravissimo inconveniente, nella primavera del 2000 vennero installati due nuovi generatori della NEC, in seguito ad un accordo sottoscritto con il consorzio Siemens/Framatom. Il costo di tale intervento fu di 205 milioni di marchi.

Dopo tale intervento, e nonostante la Slovenia dichiarò di seguire una politica tesa ad abbandonare il nucleare, venne approvato un aumento della produzione del 6 per cento (pari a 45 megawatt), con i conseguenti rischi di sovrasfruttamento del reattore e senza che, nel frattempo, i problemi dei generatori fossero definitivamente risolti. Tutto ciò ovviamente per far fronte ad una domanda di energia che, logicamente, è cresciuta nel tempo

Altro aspetto estremamente negativo per la sicurezza della centrale (che, lo ricordo, è collocata a 140 chilometri dalla città di Trieste) riguarda il rischio sismico. Il sito di Krsko è, infatti, uno dei meno adatti per la localizzazione di una centrale nucleare, considerata la presenza di faglie nell'area. È ovvio, inoltre, che la centrale, non rispettando le restrittive specifiche dell'Unione europea sui sismi, non è assolutamente in grado di resistere in caso terremoti e molto forti. Sappiamo che la Slovenia è stata interessata recentemente,

come il nord Italia, da numerosi terremoti di intensità superiore al quinto grado della scala Richter. La capitale della Slovenia, Lubiana, inoltre, situata a 50 chilometri dalla centrale di Krsko, ha già subito due disastrosi terremoti che la distrussero completamente, nel 1511 e, più recentemente, nel 1895.

Altro grave problema per la sicurezza comune è quello relativo allo smaltimento delle scorie radioattive (problema purtroppo condiviso da tutti i paesi che sfruttano all'interno del proprio territorio l'energia nucleare). La Slovenia non ha una destinazione finale per i rifiuti nucleari, ma solo due siti di stoccaggio temporaneo, e la questione di una soluzione definitiva per i rifiuti prodotti nella fase operativa e dallo smantellamento (previsto per il 2024) è stata differita al termine del funzionamento dell'impianto medesimo.

Con l'ingresso nell'Unione europea i requisiti di sicurezza cui la Slovenia avrebbe dovuto adeguarsi sono il rispetto della normativa internazionale (che finora ci risulta essere stata ampiamente disattesa), la soluzione dello smaltimento dei rifiuti nucleari e l'assicurazione di uno *status* indipendente all'Autorità di sicurezza nucleare.

La centrale nucleare di Krsko è stata inserita nella lista delle centrali ad alto rischio nel rapporto dell'associazione Amici della terra-Europa.

Sulle centrali dei paesi dell'est vi è una lista che comprende, purtroppo, altre centrali. Uno dei punti su cui, insieme all'altro firmatario, l'onorevole Boato, insisto, per quanto riguarda l'Italia e per tutto ciò che al nostro Governo e alle istituzioni compete, compete e competerà, è questo: la centrale nucleare di Krsko è a circa 150 chilometri dalla città di Trieste, e quindi prossima al confine nord-orientale italiano. Ci chiediamo cosa sia stato fatto dal nostro Governo per quanto di sua competenza.

La sollecitazione che svolgo attraverso questa interpellanza trae origine da una pressione molto forte, accompagnata anche da una documentazione piuttosto importante, effettuata dall'associazione

Amici della Terra di Trieste. A tale proposito, ho allegato anche numerosi documenti, ma vorrei soprattutto chiedere al Governo perché gli organi competenti non abbiano predisposto ciò che avrebbe dovuto essere fatto, e cioè una adeguata informazione alla popolazione che abita a Trieste o nelle vicinanze della centrale o dei confini, che dovrebbe essere informata sui rischi che corre.

Un altro punto, assolutamente importante da chiarire, riguarda il documento redatto dagli Amici della Terra, che è anche reperibile sul sito dell'associazione, indicante le conseguenze della mancata campagna di prevenzione, che potrebbero essere gravissime nel caso di *fall out* radioattivo, in quanto la popolazione, impreparata ad affrontare l'emergenza, sarebbe preda del panico, con risultati ovviamente disastrosi.

Si pensi che, con riferimento solo alla città di Trieste, la più vicina a Krsko, la nube radioattiva potrebbe raggiungerla in solo due ore circa dal momento dell'incidente nel caso in cui vi fossero forti correnti di nord-est, cioè il vento bora, che sappiamo caratterizzare quella località. In quel caso, i tempi di reazione dovrebbero essere rapidissimi: a tale proposito, gli enti pubblici dovrebbero predisporre, così come prevedono la legge italiana e la normativa europea, i piani di prevenzione e di intervento in caso di incidente radioattivo.

Sappiamo anche che, sempre su sollecitazione degli Amici della terra, la Commissione bicamerale di inchiesta sul ciclo dei rifiuti si è interessata a questo tema e che detta Commissione ha sollecitato, attraverso il suo presidente, la procura della Repubblica di Trieste in modo tale che vi fossero approfondimenti rispetto a quanto scritto nei documenti degli Amici della Terra.

In seguito, sono state effettuate, così come indico in modo abbastanza dettagliato nella mia interpellanza urgente, indagini da parte della Digos di Trieste sui problemi connessi alle cose che non sono

state fatte per la sicurezza della popolazione e che invece avrebbero dovuto essere realizzate dalle nostre istituzioni.

La procura ha poi, con tutta una serie di considerazioni, chiuso l'istruttoria, non ritenendo di procedere. Il problema, tuttavia, è stato sollevato, sempre tramite un esposto da parte della medesima associazione Amici della Terra, a livello europeo.

In una lettera in risposta all'esposto di Amici della Terra il responsabile del dipartimento della Protezione civile ha chiarito che la Protezione civile ha svolto quanto di sua competenza ed ha aggiunto che la parte riguardante la campagna informativa è affidata alla commissione permanente da istituirsi da parte del Ministero della salute. Pertanto, il ministero della salute sarebbe inadempiente. Poiché la mia interpellanza verte anche su questo aspetto, spero che oggi si riesca a fare chiarezza al riguardo.

Inoltre, a fronte dei gravissimi rischi e delle conseguenze che potrebbero derivare da un eventuale incidente, che speriamo non accada mai nella centrale di Krsko, tutti gli adempimenti che debbono essere garantiti riguardano, ad esempio, le strutture sanitarie, che dovrebbero essere attrezzate con centri di decontaminazione per l'accoglienza delle persone e con personale specializzato, ed una rete di interventi e di strutture in grado di assicurare il lavaggio dei pazienti che, nei casi più gravi, dovrebbero essere ospedalizzati e curati con la iodoprofilassi (interventi di decontaminazione che debbono essere effettuati nelle ore immediatamente successive all'irradiazione).

Inoltre, riteniamo che debbano essere assolutamente attuate nel più breve tempo possibile le procedure di applicazione del decreto legislativo n. 230 del 1995, modificato dal decreto legislativo n. 241 del 2000, in attuazione delle direttive 89/618/EURATOM e 96/29/EURATOM, articolo 130, riguardanti la campagna informativa per la popolazione civile (che è fondamentale).

A tale proposito, con una delegazione di cui facevano parte il consigliere regionale dei Verdi in Friuli-Venezia Giulia,

Sandro Metz, rappresentanti dell'associazione Amici della Terra e cittadini di Trieste mi sono recata, alcuni mesi fa, presso la prefettura di Trieste per chiedere se fossero stati approntati i piani di emergenza indicati anche nel documento, allegato all'interpellanza, a firma del consigliere giuridico della Presidenza del Consiglio dei ministri e ...

PRESIDENTE. Onorevole Zanella...

LUANA ZANELLA. ... se fossero stati posti in essere tutti gli adempimenti di competenza del livello decentrato.

Ritengo che sia doveroso garantire la sicurezza, l'informazione e la prevenzione anche perché sarebbe difficile, se non impossibile, intervenire ad incidente avvenuto (ipotesi che spero non debba mai verificarsi).

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

ANTONIO GUIDI, *Sottosegretario di Stato per la salute*. Signor Presidente, onorevole interpellante, a seguito della firma della Trattato di adesione, il 16 aprile 2003, come ben sappiamo, la Slovenia è entrata a far parte a pieno titolo, dal 1° maggio 2004, dell'Unione europea.

In base al principio del pieno recepimento dell'*acquis* comunitario, anche detta regione europea, la Slovenia, come tutti i nuovi Stati membri, si è impegnata a recepire nel proprio ordinamento l'insieme delle discipline comunitarie settoriali, assicurandone la piena attuazione a partire dalla stessa data di adesione.

Per quanto riguarda il settore critico dell'energia nucleare, il diritto comunitario ricomprende una serie di strumenti normativi e politici per la disciplina degli aspetti inerenti la salute (in particolare, la radioprotezione) dei lavoratori e della popolazione, la sicurezza degli impianti nucleari, la gestione dei residui radioattivi e del combustibile irraggiato, la messa in sicurezza e lo smantellamento degli impianti di antica generazione, gli investi-

menti, la promozione della ricerca, l'approvvigionamento, a scopi pacifici, del materiale fissile, il controllo e la salvaguardia del materiale fissile nell'ambito delle misure internazionali di non proliferazione, le relazioni internazionali stesse.

La Commissione europea ha monitorato con attenzione il recepimento da parte della Slovenia dell'*acquis* comunitario in materia di sicurezza nucleare. In particolare, è stato valutato positivamente il programma di ammodernamento 1998-2000 della centrale di Krsko, ritenendo che la sicurezza della centrale sia, allo stato attuale, comparabile al livello di sicurezza presentato dalle centrali nucleari dell'Europa occidentale nel giugno 2001.

Il Consiglio dei ministri dell'Unione europea ha, inoltre, raccomandato ulteriori misure supplementari mirate a garantire la sicurezza e lo sfruttamento di detta centrale e di altre centrali. Tra queste misure figurano la qualificazione sismica delle centrali e l'adozione di un piano nazionale di emergenza. L'attuazione di tale raccomandazione viene monitorata ad oggi a livello consiliare dal gruppo di lavoro sulla sicurezza nucleare a cui partecipa (e ci mancherebbe altro) anche l'Italia che ha inviato nuovamente nel giugno 2002 la Slovenia a completare le attività collegate alla qualificazione sismica di detta centrale.

Si segnala che lo studio pubblicato nell'ottobre 2002 dall'associazione delle organizzazioni dei paesi dell'Europa occidentale in tema di sicurezza nucleare, alla redazione del quale hanno partecipato per l'Italia i rappresentanti dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (APAT), riferisce che la centrale di Krsko, impianto di tipo pressurizzato di progettazione occidentale, ha un livello di sicurezza comparabile con quello delle centrali della stessa generazione in esercizio in altri paesi dell'Europa occidentale. Il rapporto, inoltre, precisa che nel corso dell'anno 2000 era stato completato un esteso programma di modernizzazione dell'impianto stesso.

Il citato gruppo, formato da esperti di sicurezza nucleare di tutti i paesi dell'Unione europea, ha effettuato in due rapporti (2001 e 2002) la valutazione del livello di sicurezza nucleare di tutti i paesi candidati all'ingresso nell'Unione europea, tenendo conto anche del rapporto della WENRA.

Riguardo alla centrale suddetta, il rapporto definitivo del gruppo non ha individuato raccomandazioni ostative ai fini dell'ammissione della Slovenia all'Unione europea.

I rapporti consentono di concludere che il livello di sicurezza di questa centrale, come già detto precedentemente, è in linea con quello di molte altre in esercizio nell'Unione, confermando che nell'anno 2000 le autorità slovene hanno completato un programma di miglioramento del livello di sicurezza, al fine di garantire nel tempo il parallelismo con i livelli di sicurezza delle altre centrali dell'unione.

Si ricorda inoltre che la Slovenia è parte contraente della convenzione sulla sicurezza nucleare e, come tale, è soggetta a periodici processi di revisione delle condizioni di sicurezza nucleare da parte degli Stati contraenti.

Dopo l'incidente della centrale di Chernobyl, è stata avviata da parte del Dipartimento della protezione civile, afferente alla Presidenza del Consiglio dei ministri, l'elaborazione di un piano nazionale per le emergenze nucleari, al fine di fronteggiare quegli eventi incidentali che, per intensità ed estensione, necessitano di azioni di intervento coordinate anche a livello nazionale ed internazionale.

L'attuale piano delle misure protettive contro le emergenze radiologiche, redatto nel luglio del 1996, ai sensi della legge 24 febbraio 1992 n. 225, istituzione del Servizio nazionale della protezione civile e dell'articolo 126 del decreto legislativo 17 marzo 1995 n. 230, prende in considerazione eventi incidentali che possono comportare la dispersione di materiale radioattivo su aree vaste del territorio italiano (incidenti che avvengono in impianti ubicati oltre frontiera, cadute di satelliti con sistemi nucleari a bordo).

Ai fini della valutazione delle conseguenze sanitarie e ambientali in caso di un evento incidentale presso una centrale oltre frontiera è stato preso come riferimento un incidente severo che abbia luogo in una centrale nucleare (reattore ad acqua leggera) da 1000 MWE, ubicata a circa 150 chilometri dal confine italiano. È stato inoltre ipotizzata una condizione di diffusione atmosferica particolarmente sfavorevole, nella quale il campo di vento rappresentativo della situazione meteorologica prevalente è tale da causare la contaminazione di vaste aree del territorio nazionale nelle prime ventiquattro ore successive all'incidente.

Le valutazioni dosimetriche effettuate hanno evidenziato che per lo scenario incidentale ipotizzato non sono prevedibili sul territorio italiano dosi tali da provocare effetti acuti fra la popolazione. Va precisato che attualmente è in corso l'aggiornamento di tale piano.

Si fa presente inoltre che nell'anno 2000 si è svolta la prima esercitazione nazionale di emergenza che è stato organizzata dal citato dipartimento per verificare l'adeguatezza delle procedure di attivazione del piano, alla quale hanno partecipato attivamente i seguenti enti e strutture: dipartimento della Protezione civile (centro situazioni/sala operativa, servizio rischio nucleare dell'ufficio prevenzione e previsione); Ministero dell'interno con il suo centro operativo; APAT (centro di emergenza); il centro di elaborazione e valutazione dati, di cui fanno parte due esperti dell'Istituto superiore di sanità; agenzie regionali per l'ambiente.

Sono stati informati dell'evento incidentale gli uffici della Protezione civile di tutte le regioni italiane. È stata inoltre simulata l'attivazione, sia degli organi decisionali previsti nel piano (comitato operativo e sezione nucleare della commissione grandi rischi), sia della rete rilevamento Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

È stato coinvolto nelle esercitazioni anche l'ufficio stampa della Protezione civile per la predisposizione di comunicati

stampa simulati sull'evento incidentale, sulla sua evoluzione e sulle azioni intraprese dal competente Dipartimento.

Il problema di una corretta e tempestiva informazione al pubblico non ha ancora trovato un'efficace soluzione; l'Italia ha partecipato alle esercitazioni internazionali, denominate INEX, organizzate dalla Nuclear Energy Agency (NEA) a partire dal 1993, che avevano, tra l'altro, l'obiettivo di verificare l'adeguatezza dei mezzi e delle procedure predisposti nei piani di emergenza a livello nazionale.

In tali occasioni era stata messa in evidenza la necessità di una tempestiva e ripetuta informazione al pubblico, in particolare ogni volta che erano disponibili notizie ufficiali internazionali sull'evento incidentale e sulla sua evoluzione e/o valutazioni della situazione in corso o quando si dovevano fornire notizie sulle azioni decise dalle autorità.

La legislazione italiana (decreto legislativo n. 230 del 1995) affida ad una commissione permanente il compito di predisporre schemi generali per le informazioni da diffondere in caso di una emergenza radiologica; sulla base di tali schemi, il prefetto o il Dipartimento della protezione civile, nell'ambito delle proprie competenze, stabiliscono le modalità operative per la definizione e la diffusione dell'informazione stessa.

La commissione è nominata con decreto del ministro della salute, di concerto con i ministri dell'interno, del Dipartimento della protezione civile, e dell'ambiente e della tutela del territorio, sentita l'APAT (ex ANPA), e deve essere composta, come lei saprà sicuramente, da 15 esperti di radio protezione, protezione civile e comunicazione di massa, il che è alquanto complesso.

Il Ministero della salute, sentite le amministrazioni concertanti e gli enti consultivi, ha, già da tempo, predisposto uno schema di decreto.

A seguito delle sopravvenute modifiche del Titolo V della Costituzione e in ragione della competenza regionale in materia di tutela del territorio e della salute della popolazione, si è ritenuto opportuno mo-

dificare tale schema di decreto, prevedendo la partecipazione dei sei esperti, su quindici, segnalati dalle regioni e dalle province autonome.

Tale schema è stato trasmesso al Dipartimento delle politiche comunitarie della Presidenza del Consiglio dei ministri, al fine del successivo inoltro all'esame della Conferenza Stato-regioni.

La prefettura dell'ufficio territoriale del Governo di Trieste — entriamo nello specifico dell'interpellanza — ha precisato che esiste, peraltro, in provincia una rete di rilevamento automatico della radioattività in tempo reale per consentire il tempestivo avviso alla popolazione.

In merito ad eventuali incidenti che dovessero verificarsi ad unità navali a propulsione nucleare nel porto di Trieste, è in avanzata fase di predisposizione l'aggiornamento del piano, che conterrà una parte espressamente dedicata all'informazione della popolazione sulle misure di protezione sanitaria, nonché — come anche lei ha sottolineato, onorevole Zanella — sui comportamenti da adottare nei casi di emergenza radiologica.

Da tale piano saranno, quindi, sottratte alla pubblica consultazione le parti coperte da classifica di segretezza.

Per quanto riguarda, più specificatamente, il piano nazionale redatto dal Dipartimento della protezione civile, è stato segnalato l'inserimento di un apposito capitolo dedicato al tema di informazioni che, recependo sostanzialmente il contenuto della direttiva 86/618 Euratom, stabilisce i principi generali in materia di informazione destinata alla popolazione potenzialmente interessata da un'emergenza oggettiva (informazione preventiva) ed a quella concretamente interessata dall'emergenza (informazione in emergenza).

Sulla base del piano nazionale, il Dipartimento provvede alla predisposizione e diffusione agli organi radiotelevisivi e di stampa, nonché alle regioni, di bollettini, comunicati ed informazioni concernenti l'emergenza radiologica, utilizzando principalmente le stazioni radiotelevisive nazionali, opportunamente supportate da quelle locali.

La popolazione interessata dall'emergenza radioattiva, pertanto, potrà ricevere, con modalità rapide e ripetute nel tempo, informazioni riguardanti l'avvenuta emergenza e le sue caratteristiche (tipo, origine, portata e prevedibile — fino ad un certo punto — evoluzione), le disposizioni, in funzione del tipo di emergenza, le autorità e gli utenti a cui rivolgersi per ulteriori informazioni e per consiglio, assistenza e soccorso.

Il citato Dipartimento ha inserito, in un apposito allegato, le linee guida per la pianificazione provinciale di emergenza, allo scopo di individuare i criteri di definizione dei suddetti piani di emergenza esterni, di competenza prefettizia, e, inoltre, i principi per una corretta educazione ed informazione della popolazione sul rischio radiologico.

Per quanto attiene all'area di Trieste, il Dipartimento della protezione civile ha confermato di essere stato contattato dalla competente prefettura, al fine della predisposizione di un piano di informazione preventiva alla popolazione sul rischio connesso alla presenza di navigli a propulsione nucleare attraccanti nella rada di Trieste.

La prefettura, pertanto, è stata invitata a procedere alla revisione del proprio piano di emergenza, affrontando in tale ambito il problema dell'informazione, con la disponibilità, da parte del citato Dipartimento, a garantire il necessario supporto tecnico.

Il documento informativo, predisposto per lo specifico scenario connesso all'area portuale di Trieste, sarà valido anche per scenari differenti, come quello derivante da possibili — ma che auspico non si verificano — realtà incidentali alla centrale nucleare di Krsko.

PRESIDENTE. L'onorevole Zanella ha facoltà di replicare.

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, non posso ritenermi soddisfatta, perché la risposta data dal sottosegretario poco aggiunge a quanto già era in mio possesso, a livello di informazioni e perché siamo

ancora molto lontani dall'attuazione sia di quanto previsto dalla normativa sia di quanto richiesto, ai sensi della documentazione in mio possesso, da parte del Dipartimento della protezione civile.

Rilevo una questione: nel documento — di cui possiedo copia —, in relazione alla denuncia alla Commissione europea in merito alla prevenzione delle emergenze radiologiche, presentata dall'associazione Amici della Terra, ed a cui risponde la Presidenza del Consiglio dei ministri, nella persona di Guido Bertolaso, con un protocollo dell'agosto 2003, già si parla degli adempimenti in capo alla commissione permanente — citata anche dal sottosegretario, nella sua risposta — per l'informazione sulla protezione contro i rischi da radiazioni ionizzanti, organo che — è confermato oggi — non è ancora stato istituito. Si insiste sempre sulla modifica del Titolo V della parte II della Costituzione, ormai anche quando si tratta di scusarsi per ritardi imputabili invece ad altri motivi, la cui natura ignoro totalmente. È da molti anni, infatti, che la citata commissione permanente avrebbe dovuto essere istituita. Da essa sembra dipendere, poi, tutto, ivi comprese le procedure di informazione alla popolazione sull'eventualità che si verifichi un'emergenza radiologica o nucleare.

Ritengo che non si possa andare avanti per anni invocando il coordinamento Stato-regioni rispetto all'attuazione del Titolo V della parte II della Costituzione. Ciò anche perché i criteri rispetto alla garanzia della salute dei cittadini competono all'autorità statale. Su tale aspetto non vi è alcun dubbio. È altrettanto chiaro che il coordinamento dell'attuazione della tutela e di tutte le azioni rilevanti in caso di simili emergenze compete a tutte le istituzioni.

Ho avuto la possibilità di interloquire con il viceprefetto di Trieste in merito alla questione, ed ho a mia disposizione una recente risposta del prefetto della stessa città, dottor Sottile, del 25 novembre 2004. Si tratta di una risposta data al presidente degli Amici della Terra di Trieste, Roberto Giurastante, in merito alla richiesta di

quest'ultimo di conoscere l'esistenza - di competenza della prefettura - dei piani di emergenza esterna radiologica rispetto all'esistenza del sito Krsko e della relativa centrale nucleare.

Il prefetto, relativamente alla richiesta di notizie, ha comunicato che non sono stati predisposti piani di emergenza espressamente dedicati ad eventuali incidenti che dovessero interessare l'impianto elettronucleare di Krsko. Egli ha risposto con le parole che ho sentito anche oggi ripetere dal sottosegretario, affermando che in provincia esiste una rete di rilevamento automatico della radioattività in tempo reale, per consentire il tempestivo avviso della popolazione in merito ad eventuali incidenti che dovessero verificarsi ad unità navali a propulsione nucleare nel porto di Trieste e che è in avanzata fase di predisposizione l'aggiornamento del piano, che conterrà una parte espressamente dedicata all'informazione della popolazione e così via. Si tratta di promesse, intenzioni e progetti richiamati in questa sede, a distanza di alcuni mesi, anche dal rappresentante del Governo.

Purtroppo, Trieste e il Friuli-Venezia Giulia si trovano a dover affrontare problemi di sicurezza gravissimi. Infatti, in mare vi possono essere unità militari a propulsione nucleare, ad Aviano (che si trova a pochi chilometri di distanza) ci sarebbero - lo ha affermato anche il collega Ballaman in una sua recente intervista ad un quotidiano) testate nucleari statunitensi; inoltre, Krsko si trova a pochissimi chilometri e sappiamo che, in caso di incidente - checché ne dicano le carte, i documenti e le mediazioni cui logicamente si è dovuti addivenire per accettare lo Stato della Slovenia all'interno dell'Unione europea - ci troveremmo assolutamente impreparati dal punto di vista dell'organizzazione, della prevenzione e delle modalità con cui affrontare un'emergenza di questa natura.

Ritengo che si tratti anche di un'assunzione di responsabilità da parte dei rappresentanti in Parlamento avanzare richieste puntuali, precise e doverose e far pressione affinché le responsabilità ven-

gano effettivamente assunte. Nella mia interpellanza si chiede se vi siano responsabilità per i ritardi nell'attuazione del decreto legislativo n. 241 del 2000, che ha modificato quello precedente (decreto legislativo n. 230 del 1995).

Si chiede, inoltre, se vi siano progetti perché l'Italia si attivi, anche a livello di Unione europea, proprio per risolvere questo problema (non si tratta, infatti, di risolvere tutti i problemi che sono nell'ordine delle cose e del lavoro svolto all'interno dei vari organismi comunitari). Chiediamo, infine, se non si debba affrettare l'istituzione di questa commissione permanente.

In merito a tali precise questioni oggetto della mia interpellanza, il mio livello di conoscenza è esattamente analogo a quello in mio possesso addirittura più di un anno fa, quando presentai un'interrogazione a risposta scritta che non venne ammessa perché sarebbe stata ancora in corso un'indagine da parte della procura di Trieste. Peraltro, la mia interrogazione, presentata nel mese di novembre, era anche successiva alla chiusura delle indagini da parte della procura, avvenuta un mese prima. A parte i disguidi e i ritardi dovuti, evidentemente, ad una informazione imprecisa, oggi lamento l'estremo ritardo con cui viene affrontato tale problema.

Siccome conosco il sottosegretario Guidi, che so essere persona molto attenta e responsabile, chiedo che si faccia parte in causa, affinché si possa ottenere effettivamente una risposta adeguata alle necessità e anche alle richieste della popolazione e di chi la rappresenta.

**(Rinvio interpellanza urgente Ercole
- n. 2-01450)**

PRESIDENTE. Avverto che, su richiesta del presentatore, sulla quale ha convenuto il Governo, lo svolgimento dell'interpellanza urgente Ercole n. 2-01450 è rinviato ad altra seduta.

(Realizzazione di interventi strutturali progettati da FS sulla rete regionale del Lazio - n. 2-01456)

PRESIDENTE. L'onorevole Tocci ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01456 (vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 4).

WALTER TOCCI. Signor Presidente, abbiamo presentato questa interpellanza urgente perché vogliamo raccogliere il grido di dolore che viene dai pendolari del Lazio. Tutte le cronache cittadine ci raccontano ormai ogni giorno dei disagi crescenti nel trasporto ferroviario della regione. Vi sono treni soppressi con percentuali assolutamente intollerabili, ritardi che sono diventati ormai la norma su tutte le direttrici più importanti, un degrado complessivo del servizio, della pulizia e del *comfort* e, soprattutto, una situazione quasi di blocco del servizio. Infatti, basta ascoltare le esperienze quotidiane di tanti pendolari per sapere che ormai per tutte le grandi linee ferroviarie che portano a Roma, già quando i treni partono dalle stazioni di testa, si riempiono immediatamente e, quindi, faticano a raccogliere gli altri passeggeri durante il tragitto. Questa è la scena che si ripete tutte le mattine a Civitavecchia, Ladispoli, Cesano, Monterotondo, Lunghezza, Ciampino, eccetera.

D'altro canto, saluto con piacere la presenza del sottosegretario Moffa. Sono contento che sia lui a rispondere a questa nostra interpellanza perché, prima di tutto, egli conosce bene i problemi e, quindi, il confronto è sicuramente più efficace tra persone, come siamo noi e il sottosegretario Moffa, che sono a conoscenza del problema. Inoltre, lo dico con piacere, il sottosegretario Moffa è una persona seria e, quindi, mi aspetto da lui delle risposte e, possibilmente, degli impegni.

Ci siamo domandati, innanzitutto, per quale motivo c'è stata questa esplosione del disagio. Intendiamoci bene: qui nessuno di noi vuole fare demagogia. Sappiamo che il servizio ha sempre avuto dei

problemi. Però, sarebbe veramente ipocrita negare che in questi ultimi mesi c'è stato un salto di qualità, purtroppo in negativo, cioè che vi sia stato un aggravamento. Allora, ci siamo domandati qual è la ragione di questo improvviso aggravamento. A nostro giudizio, la ragione sta nello squilibrio che si è creato tra domanda e offerta. In questo squilibrio c'è un aspetto positivo e uno negativo. L'aspetto positivo consiste nel fatto che in questi ultimi dieci anni è cresciuta fortissimamente la domanda di trasporto ferroviario, cioè ci sono tanti cittadini del Lazio che hanno scoperto la convenienza di andare a lavorare utilizzando il treno e il trasporto pubblico. Questo è certamente un fatto di straordinaria importanza. Purtroppo, c'è stato anche l'aspetto negativo, ossia, di fronte a questa crescita della domanda, si è tagliata l'offerta e si è bloccata tutta la politica di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie che era stata avviata negli anni precedenti.

Ricordo al sottosegretario che negli anni tra il 1993 e il 2000, su impulso delle amministrazioni locali e con i finanziamenti dei Governi dell'Ulivo, abbiamo realizzato nell'area ferroviaria laziale un investimento per le infrastrutture di 2.600 miliardi di vecchie lire.

Quindi, il ritmo di investimento è stato di circa 600 miliardi l'anno. Adesso tale volume di investimenti è crollato a 140 miliardi l'anno. Non solo, analizzando tali 140 miliardi scopriamo che si tratta sostanzialmente di due voci: una è l'alta velocità, l'altra è la galleria in fase di realizzazione tra San Pietro e Trastevere, due opere pubbliche iniziate negli anni dei Governi dell'Ulivo. Ciò significa che negli anni del Governo Berlusconi e dell'amministrazione Storace nessun'opera pubblica nuova si è aggiunta al programma avviato.

In seguito agli interventi infrastrutturali degli anni novanta - come dicevo prima - molti cittadini hanno scoperto la convenienza di prendere il treno. Il volume di trasporto di 143 mila passeggeri al giorno è aumentato, fino all'anno 2000, del 78 per cento, e l'aumento è proseguito anche negli anni successivi fino a raggiun-

gere il 100 per cento: in dieci anni sono raddoppiati gli utenti delle ferrovie del Lazio. Tutto ciò con alcune punte molto elevate: tra Cesano e San Pietro abbiamo realizzato una nuova ferrovia locale che è la più bella ferrovia di trasporto metropolitano realizzata in Italia negli ultimi decenni. Solo quest'ultima infrastruttura ha avuto un aumento di utenti di oltre il 300 per cento.

A fronte di tale grande fenomeno di centinaia di migliaia di cittadini che scoprivano il trasporto ferroviario, l'amministrazione del presidente Storace ha bloccato l'offerta di trasporto. Il finanziamento del contratto di servizio, quindi i soldi spesi per far viaggiare treni, nell'anno 2000 era di 163 milioni di euro. Ebbene, signor sottosegretario, il contratto di servizio del 2005 è in atto con la stessa cifra dell'anno 2000, solo che quei 163 milioni di euro hanno subito una svalutazione con l'inflazione. Ho fatto alcuni conti ed è come se, in termini di valore reale, avessero perduto 15 milioni di euro, cioè circa il 10 per cento. Dunque, la regione Lazio sta erogando un servizio con risorse in termini reali del 10 per cento inferiori rispetto a quelle dell'anno 2000.

La prima domanda che le rivolgo è per quale motivo il Governo Berlusconi non aumenti il fondo per i contratti di servizio regionali. Se lei non è in grado di prendere questo impegno, domanderemo al presidente Storace perché in cinque anni non è stato in grado di aggiungere risorse regionali a tale contratto di servizio, cosa che hanno fatto altre amministrazioni regionali. Non mi riferisco solo a quelle del centrosinistra, come l'Emilia e la Toscana, ma anche a regioni del centrodestra: Formigoni, in Lombardia, ha messo soldi regionali in più sul contratto di servizio e così hanno fatto il Veneto ed il Piemonte. Non è che il presidente Storace non avesse i fondi, dato che in questi giorni siamo venuti a sapere che sta spendendo — se le cifre sono esatte — circa 12 milioni di euro per mandare un satellite nello spazio. Signor sottosegretario, con tale cifra piuttosto che mandare una persona verso la luna si potevano mandare 10 mila pendo-

lari verso la città di Roma: sarebbe stata sicuramente una scelta più efficace per l'interesse pubblico.

La regione ha ulteriormente aggravato la situazione perché non ha controllato il servizio prestato da Trenitalia: dal 2001 non ha fatto nessuna multa a Trenitalia per i ritardi e per i disservizi.

Voglio ricordare che poche settimane fa il presidente della regione Veneto, Galan, ha sanzionato Ferrovie dello Stato per 3 milioni di euro ed ha restituito tale somma ai pendolari attraverso degli sconti sugli abbonamenti. Questa è la realtà. Vi è quindi una diminuzione sul servizio ed un blocco degli interventi strutturali per gli investimenti. L'unica opera pubblica che si è vista è stato il cambio del nome. Una volta si chiamavano Ferrovie metropolitane, adesso si chiamano Ferrovie regionali. Questa è l'unica novità che c'è stata in questi anni.

Vi sono progetti importanti sui quali è mancato il finanziamento da parte dello Stato. Al riguardo chiediamo la sua valutazione, sottosegretario, e se possibile le chiediamo anche di fornirci delle assicurazioni con l'assunzione di impegni in tal senso. Ho ricordato prima lo straordinario successo della ferrovia San Pietro-Cesano. Era chiaro a tutti — anche a lei come presidente della provincia — che occorreva proseguire quel programma, prolungando il raddoppiamento da Cesano a Bracciano. Ebbene, dal 2001 ad oggi, il Governo Berlusconi non ha mai finanziato tale prolungamento.

In secondo luogo, l'anno prossimo si concluderà l'alta velocità; ciò consentirà di liberare dal traffico nazionale due importanti direttrici: la Cassino e la Formia. Mancando solo un anno, occorreva dunque prepararsi e mettere in campo soldi e progetti, per trasformare queste due direttrici, che possono diventare due grandi assi ferroviari regionali; quindi nuove stazioni, adeguamento tecnologico, nuovi treni. Invece, non è stato fatto nulla, mentre il 2006 è ormai vicino. Si sta perdendo un'occasione di sfruttare linee ferroviarie che potrebbero essere utilizzate più proficuamente per i pendolari.

In terzo luogo, per quanto riguarda la tratta Roma-Guidonia, era stato previsto un finanziamento nel 2002, risultato non sufficiente. A tutt'oggi, nel 2005, nella finanziaria non c'è ancora il fondo integrativo che è necessario per indire la gara d'appalto. Oltre a questo vi sono i ritardi nella Conferenza dei servizi. La regione, proprio martedì, dopo ben otto mesi dall'indizione della Conferenza, si è dichiarata impreparata e quindi non si è potuto procedere all'approvazione del progetto.

Ed ancora, mi riferisco alla linea Monterotondo-Fiumicino, la nuova stazione, molto attesa anche dagli operatori economici, che stanno realizzando grandi investimenti ed insediamenti in quella zona. E poi vi è Vigneto. Proprio martedì è stata presentata la nuova gara d'appalto per la linea C della metropolitana. È infatti previsto a Vigneto un nodo di scambio tra ferrovia e metropolitana, ma non ci sono i soldi per costruire la stazione ferroviaria, che si integra con la stazione di Pigneto della linea C. Occorre reperirli nel bilancio dello Stato per il 2005 o al massimo per il 2006. Veramente i soldi non ci sono neanche per la linea C!

Mi consenta, signor sottosegretario, di aprire una parentesi. Quando ci siamo visti pochi giorni fa, nel corso di un dibattito televisivo, ho detto che la gara che si sta facendo per la linea C ha soltanto i finanziamenti già stanziati a suo tempo dai Governi dell'Ulivo, mentre non c'è alcun finanziamento aggiuntivo da parte del Governo Berlusconi. Lei si è un po' scandalizzato di questa mia dichiarazione. Ebbene, essendo lei un bravo amministratore locale, capisco anche il suo sconcerto, perché sia a me sia lei hanno insegnato che per fare una gara d'appalto occorre avere tutto il finanziamento dell'opera. Ed era infatti così fino a qualche anno fa. Però — forse lei non se ne è accorto, perché faceva un altro mestiere — Tremonti, con la sua finanza creativa, ha cambiato questa regola aurea. Oggi in Italia è possibile mettere in appalto un'opera anche se non c'è il finanziamento completo. Quindi la gara d'appalto, che è stata annunciata per la linea C, è coperta

soltanto con i finanziamenti già stanziati a suo tempo, mentre non c'è alcun finanziamento aggiuntivo che possa essere rivendicato dal Governo Berlusconi.

Pensiamo poi a Civitavecchia, che ...

PRESIDENTE. Onorevole Tocci, la invito a concludere.

WALTER TOCCI. ...ha la grande possibilità di integrare la ferrovia con il porto. Sappiamo l'importanza dei porti con i nuovi flussi commerciali che interessano il Mediterraneo.

Vi sarebbero anche altre questioni, come i soldi per le ex ferrovie concesse: 240 milioni di euro furono assegnati, tra il 2000 ed il 2002, alla regione Lazio.

Non è stato speso un euro sulla Romagnord, sulla Roma-lido e sulla Roma-Pantano. Lei è competente per Roma capitale e, pertanto, le chiedo: perché non convoca il presidente Storace e gli chiede il motivo per cui dei 240 milioni di euro (stanziati ormai da tre, quattro anni) non è stato speso nemmeno un euro a tale riguardo e perché non è stato aperto nemmeno un cantiere?

Si assuma tale impegno e solleciti la regione Lazio! Sono soldi che lo Stato ha assegnato alla regione perché vengano spesi, non perché si tengano nei cassetti. Questi sono i problemi che abbiamo inteso sollevare!

La questione che le pongo è molto semplice: nessuna delle opere che ho citato è stata inserita nella legge obiettivo. Ciò significa che non ritenete nessuna di tali opere di interesse nazionale (non le ritenete importanti)! Sappiamo che nell'elenco della legge obiettivo è rientrato di tutto, ma nessuna di queste opere ferroviarie! Per un momento sembrava venisse considerata la stazione di Ciampino, per quanto riguarda il nuovo collegamento con l'aeroporto, ma poi è stata cancellata.

Pertanto, le chiedo: potete assumere l'impegno di finanziare queste opere? Potete sbloccare questo programma ferroviario molto atteso dai cittadini, visto che gli stessi si stanno convincendo dell'utilità e dell'efficacia dei treni? Che cosa potete

fare per rimuovere gli ostacoli, i freni, la paralisi prodotta dalla regione Lazio nei confronti di questo piano? Queste sono le domande che le poniamo!

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

SILVANO MOFFA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Onorevole Tocci, la ringrazio per le espressioni che ha voluto usare nei miei confronti e mi auguro di poter avviare con lei un confronto, oltre che civile, teso al massimo sforzo per risolvere i problemi che, come correttamente lei stesso ha evidenziato, non si sono originati oggi, ma affondano le radici nel passato.

Lei, insieme agli altri interpellanti, ha posto una serie di quesiti che richiedono una risposta abbastanza ampia ed articolata. Bisogna inquadrare correttamente l'argomento che lei ha evidenziato nell'interpellanza, cercando di focalizzare innanzitutto il panorama degli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria del Lazio.

I contratti di programma vigenti, stipulati con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, prevedono molti interventi nella regione Lazio. Oltre che dalle opere connesse alla realizzazione del sistema alta velocità, consistenti sostanzialmente nella penetrazione urbana della linea al nodo di Roma, la regione risulta interessata da una serie di investimenti sulla rete convenzionale, il cui importo complessivo si aggira intorno a 4,5 miliardi di euro.

A questa somma, occorre aggiungere gli importi relativi alle nuove opere introdotte ai sensi della legge obiettivo (la linea Passo Corese-Rieti ed il nuovo centro intermodale del Tevere per circa un miliardo di euro), e quota parte degli interventi tecnologici inerenti la sicurezza e la circolazione ferroviaria in corso di attuazione sull'intera rete nazionale.

Nel triennio che va dal 2001 al 2003, i citati investimenti sulla rete convenzionale hanno fatto registrare contabilizzazioni superiori a 280 milioni di euro. I princi-

pali incrementi dello stato di avanzamento hanno riguardato innanzitutto il potenziamento del tratto urbano della linea Roma-Viterbo.

L'intervento, dal costo complessivo di 361 milioni, ha consentito la realizzazione dei raddoppi e delle elettrificazioni delle tratte San Pietro-La Storta e La Storta-Cesano, mentre è in fase di realizzazione l'esecuzione del quarto binario tra Trastevere e San Pietro ed il completamento della fermata Quattro Venti.

Le contabilizzazioni al 31 dicembre 2003 ammontano a 308 milioni, dei quali circa 67 nel triennio 2001-2003.

Altri interventi sono quelli di potenziamento tecnologico e di sistemazione a piano regolatore generale delle stazioni di Roma Ostiense, Trastevere e Tuscolana.

L'intervento, del costo complessivo di 73 milioni, è funzionale al nuovo assetto del piano del ferro e alla separazione dei traffici passanti nord-sud dai traffici metropolitani interessanti il nodo di Roma. Le contabilizzazioni al 31 dicembre 2003 ammontano a 60 milioni, dei quali circa 25 nel triennio 2001-2003.

Passiamo poi alla realizzazione del blocco automatico banalizzato sulla Roma-Napoli (via Formia). Si tratta di un intervento del costo complessivo di 49 milioni, che consiste nella realizzazione di nuovi apparati tecnologici sulla linea che va dalla stazione Casilina a Pomezia, Campoleone e fino Cisterna di Latina. Le contabilizzazioni al 31 dicembre 2003 ammontano a 17 milioni, tutte effettuate nel triennio 2001-2003.

È prevista la realizzazione del sistema di comando e controllo delle linee Roma-Genova e Pontremolese, anche qui con un'incidenza nella regione Lazio pari a circa il 35 per cento. L'intervento, del costo complessivo di 437 milioni, consiste nell'esecuzione del sistema di comando e controllo del traffico dell'itinerario tirrenico Roma-Genova, nel completamento del sistema di distanziamento dei treni a correnti codificate lungo la linea e nelle stazioni e nella soppressione di passaggi a

livello. La contabilizzazione al 31 dicembre 2003 ammonta a 321 milioni, dei quali circa 110 nel triennio 2001-2003.

Vi è poi la realizzazione del sistema di controllo della marcia del treno nel nodo di Roma. Oltre agli interventi diffusi sul territorio, il contratto di programma ha previsto questo intervento specifico per la sicurezza della circolazione nel nodo di Roma. I nodi di Roma, Napoli e Milano rientrano infatti nella prima fase prevista per detto importante attrezzaggio. L'intervento, del costo complessivo di 33 milioni, registra contabilizzazioni al dicembre 2003 pari a 18 milioni, dei quali circa 15 nel triennio 2001-2003.

Per quanto riguarda l'intervento infrastrutturale nelle aree della stazione Tiburtina e il nodo di interscambio, l'intervento, del costo complessivo di 174 milioni, costituisce la prima fase della futura esecuzione della nuova stazione e prevede la realizzazione di piastre di base, di percorsi pedonali di attraversamento, di marciapiedi, pensiline, l'adeguamento di fasci di binari ed interventi tecnologici. Le contabilizzazioni al 31 dicembre 2003 ammontano a 56 milioni, dei quali circa 11 nel triennio 2001-2003.

Altri interventi sono stati sostanzialmente ultimati nel triennio sopra preso a riferimento (2001-2003). Tra questi la sistemazione a piano regolatore generale ed apparati di controllo della stazione di Roma Termini. Costo complessivo 84 milioni e il sestuplicamento Roma Tiburtina-smistamento, del costo complessivo di 43 milioni di euro.

In merito ai recenti finanziamenti, si fa presente che le leggi finanziarie approvate dal 2002 al 2005 hanno recato nuove risorse, per interventi che interessano la rete convenzionale della regione, per circa 500 milioni di euro. Gli investimenti che ne hanno maggiormente beneficiato sono i seguenti.

La realizzazione della gronda merci di Roma: l'intervento, del costo stimato di 1.392 milioni di euro, è finanziato per 40 milioni di euro, 30 dei quali recati dalla legge finanziaria per il 2004. Basato su una iniziale analisi delle attuali e future

criticità del nodo di Roma, prevede la realizzazione di un nuovo collegamento nord-sud che consentirà l'instradamento dei treni merci dalla Firenze-Roma e dalla Pisa-Roma verso la linea Roma-Formia-Napoli, utilizzando la cintura nord ed una nuova linea di cintura a sud che, diramandosi da Ponte Galeria, andrà ad innestarsi a sud di Campoleone, sulla Roma-Formia. La nuova infrastruttura avrà una estensione di circa 64 chilometri. Il progetto ha fatto registrare le prime contabilizzazioni nel 2003 e, pertanto, risulta avviato.

Il potenziamento della Roma-Pescara: l'intervento, del costo di 52 milioni di euro, è stato interamente finanziato dalla legge finanziaria per il 2003. Prevede interventi tecnologici, piccole varianti e soppressione di passaggi a livello, finalizzati all'incremento della sicurezza, del *confort* e della capacità della linea.

Il potenziamento tecnologico della Chiusi-Roma (linea lenta Firenze-Roma): l'intervento, del costo di 52 milioni di euro, è stato interamente finanziato dalle leggi finanziarie per il 2002 e per il 2003. Prevede interventi tecnologici, nuovi apparati di stazione, costruzione di sottopassaggi e interventi di velocizzazione degli itinerari.

Il raddoppio della Prenestina-Lunghezza: l'intervento, del costo di 75 milioni di euro, ha visto completare il proprio finanziamento grazie all'emanazione delle leggi finanziarie per gli anni 2004 e 2005, che hanno recato 37 milioni di euro. Prevede la realizzazione di un nuovo binario di raddoppio in affiancamento all'esistente, nel tratto Salone-Lunghezza, ed il raddoppio su nuova sede, in affiancamento alla penetrazione AV del nodo, della tratta Prenestina-Salone.

Il raddoppio della linea Lunghezza-Guidonia e altri interventi nelle stazioni e sulle linee convenzionali della regione connesse agli investimenti AV/AC: questi interventi, del costo stimato di circa 178 milioni di euro, sono stati completamente finanziati dalle leggi finanziarie per gli anni 2003, 2004 e 2005. Per quanto concerne il raddoppio della Lunghezza-Gui-

donia, con decreto ministeriale del 4 gennaio 2005, è stata indetta la Conferenza di servizi per la valutazione e l'approvazione del progetto definitivo della tratta. I lavori della Conferenza sono iniziati il 15 gennaio scorso.

Il potenziamento del tratto urbano della linea Roma-Viterbo: l'intervento, già precedentemente citato, del costo di 361 milioni di euro, ha visto completare il proprio finanziamento grazie all'approvazione della legge finanziaria per il 2004, che ha recato 25 milioni di euro.

Il blocco automatico banalizzato sulla Roma-Napoli (via Formia): l'intervento, anche questo precedentemente citato, del costo di 49 milioni di euro, ha visto completare il proprio finanziamento grazie all'approvazione della legge finanziaria per il 2004, che ha recato 23 milioni di euro.

La realizzazione del sistema di comando e controllo delle linee Roma-Genova e Pontremolese: l'intervento, già precedentemente citato, del costo di 437 milioni di euro, ha visto completare il proprio finanziamento grazie all'approvazione delle leggi finanziarie per gli anni 2004 e 2005, che hanno recato 83 milioni di euro.

Inoltre, si fa presente che, secondo le procedure accelerate e emanate ai sensi della legge obiettivo, con delibera del 19 dicembre 2003, il CIPE ha approvato il progetto preliminare della nuova linea Passo Corese-Rieti, che reca un importo complessivo di 792 milioni di euro.

L'intervento consiste nella realizzazione della nuova linea ferroviaria a semplice binario, di lunghezza pari a 49 chilometri circa, che collega le stazioni di Fara Sabina — attualmente operativa sulla linea Chiusi-Roma — e di Rieti — attualmente operativa sulla linea Terni-L'Aquila-Sulmona — con stazione intermedia a Osteria Nuova a servizio del bacino centrale della linea. Il tracciato è caratterizzato dalla presenza di tre gallerie «lunghe», dotate di appositi attrezzaggi ai fini della sicurezza (discenderie, cunicoli carrabili o pedonali, *bypass* pedonali e finestre), di cui la più lunga (galleria Ornaro) misura 7,5 chilometri.

Recentemente, infine, è stato effettuato, su indicazione del CIPE, uno studio di fattibilità per la velocizzazione dell'intera linea Roma-Pescara attraverso l'esecuzione di varianti, molte delle quali fuori sede, che comporteranno una significativa riduzione del tracciato. In esito allo studio effettuato, il CIPE, nella riunione del 20 dicembre 2004, ha sancito la definitiva introduzione di detto progetto nel contratto di programma (costo stimato 1.184 milioni), finanziandone la successiva fase di progettazione preliminare.

Dopo avere evidenziato nel dettaglio lo sforzo che il Governo e le Ferrovie dello Stato stanno effettuando per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del Lazio, si può più serenamente affrontare la tematica della qualità del servizio offerto da Trenitalia, premettendo come con il decreto legislativo n. 422 del 1997, siano state conferite alle regioni ed agli altri enti locali le funzioni ed i compiti in materia di trasporto pubblico locale.

In merito, quindi, al servizio offerto, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che, in data 8 maggio 2003, la regione Lazio ha sottoscritto con Trenitalia l'accordo procedurale attuativo del protocollo di intesa siglato con Ferrovie dello Stato Spa il 2 marzo 2000 per l'acquisto e la ristrutturazione del materiale rotabile.

L'investimento totale, pari a 201 milioni 382 mila 522 euro, è suddiviso in 50 milioni 345 mila 630,50 di competenza della regione Lazio, e 151 milioni 036 mila 891,50 di Trenitalia.

Nell'accordo, finalizzato al potenziamento e al miglioramento qualitativo del servizio ferroviario regionale, sono previsti: l'acquisto di 36 locomotive E 464 e di 60 vetture e di 12 semipilota a doppio piano media distanza, la ristrutturazione di 100 vetture e semipilota a piano ribassato e di 15 vetture a doppio piano per l'alta frequentazione.

A conclusione della rappresentazione del quadro generale dello stato del trasporto ferroviario nella regione Lazio, si accenna alle linee connesse Roma-Lido, Roma-Viterbo e Roma-Pantano. A seguito della citata delega di funzioni in materia

di servizi ferroviari di interesse locale, intervenuta in forza del decreto legislativo n. 422 del 1997, l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione e la regione Lazio hanno sottoscritto, in data 22 dicembre 1999, un accordo di programma reso vigente con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 novembre 2000.

Successivamente, per dare concreta attuazione agli impegni già assunti in materia di investimenti nel settore, nel dicembre 2002 è stato stipulato tra il Ministero delle infrastrutture, dei trasporti e la regione Lazio un accordo di programma per il trasferimento alla regione di risorse economiche necessarie per investimenti diretti al risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione. Nell'ambito del predetto accordo, venivano individuati interventi attivabili entro il dicembre 2004. Ad oggi, risultano in corso le valutazioni di impatto ambientale sul progetto per l'ammodernamento della ferrovia Roma-Viterbo. Tale progetto ha incontrato particolari difficoltà nello studio della stazione capolinea di piazzale Flaminio, a Roma.

Aggiungo infine, in relazione alle sue osservazioni attinenti al controllo sui finanziamenti di Roma capitale, che sarà cura del Ministero avviare un monitoraggio serio e approfondito sulla parte della mancata spesa relativa agli anni precedenti al 2000. A noi consta infatti che complessivamente, con particolare riguardo alle risorse attribuite al comune di Roma, vi è una mancata spesa di risorse assegnate pari ad oltre 662 milioni di euro, su cui va condotto un monitoraggio molto approfondito.

PRESIDENTE. L'onorevole Ciani, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

FABIO CIANI. Signor sottosegretario, la ringrazio e mi associo al collega Tocci nel rivolgerle le mie congratulazioni per il suo nuovo incarico. Tuttavia, mi devo dichiarare insoddisfatto, in quanto, proprio in virtù della sua precedente esperienza, mi aspettavo da lei una risposta un po' meno burocratica e che entrasse maggiormente nei problemi reali che abbiamo di fronte.

Oggi abbiamo incontrato un gruppo di rappresentanti dei pendolari, che ci ha illustrato la situazione della Roma-Fiumicino, della Roma-Ciampino-Marino, nonché quella relativa alla parte settentrionale della città, alla valle dell'Aniene, a Tivoli, e via dicendo. Tale situazione è stata completamente ignorata nella sua risposta. Lei, infatti, ha illustrato una serie di interventi programmati da Trenitalia che riguardano le lunghe tratte (Roma-Pescara, Roma-Genova); ci mancherebbe che Trenitalia non mettesse in sicurezza tali tratte.

Abbiamo tuttavia posto un problema più vicino a noi. Lei oggi ha un compito diverso e non si occupa più della provincia di Roma e della regione Lazio, bensì dei problemi nazionali. Al contrario, noi siamo più vicini ai problemi della nostra città, della nostra provincia e della nostra regione, e ritenevamo di poter contare su qualcosa di più di una dichiarazione di intenti. Lei ha illustrato una serie di progetti. Sappiamo quanto sia bravo il ministro Lunardi a redigere progetti, forse perché si tratta di un'attività legata alla sua vecchia professione ed è dunque il campo in cui si sa esprimere meglio. Molto meno, invece, si sa esprimere nella realizzazione, in quanto constatiamo che nel Lazio ancora non vi sono nuovi cantieri. Lei ha riferito che il contratto di servizio obbliga lo Stato e la regione ad impegnare ben 50 milioni di euro: ebbene, è meno di quanto ha speso la provincia di Roma per l'acquisto di nuovi treni. Con la nuova amministrazione provinciale, infatti, sono stati impegnati oltre 50 milioni di euro per tale acquisto, pur non rientrando ciò, come lei sa bene, nelle competenze provinciali.

Quindi non ci sembra un grosso sforzo, anche considerando la situazione del Lazio e della provincia di Roma in particolare, che lei ben conosce. Lei sa quali conseguenze comporta il mancato forte intervento nel trasporto su ferro nella provincia di Roma? Lei conosce la condizione di Guidonia e della via Tiburtina perché alcuni anni fa, sette o otto, ha realizzato la sua campagna elettorale spiegando che

avrebbe realizzato una ferrovia che avrebbe collegato l'ormai seconda città del Lazio con la capitale. Siamo ancora a quel punto, siamo ancora alla promessa elettorale del 1997 o 1998... Tali problemi, signor sottosegretario, hanno conseguenze gravissime perché costringono un'enorme quantità di pendolari a recarsi a Roma con il proprio mezzo privato, intasando così la circolazione e creando quelle difficoltà ambientali delle quali tutti, più o meno, siamo ormai vittime. Così facendo, se non riusciremo a riequilibrare il territorio del Lazio portando il lavoro fuori della città e ricorrendo alle ferrovie, si costringerà la città, fra qualche tempo, a « chiudere », con gravi conseguenze economiche; sappiamo che solo attraverso il trasporto su ferro si può creare un reale sviluppo al di fuori della città di Roma, nelle altre province del Lazio e nella stessa provincia di Roma.

Il sempre crescente disagio dei pendolari è sfociato recentemente in blocchi e nel mancato pagamento degli abbonamenti. Come lei saprà, signor sottosegretario, in questo periodo di campagna elettorale noi politici siamo più attenti, ci rechiamo in giro, saliamo sui treni dei pendolari per vedere le carrozze; abbiamo modo così di verificare le carrozze sporche, gli impianti di riscaldamento che non funzionano e le condizioni di lavoro degli addetti, che vivono una situazione di pericolo per la mancata manutenzione. In materia di sicurezza, come lei sa, tutti gli interventi che lei ci ha illustrato relativi proprio alla sicurezza sono, purtroppo, una conseguenza dei disastri recentemente verificatesi. In tali occasioni tutti, con forza, hanno denunciato l'insufficiente attenzione prestata in questi anni ai temi della sicurezza da parte di Trenitalia e del Governo.

La regione Lazio è l'unica che non ha imposto penalità a Trenitalia per le mancate realizzazioni, per i disagi, per le soppressioni dei treni e per le condizioni di trasporto dei viaggiatori. Questi problemi lei li conosce bene, signor sottosegretario, perché li ha vissuti e le sono stati denunciati durante il suo periodo di pre-

sidenza della provincia di Roma. È per tale motivo che crediamo che il Governo e la regione non abbiano fatto per intero il loro mestiere, il loro lavoro e non abbiano prestato sufficiente attenzione a questi problemi. Lei si rende conto che la regione Lazio non ha predisposto un piano regionale dei trasporti? E questo in presenza, per giunta, come ricordava il collega Tocci, della grandissima opportunità rappresentata dall'entrata in funzione, ormai prossima, dall'alta velocità. Come fa una regione a non programmare e progettare un nuovo sistema dei trasporti che tenga conto delle grandi opportunità che le vengono offerte? Questo è avvenuto perché la regione si è impegnata molto di più nella gestione della rete delle strade statali (lei sa cosa è accaduto in riferimento a tale vicenda), che in virtù del nuovo Titolo V della Costituzione è stata demandata alle regioni.

In un primo momento la regione Lazio, come tutte le altre regioni italiane, aveva affidato tale gestione alla provincia, ma poi si è ripresa tale compito un po' per « amore di gestione », un po' perché la provincia ha cambiato colore politico: forse a quel punto piaceva meno che fosse una provincia guidata dal centrosinistra ad occuparsi della gestione delle strade. È di questo che si è occupata la regione e non di programmare e progettare una nuova struttura del trasporto regionale che cogliesse le opportunità concesse. Lei, signor sottosegretario, sa qual è la conseguenza di tale situazione? Le autolinee regionali servono ancora per l'adduzione verso la città, intasando le strade provinciali e le autostrade e non si possono occupare di un problema che ormai riguarda tutti noi, di cui parlano tutti, anche il Presidente Ciampi ed il Presidente del Consiglio. Mi riferisco ai piccoli comuni, che dobbiamo valorizzare e fare in modo che non si spopolino; dobbiamo far sì che i cittadini rimangano nei piccoli comuni, che rappresentano la nostra cultura, le nostre origini.

E poi che facciamo? Eliminiamo il trasporto, le poste, la scuola? E poi pre-

tendiamo che i cittadini rimangano lì: ma perché? Quale delitto avrebbero commesso per rimanere al « confino »?

Il trasporto su gomma si ridurrebbe se ponessimo finalmente attenzione al potenziamento delle ferrovie, ai nodi di interscambio, alla possibilità di far utilizzare ai cittadini mezzi veloci, rapidi, su sede propria, che non inquinino, e se utilizzassimo quei servizi per collegare i piccoli comuni alle grandi infrastrutture che conducono verso la città, incrementando così l'occupazione in quei luoghi.

È per questo motivo che denunciavamo una disattenzione da parte del Governo e della regione. Il Governo continua a programmare grandi opere, trafori, il Mose a Venezia, il ponte sullo stretto di Messina e non si occupa dei problemi quotidiani: quelle opere si realizzeranno, forse (io credo, con i ritmi attuali, mai), tra cinquant'anni; oggi noi — lo diceva il collega Tocchi — ci preoccupiamo di inviare una capsula nello spazio, come regione Lazio, e non riusciamo a trasportare i nostri cittadini e pendolari!

Lei poco fa parlava di finanziamenti di opere per 1.900 miliardi, di cui è stato stanziato un milione di euro per la progettazione: bravissimi a progettare, scarsamente bravi a realizzare!

PRESIDENTE. Onorevole Ciani...

FABIO CIANI. Concludo, Presidente. Il Presidente di turno oggi in aula è stato ministro dei trasporti e conosce i problemi da noi denunciati. Nessuno ha la bacchetta magica, ma la disattenzione è un peccato grave! L'aver tralasciato questi problemi per occuparsi di altre cose che convogliano miliardi sulla progettazione, ma non benefici ai cittadini, è un altro dei peccati gravi che attribuiamo a questo Governo ed alla regione Lazio.

(Fuga di notizie presso la procura di Napoli — n. 2-01457)

PRESIDENTE. L'onorevole Gambale ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01457 .

GIUSEPPE GAMBALE. Signor Presidente, signor sottosegretario, la procura di Napoli esce da due anni di conflitti in cui, devo dire la verità, anche il vostro Governo ha contribuito a creare il caos, l'inefficienza ed il conflitto istituzionale, mantenendo impropriamente, grazie al ministro Castelli, il procuratore Cordova al suo posto, nonostante le decisioni del Consiglio superiore della magistratura.

In questi anni, signor sottosegretario, sotto gli occhi di tutti è cresciuta a dismisura, fino a diventare uno dei più grandi *droga shop* dei mercati della droga di Napoli, e non solo di Napoli, la vicenda di Secondigliano e di Scampìa. Quindi, oggi in queste due località vi è uno dei più grandi mercati della droga, non solo napoletani, purtroppo non solo campani e neanche nazionali, ma che hanno relazioni anche con l'estero e, oltretutto con la Spagna, soprattutto con il resto d'Europa.

La faida di camorra oggi in atto e la mattanza che ne è seguita in questi ultimi mesi hanno radici anche in questi fatti, in anni di inefficienza non solo della procura ma anche delle forze dell'ordine: avete tagliato fondi, mezzi, uomini, avete smantellato la DIA e gli apparati investigativi e oggi ci troviamo anche per questo in tale situazione. Purtroppo, invece di riconoscere le vostre responsabilità, tentate spesso di addossare la vostra incapacità di garantire la sicurezza dei cittadini sugli enti locali.

È in questo contesto che si inserisce purtroppo la triste pagina che si sta scrivendo in questi giorni sulla procura di Napoli e che, più che in procura, si sta scrivendo sui giornali (è questa la cosa più grave) con una continua fuga di notizie ed una continua azione di delegittimazione degli organi investigativi. Tutto ciò al solo intento, secondo noi, di creare di nuovo un clima di veleni, di conflitti, al fine di indebolire l'azione della giustizia che invece oggi, finalmente dopo un po' di tempo, sta tornando ad essere efficace e forte.

Veda, signor sottosegretario, nei giorni di dicembre e di gennaio abbiamo svolto, come Commissione di inchiesta sul feno-