

Imerese. Ciò a Termini ha già determinato stamattina un'ora e mezzo di sciopero e il successivo blocco dell'autostrada Palermo-Catania.

Sempre questa mattina, i sindacati metalmeccanici torinesi e i lavoratori di Mirafiori (a riprova del rilievo nazionale e non soltanto locale della questione) hanno chiesto alle loro segreterie nazionali di proclamare lo stato di agitazione e di non fare più straordinari fino a quando non ci saranno un incontro ufficiale con FIAT e un piano industriale che rassicuri i dipendenti di tutti gli stabilimenti italiani del gruppo.

Tutti chiedono l'immediata convocazione di un incontro tra le parti prima della chiusura degli accordi, ovviamente davanti alla Presidenza del Consiglio e promosso dalla stessa. Noi ci sentiamo di condividere e sposare in pieno tale posizione; ci sentiamo di condividere le preoccupazioni, le aspettative e le speranze di questi lavoratori, di questi padri di famiglia, di queste persone che vivono lo spettro di una tragedia umana e sociale. Per tali ragioni, chiediamo di conoscere quali siano le notizie in possesso del Governo e quali iniziative lo stesso intenda assumere al fine di garantire la continuità operativa degli stabilimenti FIAT e la salvaguardia degli attuali livelli occupazionali.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico, Stefano Saglia, ha facoltà di rispondere.

**STEFANO SAGLIA, Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico.** Signor Presidente, gli accordi internazionali, già concretizzati o ancora da realizzare al vertice di FIAT Group, sono da porre in relazione alla crisi economica in atto, che rende molto difficile agli operatori del settore reperire le risorse finanziarie necessarie per investire in ricerca e sviluppo, in nuovi modelli e nel potenziamento della rete di vendita.

In questo ambito, il vertice di FIAT Group ha ritenuto importante cogliere ogni opportunità per tentare di creare un polo automobilistico mondiale nella di-

mensione di oltre 6 milioni di veicoli annui, in grado di reperire sul mercato le risorse finanziarie necessarie per essere competitivi e per preservare, insieme ai posti di lavoro, un'industria manifatturiera d'importanza cruciale per il nostro Paese. Mi consenta, signor Presidente, di ricordare che questo Parlamento, attraverso la X Commissione (attività produttive), nella legislatura 2001-2006 condusse un'indagine conoscitiva sul futuro del mercato automobilistico e in quella occasione le sue conclusioni portarono alla stessa conclusione che si è venuta a creare, cioè il consolidamento di sei o sette gruppi a livello internazionale. Oggi si completa quel percorso che il Parlamento italiano aveva già visto sei, sette anni fa.

L'accordo realizzato con Chrysler prevede, a fronte delle tecnologie di FIAT Group, un ingresso di FIAT nel capitale di Chrysler, inizialmente pari al 20 per cento. È prevista l'erogazione di un finanziamento-ponte che consenta l'utilizzo delle tecnologie di FIAT Group e l'installazione dei siti produttivi di Chrysler, delle piattaforme di FIAT Group, nonché l'utilizzo per FIAT della rete commerciale di Chrysler. Gradualmente, è prevista la crescita della partecipazione al 35 per cento, in linea con la realizzazione del piano industriale. Inoltre, a FIAT spetterà l'opzione di acquistare un ulteriore 16 per cento, esercitabile dal primo gennaio 2013 al 30 giugno 2016. Questa facoltà non potrà essere esercitata fino a che il debito nei confronti del Dipartimento del tesoro americano non sarà inferiore ai tre miliardi di dollari.

In questo quadro, quindi, si ritiene che l'operazione conclusa con Chrysler, soggetto con il quale non esiste alcuna sovrapposizione produttiva con FIAT, sia sicuramente apprezzabile. Altrettanto importante giudichiamo la concretizzazione dell'eventuale accordo con Opel e Saab sia per i siti europei, sia per quelli dell'America latina, al fine di poter raggiungere una dimensione produttiva che farebbe di questo nuovo polo il secondo produttore mondiale, in grado di raggiungere le sinergie necessarie ad ammortizzare le

spese in ricerca e sviluppo su un numero più elevato di veicoli prodotti e ad utilizzare piattaforme per più modelli rientranti in sistemi analoghi.

Riguardo al problema rappresentato dall'interpellante, relativo alla possibile dismissione di due stabilimenti italiani (Pomigliano e Termini Imerese) in conseguenza dell'accordo con Opel, si fa presente che il Ministero dello sviluppo economico è costantemente informato dell'andamento della trattativa con Opel.

Signor Presidente, si precisa poi che il ministro Scajola ha indirizzato una lettera al vertice di FIAT per definire le modalità di un'informativa a riguardo. In particolare, il Governo ha deciso di ribadire al gruppo quale sia la propria opinione, che è molto ferma in merito alla difesa degli stabilimenti industriali italiani e di conseguenza dei livelli occupazionali. Nel frattempo, sono giunte dai vertici della Fiat rassicurazioni relative alla centralità degli stabilimenti. In particolare, FIAT ha dichiarato di non voler chiudere gli stabilimenti del sud, nonostante le criticità degli stessi, che tuttavia occorre tenere in considerazione. In particolare, in merito allo stabilimento di Pomigliano, FIAT ha precisato che l'attuale produzione comporta l'utilizzo di tre diverse piattaforme, con evidenti diseconomie. Il piano ipotizzabile per il futuro prevede l'allocazione di un'unica piattaforma da cui deriveranno più modelli, con eventuali versioni ecologiche. Le tempistiche del piano e la sua fattibilità saranno valutate in funzione dell'andamento dei mercati e della compatibilità finanziaria rispetto agli importanti investimenti che FIAT ha in programma in Italia. Per quanto riguarda poi il sito di Termini Imerese, FIAT ha fatto presente che sono stati realizzati importanti investimenti sul modello Ypsilon, che attualmente è prodotto a Termini Imerese, avendo introdotto, da alcune settimane, la versione GPL, che sta riscuotendo, anche grazie agli incentivi, un buon successo commerciale. Inoltre ha precisato che è stato deciso di investire sulla versione Euro 5, che sarà disponibile a partire dal prossimo anno, in modo da poter prose-

guire la produzione e quindi, grazie a queste decisioni, sarà possibile uscire anticipatamente dalla Cassa integrazione. Infine, FIAT ha precisato che l'attuale situazione dei mercati le consente di proseguire con le attuali produzioni e che, nelle prossime settimane, appena sarà definito il quadro di accordi internazionali, sarà possibile delineare un quadro strategico generale che sarà attentamente vagliato dal Ministero dello sviluppo economico che, in coordinamento — data l'importanza della vicenda — con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, avrà certamente modo, al termine di questa operazione, di convocare un tavolo di confronto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Antonino Russo ha facoltà di replicare.

**ANTONINO RUSSO.** Signor Presidente, pensiamo e continuiamo a ritenere che il Governo abbia il dovere politico e morale di convocare aziende e sindacati prima della chiusura degli accordi con Opel. Se così farà, saremo contenti e soddisfatti affinché, con chiarezza e senza infingimenti, FIAT si pronunci sul futuro degli stabilimenti italiani ufficialmente, a partire dagli impianti di Termini e Pomigliano d'Arco. Le dichiarazioni che in questi giorni ci sono state sui giornali non sono per nulla rassicuranti, pertanto, avere delle certezze in sede ufficiale, potrebbe rassicurare non tanto noi quanto numerosi padri di famiglia che, per ora, vivono un dramma. Siamo convinti che sia doveroso che il Governo tuteli il lavoro di ogni singolo operaio, di tutti i tecnici degli stabilimenti e dell'indotto di Termini, di Pomigliano e degli altri stabilimenti. Chiediamo che complessivamente vengano socialmente tutelate quelle aree territoriali e i comuni vicini a questi stabilimenti, quei comprensori cioè che hanno strutturato la propria economia intorno all'industria dell'automobile. Chiediamo che il Governo si faccia carico delle preoccupazioni di chi rischia di perdere il lavoro, di chi vive il dramma di come pagare il mutuo o l'affitto, di chi teme di non avere più la certezza di poter garantire ai figli di

studiare e poter, quindi, sperare in un futuro dignitoso in cui il merito acquisito con fatica e sacrifici possa avere un valore. Il Governo deve davvero farsi carico del dramma di chi già oggi non ce la fa ad arrivare a fine mese ed avverte lo spettro di sprofondare nella disperazione. Signor Presidente, signor sottosegretario, gli operai, i tecnici e i lavoratori di Termini e Pomigliano non chiedono assistenza ma semplicemente ciò che dà dignità e senso ad un uomo, chiedono di poter continuare a lavorare e a contribuire a far grande la FIAT, come hanno fatto in questi anni, probabilmente senza la piena gratitudine che deve essere loro riconosciuta. Restiamo in attesa che quelle aspettative vengano soddisfatte e saremo anche noi soddisfatti.

***(Iniziative relative al fenomeno delle offerte anomale nel settore della progettazione e direzione lavori delle opere pubbliche, al fine di eliminare le distorsioni del mercato ai danni dei professionisti italiani – n. 2-00359)***

PRESIDENTE. L'onorevole Lo Presti ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00359, concernente iniziative relative al fenomeno delle offerte anomale nel settore della progettazione e direzione lavori delle opere pubbliche, al fine di eliminare le distorsioni del mercato ai danni dei professionisti italiani (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

ANTONINO LO PRESTI. Signor Presidente, intervengo brevemente. Questa interpellanza urgente, immaginata prima del terremoto in Abruzzo, ha assunto purtroppo una valenza particolare proprio alla luce dei fatti che hanno devastato questa regione. Dico questo perché l'interpellanza tratta un tema particolare ed oggi, alla luce dei necessari interventi da sviluppare per la ricostruzione dell'Abruzzo, occorre affrontare il problema delle competenze specifiche di coloro i quali saranno chiamati a fare le progettazioni necessarie non soltanto per gli

edifici privati, ma anche per gli edifici pubblici e per quant'altro dovesse essere necessario rimettere in piedi.

Ciò in considerazione di una ormai consolidata tendenza nel nostro sistema dei lavori pubblici ad ammettere nel campo degli appalti offerte al ribasso non soltanto nell'aggiudicazione dei lavori appaltati, ma anche nella fase precedente delle progettazioni. Assistiamo con sempre maggiore frequenza a professionisti che, pur di acquisire l'incarico di progettazione, sono disposti a fare offerte che rasentano l'inverosimile (al ribasso ovviamente), offrendo parcelle che sono assolutamente sproporzionate in difetto con riguardo all'importanza dei lavori che devono essere poi eseguiti.

Ovviamente, il fenomeno delle offerte anomale provoca non soltanto una distorsione del mercato – perché è chiaro che le offerte anomale possono essere presentate soltanto da quegli studi di progettazione che hanno magari, a seguito degli appalti, anche altri incarichi esecutivi in ordine all'appalto e sono meglio organizzati –, svolgendo quindi di fatto una concorrenza illegittima nei confronti dei più piccoli e modesti professionisti, ma è un potenziale rischio per l'incolumità pubblica.

Infatti, progettare un lavoro con spese ed onorari ridotti al minimo (addirittura si potrebbe verificare anche il caso di chi offre un euro per fare il progetto di un ponte) significa ovviamente mettere il professionista o lo studio di progettazione nelle condizioni di dover velocizzare in modo abnorme i processi di redazione del progetto medesimo, valutare probabilmente (anzi quasi sicuramente) con superficialità le questioni tecniche che sono sottese ad un progetto di qualsiasi natura e quindi correre per recuperare evidentemente non soltanto in tempo, ma anche in termini di concreta redazione del progetto quegli oneri che di fatto vengono perduti nel momento in cui si fanno offerte così ridicole.

L'interpellanza urgente presentata affronta questo problema che – lo ripeto e lo ribadisco in conclusione – produce due

effetti negativi: una distorsione del mercato perché i piccoli professionisti non possono evidentemente competere con i grandi studi di progettazione con offerte così ridicole (abbiamo portato tutta una serie di esempi) e soprattutto perché si rappresenta un potenziale rischio per l'incolumità.

Non vorrei immaginare, per esempio, una ricostruzione — non accadrà perché sono sicuro che il Governo vigilerà e anche perché la gestione e la ricostruzione sono affidate interamente alla responsabilità dell'Esecutivo (di questo prendo atto e sono convinto che ciò non accadrà) — in cui sia stata messo al servizio della pubblica amministrazione un progetto redatto con costi irrisori che costituirebbe un potenziale rischio per l'incolumità degli utenti.

Infatti, è una sostanziale dequalificazione professionale del progetto medesimo, redatto sicuramente con stimoli che non sono quelli adeguati e rapportati ad un compenso congruo.

In questo senso chiedo al Governo se condivida le valutazioni degli interpellanti e soprattutto che cosa intenda fare per limitare o comunque definitivamente cancellare questo problema delle offerte anormale al ribasso negli appalti, con riguardo soprattutto agli oneri per la progettazione.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina, ha facoltà di rispondere.

**GIUSEPPE MARIA REINA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Signor Presidente, il decreto-legge del 4 luglio 2006, n. 233, convertito poi dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 — più noto come decreto Bersani — ha introdotto nell'ordinamento alcune disposizioni che incidono anche su materie che vengono disciplinate dal codice dei contratti pubblici. Infatti l'articolo 2, comma 1, del decreto convertito dispone — come è noto agli onorevoli interpellanti — l'abrogazione delle disposizioni legislative e regolamentari che prevedono, con riferimento alle

attività libero professionali e intellettuali, l'obbligatorietà di tariffe fisse o minime. È inoltre previsto al successivo comma 2 che nelle procedure ad evidenza pubblica le stazioni appaltanti possano utilizzare le tariffe, ove motivatamente ritenute adeguate, quale criterio o base di riferimento per la determinazione dei compensi per attività professionali. Tali disposizioni sono state recepite dal codice dei contratti pubblici con le modifiche introdotte dal decreto legislativo n. 152 del 2008, terzo correttivo, all'articolo 92, commi 2 e 4, e all'articolo 256, comma 1.

La *ratio* delle disposizioni introdotte dal decreto Bersani si riferisce alla necessità di provvedere alla tutela della concorrenza nel settore dei servizi professionali, nonché di agire in conformità al principio comunitario di libera concorrenza ed a quello di libertà di circolazione delle persone e dei servizi, al fine di assicurare agli utenti un'effettiva facoltà di scelta nell'esercizio dei propri diritti e di comparazione delle prestazioni offerte sul mercato. La necessità di intervenire in materia di servizi professionali era stata peraltro più volte segnalata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato attraverso segnalazioni, pareri ed indagini conoscitive adottate dalla stessa.

In relazione alle problematiche relative alla valutazione della anomalia dell'offerta, si segnala che le stazioni appaltanti sono tenute all'applicazione delle disposizioni del codice degli appalti pubblici e, nello specifico, degli articoli 86, 87, 88 e 122, comma 9, nonché dell'articolo 124, comma 8, che se correttamente applicate dovrebbero garantire la risoluzione delle problematiche sollevate dagli onorevoli interpellanti. Ciò anche con la previsione da parte delle stazioni appaltanti di una valutazione approfondita e dettagliata delle giustificazioni a corredo dell'offerta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lo Presti ha facoltà di replicare.

**ANTONINO LO PRESTI.** Signor Presidente, che dire, evidentemente non posso dichiararmi soddisfatto perché la risposta



non affronta il problema. È chiaro che il sottosegretario avrà avuto stilata la risposta dai suoi uffici, evidentemente non ha approfondito personalmente la tematica che gli ho sottoposto, vedo che è impegnato a scrivere messaggini con il telefonino.

La questione è molto seria, molto più seria di quello che, purtroppo, i suoi uffici pensano, perché non basta il richiamo a delle norme che conosciamo tutti per dire che le stesse prevedono la possibilità per le amministrazioni di gestire questa vicenda. Non è così, perché se lei va sul sito del consiglio nazionale degli ingegneri — dove sono pubblicati da un osservatorio specifico che è stato istituito tutti i dati sugli appalti pubblici, sulle offerte relative alle progettazioni degli appalti pubblici — si accorgerà che sull'intero territorio nazionale è diffusa la pratica delle offerte anomale in tutte le pubbliche amministrazioni, dall'ANAS alle Ferrovie, alle regioni.

Dovunque si debba costruire qualcosa di pubblico le spese di progettazione soggiacciono, purtroppo, a questa regola anomala ormai invalsa che — lo ripeto, anche se non sfugge ad alcuno — può provocare serie problematiche alla libera concorrenza, paradossalmente quello che si voleva realizzare con la legge Bersani. Mi stupisce che questo Governo difenda o comunque, di fatto, non dica nulla di politicamente rilevante sulla legge Bersani che, in materia di regolamentazione delle attività professionali, è stata giudicata disastrosa perché non ha prodotto alcun miglioramento nell'ambito della concorrenza tra professionisti, ma anzi ha creato enormi e profonde discrasie nel sistema medesimo, quale quella che abbiamo denunciato con questa interpellanza.

Quindi, una risposta così asettica, che addirittura in qualche modo, tra le righe, esalta il valore della legge Bersani, non è in linea con il sentimento diffuso dei professionisti italiani in merito a questo provvedimento.

Quindi, signor sottosegretario, rivalutate attentamente le argomentazioni che gli uffici acriticamente, con un linguaggio molto burocratico, le hanno sottoposto

perché io so che questo non può essere il sentimento dell'attuale Governo con riferimento ad un provvedimento che ha letteralmente messo in ginocchio le professioni italiane, che è osteggiato da tutti i professionisti.

Pertanto, non mi posso dichiarare soddisfatto; il problema rimane, probabilmente formerà oggetto di ulteriori analisi, approfondimenti ed interpellanze. Ci rivedremo in altra sede per discuterne probabilmente con argomenti che la prego, signor sottosegretario, conoscendo quanto lei sia preparato e sensibile su questo argomento, non deve assumere acriticamente, ma valutare con riferimento alle tematiche sollevate dai parlamentari che su queste vicende vengono sollecitati (evidentemente non a caso) dai cittadini e, nella specie, da professionisti qualificati quali ingegneri ed architetti.

***(Iniziativa per il completamento ed il risanamento del sistema delle dighe presenti nel territorio siciliano — n. 2-00346)***

PRESIDENTE. L'onorevole Ruvolo ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00346, concernente iniziative per il completamento ed il risanamento del sistema delle dighe presenti nel territorio siciliano (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti*).

GIUSEPPE RUVOLO. Signor Presidente, signor sottosegretario, abbiamo voluto presentare questa interpellanza urgente, che peraltro reca la data del 24 marzo di quest'anno, nella speranza che il Governo ci fornisca qualche risposta concreta, tenuto conto degli approfondimenti che in questo periodo ha potuto effettuare, circa le anomalie verificatesi in un'annata straordinariamente piovosa. Mi riferisco soprattutto alle dighe siciliane, considerato che in Sicilia il fenomeno forse non si registrava da un cinquantennio.

Signor Presidente, signor sottosegretario, è accaduto che le dighe presenti in Sicilia prevalentemente non si sono rivelate adeguate a poter ricevere e, quindi, ad

invasare acqua con la beffa che la stessa è defluita nel mare o comunque si è dispersa e certamente non ci sarà un'altra occasione (se non aspettando altri cinquant'anni) per avere queste piogge copiose.

Chiaramente non individuo la responsabilità in questo Governo, ma è una responsabilità molto molto antica e molto datata. Mi aspetto, comunque, proprio da questo Governo una qualche risposta finalmente definitiva.

Relativamente all'interpellanza, in Sicilia le dighe cosiddette in funzione, che sono per la precisione ventidue, hanno una capacità di invasare acqua pari a un miliardo di metri cubi. In effetti, per mancanza di manutenzione e di opere che avrebbero consentito l'utilizzo complessivo, vi è una utilizzazione pari a 850 milioni di metri cubi d'acqua. Quindi, mancano 130 milioni di metri cubi d'acqua sugli invasi cosiddetti funzionanti.

Riporto qualche esempio, peraltro ripreso dall'interpellanza. Una diga che si chiama Ancipa, in provincia di Enna, ha una capacità d'invasamento di 28 milioni di metri cubi d'acqua, ma il volume autorizzato è solo di 12 milioni di metri cubi. Mancano, quindi, 16 milioni di metri cubi d'acqua che quest'anno potevano essere regolarmente invasati e poi distribuiti nel corso degli anni successivi.

Vi è una situazione ancora più scandalosa che è la diga di Disueri, nella provincia di Caltanissetta, esattamente a Gela. Il volume consentito è di 23 milioni, ma sono autorizzati solo 4,5 milioni di metri cubi d'acqua. Lo sa perché sottosegretario? Perché quella diga ha dei notevoli problemi anche di assestamento, ma soprattutto perché è piena di fango, così come un'altra diga. Abbiamo i volumi, ma non abbiamo la possibilità di invasare acqua.

In conclusione, signor sottosegretario, vi sono, oltre che ritardi, inefficienze, inadempienze, fango e tutto quello che ho detto, anche delle situazioni assurde su cui mi indigno da siciliano e da italiano. Vi sono, infatti, delle dighe che non sono entrate mai in funzione, e mi riferisco

esattamente alla diga Blufi, che potrebbe contenere 50 milioni di metri cubi d'acqua, a quella di Pietrarossa, incompleta, che ne potrebbe invasare almeno 25 milioni, mentre quella di Villarosa, che ha una capacità intorno a 20 milioni di metri cubi d'acqua, non ha mai funzionato.

Stiamo parlando di cifre importantissime e astronomiche rispetto al problema dell'acqua. Perché ci troviamo sempre senza acqua in quelle realtà? Anche per questo motivo, perché vi sono delle realtà in cui ci sono le dighe, ma manca la rete di distribuzione.

Allora, con un approccio molto positivo e costruttivo voglio lanciare questo messaggio di collaborazione affinché finalmente, dopo decenni e decenni, si possa risolvere questo problema.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina, ha facoltà di rispondere.

**GIUSEPPE MARIA REINA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Signor Presidente, nel precisare in linea di carattere generale che nessuno di noi sottosegretari molto spesso è responsabile a titolo personale delle risposte che vengono fornite (ma risponde in quanto membro del Governo), ricordo a me stesso e agli altri che le leggi non le può modificare autoritativamente il Governo: saremmo in uno Stato diverso. Le leggi le modifica il Parlamento, così come le fa.

Precisato questo aspetto, veniamo al tema che, invece, l'onorevole Ruvo pone con la sua interpellanza, un problema molto serio che in terra di Sicilia è avvertito, come lui stesso ha acutamente osservato, da moltissimi anni.

Per quanto attiene preliminarmente alle opere idriche rientranti nelle opere prioritarie individuate ai sensi della legge n. 443 del 2001, cosiddetta « legge obiettivo », si fa presente che il CIPE, con delibera del 21 dicembre 2001, n. 121, ha approvato, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 443 del 2001, il primo programma delle opere strategiche, che comprende il

sottosistema « Schemi idrici: interventi per l'emergenza idrica nel Mezzogiorno continentale ed insulare ».

Il suddetto sottosistema prevede, per la regione siciliana, sei interventi, che riassumiamo di seguito: acquedotto Favara di Burgio; acquedotto Gela-Licata-Aragona e nuovo serbatoio di San Leo; acquedotto Montescuro ovest; potabilizzazione invaso Garcia; completamento invaso Blufi; risanamento della diga Ancipa e infrastrutture connesse.

Dei sopracitati interventi, sono stati trasmessi alla struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti unicamente i primi tre, che sono stati tutti portati all'approvazione e al finanziamento del CIPE.

Per quanto riguarda i lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela-Aragona, il CIPE, con delibera n. 136 del 2002, ha approvato il progetto definitivo « Lavori di rifacimento dell'acquedotto Gela Aragona », assegnando un finanziamento di 53,57 milioni di euro a valere sui fondi di cui all'articolo 13 della legge n. 166 del 2002, a fronte di un costo complessivo di 89,21 milioni di euro. L'intervento è in fase di realizzazione.

Relativamente ai lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio, il CIPE, con delibera n. 137 del 2002, ha approvato il progetto definitivo « Lavori di rifacimento dell'acquedotto Favara di Burgio », assegnando un finanziamento di 39,56 milioni di euro a valere sui fondi di cui all'articolo 13 della legge n. 166 del 2002, a fronte di un costo complessivo di 65,90 milioni di euro. L'intervento risulta concluso.

Relativamente all'acquedotto Montescuro ovest, il CIPE, con delibera n. 88 del 2006, ha approvato il progetto definitivo « Acquedotto Montescuro ovest », assegnando un finanziamento di 20,54 milioni di euro a valere sui fondi di cui all'articolo 13 della legge n. 166 del 2002, a fronte di un costo complessivo di 86,20 milioni di euro. L'intervento si trova in fase di realizzazione.

In merito ai restanti tre interventi che abbiamo elencato – risanamento diga An-

cipa e infrastrutture connesse, completamento invaso Blufi, potabilizzazione invaso Garcia – la regione siciliana non ha mai provveduto a trasmettere gli stessi alla struttura tecnica di missione, e, pertanto, le procedure di cui alla legge obiettivo non sono mai state attivate.

In merito alle ulteriori infrastrutture idriche nella regione siciliana e, nello specifico, alle opere di sbarramento, va osservato che la competenza diretta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Direzione generale per le dighe e le infrastrutture idriche, già RID, afferiscono al controllo tecnico sulle opere di sbarramento durante la costruzione e l'esercizio ai fini della sicurezza.

Esulano, invece, dalle competenze proprie del Ministero gli aspetti relativi all'appalto dei lavori e all'utilizzo della risorsa idrica, che permangono nelle competenze dei soggetti concessionari pubblici, quali regione, consorzi di bonifica, e così via. Alla regione fanno inoltre capo le incombenze relative al reperimento delle risorse economiche necessarie per il completamento di ogni intervento sulle dighe in concessione a soggetti pubblici.

Tanto doverosamente premesso, relativamente allo stato delle singole dighe e sempre nell'ambito delle competenze ministeriali, si rappresenta un quadro generale delle diverse opere insistenti nel territorio della regione siciliana.

Cominciamo dalla diga di Ancipa: sono in corso i lavori di consolidamento statico della diga stessa, avviati nel 2003; se ne prevede il completamento entro la fine del 2010. Risulta già eseguito il 75 per cento delle lavorazioni e l'opera è stata già adeguata sismicamente. Successivamente, sarà possibile autorizzare, secondo quanto prevede la norma tecnica di settore, il completo riempimento del serbatoio. L'esercizio della diga, sia pure limitato per motivi di sicurezza, ha assicurato in questi anni l'uso potabile richiesto, sia pure a scartamento ridotto, come opportunamente ha osservato lo stesso interpellante.

Diga di Blufi: i lavori di costruzione della diga sono stati interrotti nel 1996 e da allora non sono mai ripresi per l'indi-

sponibilità dei materiali da costruzione dei fianchi della diga a causa di vincoli paesaggistici e ambientali interessanti le cave di prelievo del materiale individuate in progetto, vincoli prescritti successivamente alla data del progetto.

Risultano eseguite tutte le opere accessorie e complementari ad eccezione del manufatto di sbarramento. Il contratto con l'impresa è formalmente rescisso ed è in atto un contenzioso presso il tribunale civile di Palermo.

Diga di Pietrarossa (vado a completare): i lavori di costruzione sono sospesi dal 1997 e il contratto non è stato ancora formalmente rescisso dalla stazione appaltante, Consorzio di bonifica n. 7. L'origine dell'interruzione dei lavori, eseguiti al 95 per cento, restando da completare gli ultimi sei metri di rilevato diga, è connessa al non completamento della fase di studio del sito archeologico rinvenuto nel corso dei lavori all'interno dell'invaso.

Nel 2007 gli organi preposti della regione si sono espressi in merito al conflitto di interessi tra il bene archeologico e l'uso della risorsa idrica, decidendo per lo studio del sito e la conservazione fisica dei manufatti sotto il livello del bacino.

Al momento, l'opera necessita di essere finanziata per il suo completamento, in quanto la somma residua dell'appalto originario non è da considerarsi più sufficiente. Inoltre, è interamente da finanziare il progetto, già approvato dalla IV sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di sistemazione della spalla di imposta destra della diga, dove si è verificata una frana.

Occorre, inoltre, verificare la disponibilità delle cave di prestito sia per il completamento della diga che per gli interventi di sistemazione. Lo stesso elenco riguarda la diga di Gibbesi, di Villarosa, di Furore, di Olivo, di Disueri, di cui parlava l'onorevole interpellante, e, alla fine, di Garcia. Posso procedere, se il tempo che ho a disposizione me lo permette.

PRESIDENTE. Prego, sottosegretario Reina.

GIUSEPPE MARIA REINA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*.

Diga di Gibbesi: l'utilizzo dell'invaso della diga è stato autorizzato nel 2007, dopo la conclusione dei lavori di completamento di alcune strutture complementari (placcaggio della sponda sinistra) e della strumentazione di controllo dello sbarramento.

Si prevede di proseguire con gli invasi sperimentali secondo quanto disciplinato dalla normativa. Si evidenzia che, al momento, non risulta alcuna utilizzazione a valle diga per mancato completamento della rete di distribuzione.

Diga di Villarosa: non risulta definito da parte della regione siciliana un diverso possibile utilizzo delle acque a causa della loro elevata salinità. Si ricorda che la diga è stata costruita per l'utilizzo industriale della miniera di sali potassici di Pasquasia, utilizzo per il quale la qualità dell'acqua non era rilevante.

Diga di Furore: i lavori della diga sono stati completati e l'opera è collaudata dal punto di vista tecnico-amministrativo. L'utilizzo dell'invaso è stato autorizzato nel 2008, non appena sono stati conclusi i necessari lavori di sistemazione delle sponde in prossimità dell'alveo e di ripristino della strumentazione di controllo dello sbarramento. Si prevede di proseguire con gli invasi sperimentali secondo quanto disciplinato dalla normativa.

Passiamo alle ultime tre dighe. Per quanto riguarda la diga Olivo, il volume utile di regolazione è di 13 milioni di metri cubi, mentre quello autorizzato è di 7,25 milioni di metri cubi. La completa utilizzazione del serbatoio è condizionata dalla mancata ultimazione delle opere allaccianti dal contermine bacino idrografico.

Per quanto riguarda la diga di Disueri (e abbiamo concluso), il volume utile di regolazione è di 22,1 milioni di metri cubi, mentre quello autorizzato è di 4,5 milioni. Sono ritenuti occorrenti alcuni lavori di completamento della diga necessari ad autorizzare i successivi incrementi di quota.



Per quanto riguarda la diga Garcia, il volume utile di regolazione è di 62 milioni di metri cubi, mentre quello autorizzato è di 60 milioni di metri cubi. Per completare il riempimento del serbatoio, sono necessari dei lavori di sistemazione della viabilità di presidio e di spostamento di un acquedotto in coda invasivo. Questo è il quadro complessivo della situazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Ruvolo ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE RUVOLO. Signor Presidente, sarò davvero breve. Signor sottosegretario, la ragione per la quale abbiamo presentato l'interpellanza urgente in esame è di mettere a nudo quello che è stato da me sostenuto, ma anche quello che di fatto ha affermato il Governo. Siamo in presenza (forse sfugge a qualcuno, anche per la difficoltà di essere ascoltati da pochissimi) di uno spreco di pubblico denaro, che non è arrivato certamente ieri mattina, ma parliamo degli anni Ottanta, Novanta e quant'altro, pari a cifre strabilianti: stiamo parlando di miliardi e miliardi delle vecchie lire sperperati, di tutto e di più.

La faccio breve davvero. Signor Presidente, ritengo che vi sono, dopo le dichiarazioni del Governo, tutti i presupposti per promuovere un'indagine approfondita; inoltre, anche il Governo deve avere il coraggio, dove non è possibile utilizzare le dighe perché vi è il sito archeologico o perché vi sono altre motivazioni, di dichiarare immediatamente, in primo luogo, di avere sbagliato nel tempo la progettazione, la programmazione e la realizzazione di quelle opere, e soprattutto di porre fine a tale scempio complessivo. Bisogna avere il coraggio di abbattere le dighe quando ne sussistano le condizioni e denunciare con forza l'inefficienza della burocrazia, della politica, gli « inciuci », gli atti amministrativi illegittimi e quant'altro.

Non parlo della legge-obiettivo, perché conosco molto bene le opere che lei ha citato, signor sottosegretario, avendole peraltro anche proposte: dalla Favara di Burgio alla realizzazione della Gela-Aragona. Sono tutte opere ormai fortunata-

mente realizzate, che aiutano molto il sistema potabile di quelle aree. Ma il tema vero è che permane ciò!

Questo scandalo deve finire! Questa situazione non può più continuare! Nella maniera più assoluta, perché indigna i siciliani, indigna tutti noi. Il Governo, per gli errori del passato, prenda finalmente atto che bisogna agire con molta severità, ma soprattutto con molta celerità.

***(Problematiche conseguenti alla circolare del 7 agosto 2008 concernente lo svolgimento con il sistema informatizzato degli esami di teoria per il conseguimento delle patenti di guida delle categorie A e B – n. 2-00379)***

PRESIDENTE. L'onorevole Ciocchetti ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00379, riguardante problematiche conseguenti alla circolare del 7 agosto 2008 concernente lo svolgimento con il sistema informatizzato degli esami di teoria per il conseguimento delle patenti di guida delle categorie A e B (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

LUCIANO CIOCCHETTI. Signor Presidente, la circolare del 7 agosto 2008 ha stabilito che dal 4 maggio 2009 tutti gli esami di teoria per il conseguimento delle patenti di guida di categoria A e B saranno svolti in modo centralizzato presso le sedi delle motorizzazioni civili col sistema informatizzato; quindi, in pratica, non sarà più possibile svolgere l'esame di teoria presso le autoscuole e con il sistema cartaceo, come era stato sempre nella tradizione italiana.

Ciò sta provocando grandissimi problemi, il primo dei quali è quello di ritardi lunghissimi per poter sostenere l'esame, perché chiaramente le motorizzazioni non sono presenti in tutti i comuni e in tutte le realtà territoriali e, quindi, in pratica, i ragazzi e le ragazze che debbono svolgere l'esame di teoria sono costretti a rivolgersi presso le sedi della motorizzazione.

Vi è poi una complicazione generale nel passare in sei mesi ad un sistema total-

mente diverso, che di fatto mette in crisi un sistema che comunque offriva occupazione e lavoro (sono presenti nel nostro Paese all'incirca 7 mila autoscuole).

Forse sarebbe stato più semplice informatizzare il collegamento tra la motorizzazione civile e le sedi delle autoscuole, consentendo quindi di passare dal sistema cartaceo al sistema informatizzato e di svolgere, da parte delle motorizzazioni, una funzione di controllo molto più forte senza ingolfare il sistema e mettere in crisi un settore anche piccolo, ma comunque di una imprenditoria presente nel nostro Paese con molti insegnanti e molte persone che vi lavorano.

Credo anche che ciò porti ad uno scadimento nella preparazione stessa dell'esame, perché comunque prima era previsto un periodo di preparazione con un certo numero di giorni di corso, ed anche questo sta creando oggettivamente grandi difficoltà.

Lei giustamente prima ha ricordato che il Governo non può cambiare le leggi, però può modificare le circolari: con questa interpellanza le chiedo quindi se sia possibile, considerata la difficoltà oggettiva seguita ai primi giorni di attuazione di tale decisione, tornare indietro e comunque modificare il discorso ridando alle autoscuole la possibilità di svolgere gli esami di teoria, eventualmente collegandoli in via informatica.

Credo che oggi, nell'evoluzione della tecnologia, sia assolutamente facile e semplice poter collegare 7 mila sedi di autoscuole con le sedi della motorizzazione, allo stesso modo in cui è facile ed anche preferibile, per i dirigenti e i responsabili delle motorizzazioni civili, e quindi i funzionari pubblici, svolgere tutti i controlli attraverso il sistema informatico onde evitare eventuali brogli o altre situazioni di questo genere.

Se vi è stata, infatti, qualche mela marcia che non ha consentito di svolgere gli esami in maniera corretta, non per questo debbono pagare tutti i ragazzi e tutti i gestori delle autoscuole. Questa è la nostra richiesta: spero che il Governo, avendo preso coscienza pure dei disservizi

e dei disagi di questi giorni, voglia in qualche modo tornare indietro e trovare una soluzione diversa.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina, ha facoltà di rispondere.

**GIUSEPPE MARIA REINA, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Signor Presidente, va preliminarmente precisato che la procedura d'esami informatizzata per il conseguimento delle patenti di guida delle categorie A e B si pone in linea con i programmi e gli indirizzi del Ministero per la pubblica amministrazione e l'innovazione che prevede, tramite l'utilizzo di sistemi informatizzati, di perseguire nell'azione amministrativa criteri di oggettività, trasparenza, economicità e razionalità, procedendo alla smaterializzazione delle procedure amministrative cartacee.

La procedura d'esame informatizzata, peraltro, è già stata introdotta, a far data dal 2007, in oltre quarantacinque uffici della motorizzazione civile ed ha riscosso notevole consenso sia da parte degli utenti che delle autoscuole i cui allievi sono stati messi nella condizione di poterla utilizzare.

In altre realtà territoriali, quali gli uffici di Roma, Napoli e Torino, tanto per citare quelli che servono i bacini di utenza più estesi, si sono registrate, e nel tempo consolidate, forme di resistenza a tale processo di informatizzazione.

Tale stato di cose ha reso impossibile una spontanea adozione della medesima procedura su tutto il territorio nazionale. Procedura che consente di garantire la massima trasparenza delle sedute d'esame e di sopperire alla cronica carenza organica di funzionari esaminatori nella quale versano, ormai da tempo, gli uffici della motorizzazione civile, con inevitabile allungamento dei tempi di attesa per sostenere gli esami.

Il sistema informatizzato, invece, eliminando i tempi di correzione degli elaborati (dal momento che il controllo degli stessi e la registrazione dell'esito nel sistema

informatico dell'amministrazione avviene immediatamente dopo il comando di fine prova fornito dal candidato stesso), consentirà, a regime, di aumentare il numero di prove d'esame che potrà svolgere, in ogni singola seduta, il funzionario esaminatore, e questo ridurrà i tempi di attesa tra la data della prenotazione e la data di effettuazione dell'esame e permetterà all'amministrazione, dunque, di offrire all'utenza un servizio qualificato, in linea con le aspettative.

Ciò posto, la direzione generale della motorizzazione (che, a fronte della diversa modalità di espletamento degli esami da provincia a provincia, ha cominciato a registrare anche insinuazioni di intollerabili disparità di comportamento che, ove acclarate, vanificherebbero ogni impegno per la trasparenza dell'attività amministrativa) ha già, con circolare del 7 agosto 2008, ritenuto di superare le resistenze registrate, fissando l'obbligatorietà della procedura d'esame informatizzata a far data dal 4 maggio 2009; termine confermato con le circolari del 20 marzo 2009, che prevedono, tra l'altro, che lo svolgimento delle sedute d'esami in questione debba svolgersi, almeno in una prima fase, presso le aule degli uffici della motorizzazione civile.

Al contempo, con una sperimentazione partita su tre province (che gradatamente sarà estesa a tutto il territorio nazionale), è consentito alle autoscuole di prenotare gli esami in via informatica dalle loro stesse sedi, e non con ricorso a materiale cartaceo da presentarsi presso i predetti uffici.

In merito alla sede d'esame, va precisato che, la normativa vigente prevede la possibilità, ma non l'obbligo, di consentire l'effettuazione delle prove presso le sedi delle autoscuole e non presso la sede dell'ufficio motorizzazione civile. Infatti, come evidenziato dalla giurisprudenza di merito (vedasi, tra le altre, le sentenze del Consiglio di Stato n. 1069 del 2008 e del TAR Lazio n. 3697 del 2009), il comma 6 dell'articolo 121 del codice della strada, che prevede la possibilità che gli esami si svolgano presso le autoscuole frequentate dai candidati, è norma eccezionale, che

consente di svolgere gli esami presso gli abilitandi anziché presso gli uffici dell'amministrazione o presso sedi da essa scelte. Tale possibilità è, naturalmente, nell'interesse dei candidati, per i quali costituisce un'agevolazione. Nessuna norma prevede funzioni dell'autoscuola nell'espletamento degli esami di guida.

In ogni caso, al fine di corrispondere alle richieste delle associazioni di categoria delle autoscuole maggiormente rappresentative a livello nazionale, interessate a che fosse comunque salvaguardato il principio della possibilità di effettuare esami anche presso le sedi di autoscuole, la direzione generale della motorizzazione ha convocato le medesime associazioni ed ha illustrato i contenuti di una direttiva di prossima emanazione che prevede la possibilità di attivare postazioni di esame informatizzate presso strutture private delle autoscuole.

Nella medesima direttiva saranno anche definiti i criteri e le procedure di pubblicità per l'assegnazione delle summenzionate postazioni. La predisposizione di sedi d'esame esterne alla motorizzazione è subordinata all'espletamento delle procedure necessarie a tal fine, e al consolidamento delle procedure di esame informatizzato, per un'ottimale raggiungimento delle finalità che la direzione generale si è proposta.

Quanto al riferimento alle *smart card*, è opportuno sottolineare che queste, oltre che necessarie per apporre la firma digitale dell'esaminatore al verbale d'esame informatizzato, consentono all'amministrazione di verificare l'effettivo impiego di questi ultimi nelle ore dedicate alle sedute di esame, a tutto vantaggio di un effettivo controllo di gestione, dei costi del personale rispetto alla qualità e quantità del servizio reso.

Circa il timore, paventato nell'interpellanza, di un eventuale aumento del numero dei candidati privatisti a seguito dell'introduzione della nuova procedura, va sottolineato (e la cosa è stata, anzi, evidenziata dai rappresentanti delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale) che, laddove si sono accentrate

le prove d'esame presso la sede dell'ufficio della motorizzazione civile, si è avuto, al contrario, una diminuzione del numero dei candidati privatisti ed un aumento dei frequentatori dei corsi delle autoscuole. Questo fenomeno trova le proprie ragioni, probabilmente, nel fatto che l'esame svolto presso la sede istituzionale è percepito come più severo, per cui i candidati al conseguimento della patente ritengono necessario affidare la propria preparazione a docenti qualificati.

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

**LUCIANO CIOCHETTI.** Signor Presidente, è chiaro che vi sono alcuni aspetti che tenderebbero in qualche modo a dimostrare che forse vi è qualche spiraglio di apertura, in quanto la richiamata direttiva che dovrebbe essere emanata e l'incontro con i rappresentanti dovrebbero aprire il discorso che proponiamo nell'interpellanza.

Non abbiamo proposto di tornare al cartaceo. Abbiamo proposto di realizzare il collegamento informatico con le autoscuole, che è anche un modo per avvicinare il servizio all'utenza in un tempo in cui si parla appunto di federalismo e di avvicinamento delle istanze (noi invece in questo caso le abbiamo centralizzate). Con il sistema informatico chiaramente vi sono dei requisiti che debbono avere le autoscuole che possono essere autorizzate a svolgere questo servizio.

Che siano aumentati i numeri dei frequentanti l'autoscuola non mi risulta, comunque sarà un problema delle organizzazioni sindacali di categoria, non è un problema posto da noi.

La questione vera è quella di mantenere un servizio e una realtà produttiva che comunque esiste, che svolge un servizio importante da anni nel nostro Paese, che è diffusa su tutto il territorio nazionale, in particolare nelle grandi aree urbane, e che consente quindi di svolgere anche una funzione. Si tratta dunque di un servizio che viene offerto ai cittadini, soprattutto ai giovani in maniera più vicina al loro luogo di abitazione.

Quindi, per il momento io mi dichiaro insoddisfatto per il modo e i tempi in cui è stata attuata questa procedura. Si potevano tranquillamente attuare contemporaneamente l'informatizzazione ed il collegamento con le autoscuole, mentre nel caso di Roma in particolare si è detto, in pratica da un giorno all'altro, che gli esami con il sistema cartaceo non si potevano più svolgere.

Oggi, sottosegretario, in questa città vi sono tempi di attesa per svolgere l'esame di teoria di due mesi, mentre in passato, dal momento in cui si erano svolte le dieci lezioni normalmente previste dal servizio autoscuola, nel giro di una settimana o quindici giorni si poteva svolgere l'esame. Chi aveva già iniziato tale procedura, si era già iscritto e aveva già il foglio rosa, e quindi poteva procedere dovrà aspettare più di due mesi per poter svolgere l'esame. Quindi, non c'è stato nessun miglioramento dal punto di vista del servizio offerto ai cittadini.

Auspico pertanto la velocizzazione al massimo di questa direttiva, e che la stessa possa ridare delle opportunità, certamente utilizzando il servizio informatico.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze all'ordine del giorno.

#### **Integrazione nella composizione dell'ufficio di presidenza di un gruppo parlamentare.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il presidente del gruppo parlamentare Misto, con lettera pervenuta in data 14 maggio 2009, ha reso noto che il deputato Francesco Nucara è stato nominato vicepresidente del gruppo in rappresentanza della componente politica Repubblicani, Regionalisti, Popolari.

#### **Modifica nella costituzione di una Commissione permanente.**

**PRESIDENTE.** Comunico che nella seduta odierna la XI Commissione perma-



nente (Lavoro pubblico e privato) ha proceduto alla elezione del deputato Silvano Moffa a presidente, in sostituzione del deputato Stefano Saglia, chiamato a far parte del Governo.

### **Ordine del giorno della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 18 maggio 2009, alle 16:

1. — *Discussione congiunta del disegno di legge e del documento:*

S. 1078 — Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2008 (*Approvato dal Senato*) (2320-A).

— *Relatore:* Pini.

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2007 (Doc. LXXXVII, n. 1).

— *Relatore:* Centemero.

2. — Discussione della mozione Franceschini ed altri n. 1-00165 concernente iniziative a sostegno del settore manifatturiero.

**La seduta termina alle 17,45.**

TESTO INTEGRALE DELLA DICHIARAZIONE DI VOTO FINALE DEL DEPUTATO ALDO DI BIAGIO SUL DISEGNO DI LEGGE DI RATIFICA N. 2363

ALDO DI BIAGIO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, saluto con soddisfazione e con sentito interesse la ratifica ed esecuzione di questo accordo tra il

Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Croazia che segna un momento significativo per i rapporti tra Roma e Zagabria, sotto più profili.

L'Accordo e l'annesso Protocollo, firmati a Roma il 29 ottobre 1999, pongono le basi per una più proficua collaborazione economica tra Italia e Croazia, rendendo possibile un'equa distribuzione del prelievo fiscale tra lo Stato in cui viene prodotto un reddito e lo Stato di residenza dei beneficiari dello stesso.

Tale strumento normativo rappresenta una cornice certamente non trascurabile entro la quale è possibile tratteggiare una chiara accelerazione del percorso di integrazione economica e politica che il Governo di Zagabria sta percorrendo in questi mesi, proiettato verso la piena adesione all'Unione europea.

Infatti, e mi preme sottolinearlo, la chiarezza normativa sul versante della doppia imposizione fiscale tra l'Italia e la Croazia, rappresenterebbe il preambolo per l'intensificazione delle relazioni commerciali ed economiche tra i due paesi, ed un rafforzamento per l'intero sistema delle relazioni bilaterali tra due Paesi molto vicini, non soltanto in termini geografici ma anche economici e culturali.

La *ratio* di questo accordo internazionale, infatti, è quella di evitare una duplicazione di imposizione sugli stessi fenomeni economici e giuridici che, se non limitata, arreherebbe un notevole aggravio a chi opera su un piano transnazionale. Un elemento importante e degno di nota.

---

IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DOTT. GUGLIELMO ROMANO

---

*Licenziato per la stampa alle 19,30.*