

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

638^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 15 LUGLIO 2004

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente DINI

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-XI

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-29

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 31-42

ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo) 43-50

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>			
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>			
CONGEDI E MISSIONI	Pag. 1		
INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI			
Svolgimento:			
TORTOLI, <i>sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio</i>	2, 5	Interpellanza sul porto di Gela	Pag. 36
ROTONDO (DS-U)	4	Interpellanza con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento, sull'innalzamento del limite di velocità in alcune autostrade	37
BARATELLA (DS-U)	7	Interpellanza sulle procedure relative al condono edilizio	40
VALLONE (Mar-DL-U)	8, 10	Interrogazione sull'affidamento delle attività di sorveglianza sanitaria presso l'ANAS	40
BALDINI, <i>sottosegretario di Stato per le comunicazioni</i>	9, 11, 13	Interrogazione sui collegamenti ferroviari della città di Orvieto	41
SCALERA (Mar-DL-U)	12, 13, 21 e <i>passim</i>		
MONTAGNINO (Mar-DL-U)	14, 16	ALLEGATO B	
SOSPURI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	15, 18, 22 e <i>passim</i>	DISEGNI DI LEGGE	
FABRIS (Misto-AP-Udeur)	16, 18, 19	Trasmissione dalla Camera dei deputati	43
DI GIROLAMO (DS-U)	24, 25	Assegnazione	43
ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDÌ 20 LUGLIO 2004	26	GOVERNO	
		Trasmissione di documenti	44
ALLEGATO A		AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO	
INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI		Trasmissione di documenti	45
Interrogazione sulla realizzazione di un impianto di termovalorizzazione nel Comune di Paternò	31	AUTORITÀ PER L'ENERGIA ELETTRICA E IL GAS	
Interrogazione sulla centrale termoelettrica di Polesine Camerini	32	Trasmissione di documenti	45
Interpellanza su un servizio televisivo trasmesso dal telegiornale regionale del Piemonte	34	CORTE COSTITUZIONALE	
Interrogazione sulla mancata diffusione via satellite del telegiornale regionale del Lazio	35	Trasmissione di sentenze	45
Interrogazione sulla situazione degli uffici postali delle aree periferiche di Napoli	35	ASSEMBLEA DELL'UNIONE DELL'EUROPA OCCIDENTALE	
		Trasmissione di documenti	46
		INTERROGAZIONI	
		Annunzio	25
		Interrogazioni	47

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Alleanza popolare-Udeur: Misto-AP-Udeur.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente DINI

La seduta inizia alle ore 16.

Il Senato approva il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Dà comunicazione dei senatori che risultano in congedo o assenti per incarico avuto dal Senato. (*v. Resoconto stenografico*).

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

PRESIDENTE. Passa innanzi tutto allo svolgimento dell'interrogazione 3-01589, sulla realizzazione di un impianto di termovalorizzazione nel Comune di Paternò.

TORTOLI, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Il progetto per la realizzazione dell'impianto di termovalorizzazione nel Comune di Paternò è ancora nella fase della valutazione dell'impatto ambientale in relazione al pregio naturalistico dell'area individuata ed alla valutazione di compatibilità ambientale. L'impianto dovrebbe sorgere in una zona attualmente in parte destinata ad attività industriale per la produzione di laterizi e non coincidente con quella che ospita manufatti archeologici. Per quanto riguarda i rischi di esondazione in occasione di intense precipitazioni, si rileva che l'area non è pianeggiante e che tale pericolo viene escluso da uno studio prodotto dalla Società che ha proposto il progetto. L'impianto, inoltre, rispetterà la normativa italiana e quella comunitaria in materia di emissioni inquinanti e potrà usufruire di una rete viaria d'accesso che consentirà di evitare l'attraversamento del centro abitato di Paternò.

ROTONDO (*DS-U*). La risposta del sottosegretario Tortoli è insoddisfacente perché elude le questioni di fondo poste dal progetto di realizzazione di un impianto di termovalorizzazione a Paternò, che si ripropongono per l'analogo impianto di Augusta. Entrambi infatti, oggetto di convenzioni ventennali, dovrebbero essere ubicati in aree di interesse naturalistico e archeologico e stanno producendo fortissime proteste da parte della popolazione, stante l'incertezza delle misure previste a tutela della salute e della piena compatibilità con le previsioni del decreto Ronchi. Occorre rimuovere al più presto il commissariamento imposto alla Sicilia da un quindicennio, al fine di responsabilizzare gli enti locali nel problema dello smaltimento dei rifiuti solidi urbani e di coinvolgere le popolazioni nei processi decisionali.

PRESIDENTE. Passa all'interrogazione 3-01578 sulla centrale termoelettrica di Polesine Camerini.

TORTOLI, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. In attesa della realizzazione del progetto di adeguamento, la centrale termoelettrica di Porto Tolle è autorizzata a funzionare con olio combustibile senza o a basso tenore di zolfo, in deroga ai limiti di emissione in atmosfera previsti dalla vigente normativa. L'ENEL ha in programma di avviare la riconversione della centrale non appena concluse le trattative con la società venezulana Pdvsa per la fornitura a lungo termine di orimulsion, ma nel frattempo eseguirà tutti gli interventi necessari al mantenimento dell'impianto in perfette condizioni di funzionamento e sicurezza. A tale scopo è stato raggiunto un accordo con le organizzazioni sindacali per monitorare periodicamente le condizioni dell'impianto ed un invito in tal senso è stato esteso anche a tutti gli enti competenti in materia di sicurezza e ambiente. Comunica che l'*iter* istruttorio del procedimento di valutazione di impatto ambientale del nuovo progetto di centrale si concluderà entro la fine del mese e dà conto dei motivi che hanno finora impedito il conseguimento di tale risultato. Segnala infine che nell'ambito del procedimento sono stati acquisiti i pareri negativi del Ministero per i beni culturali e ambientali e della Regione Emilia Romagna ed il parere favorevole della Regione Veneto.

BARATELLA (*DS-U*). È sconcertante che la procedura di valutazione di impatto ambientale relativa al progetto di adeguamento di una delle centrali termoelettriche più importanti d'Italia non sia ancora conclusa a due anni dal suo avvio. Nel frattempo l'impianto continua a funzionare grazie ad una deroga rispetto alle normative vigenti sui limiti alle emissioni inquinanti. È indispensabile che il Ministero si attivi per la conclusione della vicenda e convochi al più presto i rappresentanti degli enti locali e tutti i soggetti interessati per stabilire percorsi che impediscano ulteriori ritardi ed il rischio di *black-out*.

PRESIDENTE. Passa all'interpellanza 2-00506 su un servizio televisivo trasmesso dal telegiornale regionale del Piemonte.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Il 25 gennaio 2004 il telegiornale regionale del Piemonte ha trasmesso un servizio su una manifestazione sindacale nel corso del quale era stato consentito ad una Sottosegretario di Stato di instaurare un dibattito virtuale con una sindacalista. La trasmissione ha avuto un contenuto chiaramente fazioso, in linea con la tendenza alla discriminazione nei confronti del centrosinistra adottata da quella testata regionale.

BALDINI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Ricordato che i controlli sulla programmazione della RAI sono di competenza della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, comunica che la concessionaria esclude che la testata giornalistica del Piemonte operi discriminazioni nei confronti delle forze politiche di opposizione ed a sostegno di tale affermazione ha fornito i dati relativi all'informazione politica nell'edizione del telegiornale delle 19,30, raccolti nel quarto trimestre del 2003 e nei primi due mesi dell'anno in corso. Per quanto riguarda il servizio contestato, la RAI precisa che la testata aveva organizzato un faccia a faccia virtuale tra una rappresentante della CGIL scuola e la sottosegretario Siliquini, previo preventivo assenso delle persone interessate.

VALLONE (*Mar-DL-U*). I dati forniti dal Sottosegretario attengono ad una sola fascia oraria del telegiornale regionale del Piemonte: i dati complessivi potrebbero offrire un quadro diverso del tempo riservato al centrosinistra nell'informazione politica. All'interrogante non risulta che la sindacalista coinvolta nel dibattito fosse stata preventivamente avvisata: si riserva di chiarire tale aspetto e di fornire in tal senso comunicazione al Sottosegretario, rilevando tuttavia che in tal caso non si spiegherebbe la vibrante lettera pubblica di protesta scritta con riferimento all'episodio da molti giornalisti della sede torinese.

PRESIDENTE. Passa all'interrogazione 3-01262 sulla mancata diffusione via satellite del telegiornale regionale del Lazio.

BALDINI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Ricordato che il Governo non può sindacare l'operato della RAI per quanto riguarda la gestione aziendale, che rientra nelle competenze del Consiglio di amministrazione, precisa che nel quadro della rotazione settimanale dei segnali di RAITRE diffusi dal satellite relativamente alle edizioni dei telegiornali regionali, problemi di carattere tecnico hanno reso possibile la diffusione soltanto dei notiziari di Lombardia, Lazio, Piemonte e Campania. Questa soluzione, non correlata all'avvento della piattaforma SKY nel mercato italiano, attua un compromesso nel quale la limitatezza dell'offerta viene compensata da una copertura sufficientemente ampia delle macroaree geo-

grafiche del Paese. E' allo studio un sistema che permetta la diffusione via satellite di tutti i telegiornali regionali.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Esprime insoddisfazione per la risposta del Sottosegretario. Il contratto di servizio tra la RAI e lo Stato prevede l'obbligatorietà dell'informazione regionale: è pertanto necessaria una programmazione che renda possibile all'utenza in Italia ed all'estero accedere ad un'informazione che non sia parziale e poco significativa. Occorre infine superare la fase sperimentale per offrire servizi che consentano a tutti di avere anche tramite satellite notizie riguardanti la propria Regione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01378 sulla situazione degli uffici postali delle aree periferiche di Napoli.

BALDINI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. A seguito della trasformazione dell'Ente poste in società per azioni, il Governo non ha il potere di intervenire sulla gestione aziendale; tuttavia la società, interessata in merito all'oggetto dell'interrogazione, ritiene che i 36 sportelli operativi presenti nell'area compresa tra Miano e Secondigliano siano adeguati alle richieste dell'utenza e comunque costantemente monitorati per rispondere ad eventuali cambiamenti della domanda. Infine, l'utilizzo di alcuni locali limitrofi all'ufficio di Napoli 70 non è stato possibile in quanto i ripetuti sopralluoghi effettuati ne hanno evidenziato l'inidoneità, mentre l'azienda sta verificando la congruità di altri locali recentemente offerti dal Comune interessato.

SCALERA (*Mar-DL-U*). L'insoddisfazione per la risposta deriva dal fatto che la mancata soluzione del problema peggiora la qualità della vita dei numerosi anziani residenti della zona e rende il servizio inadeguato e carente, particolarmente in riferimento alla forte presenza della microcriminalità nella vicinanza agli uffici postali.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00510 sul porto di Gela.

MONTAGNINO (*Mar-DL-U*). Il volume di traffico, la quantità di combustibile movimentato, la rilevanza per l'immigrazione ed il terrorismo ed infine l'importanza archeologica dei fondali circostanti motivano la richiesta avanzata con l'interpellanza di elevare il porto di Gela da sede di ufficio circondariale a sede di capitaneria di porto, esigenza ineludibile per la città ed i territori circostanti, rispetto alla quale il vice ministro Tassone aveva assunto uno specifico impegno con la popolazione.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. La ristrutturazione degli uffici marittimi tramite la riconfigurazione dei compartimenti e la rimodulazione degli uffici minori consentirà, nonostante la carenza di personale e di risorse finanziarie, di rispondere positivamente alla richiesta dell'amministrazione comunale di Gela, ripresa

dall'interpellanza in oggetto, per l'elevazione del porto di Gela a sede di capitaneria di porto.

MONTAGNINO (*Mar-DL-U*). Si dichiara totalmente soddisfatto della risposta, auspicando la sollecita realizzazione della capitaneria di porto a Gela.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00589, con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, sull'innalzamento del limite di velocità in alcune autostrade.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). L'interpellanza non è motivata da una pregiudiziale contrarietà all'innalzamento dei limiti di velocità su alcuni tratti autostradali, ma dalla volontà di evitare che tale iniziativa annulli gli effetti positivi dell'istituzione della patente a punti e dell'inasprimento delle sanzioni sulla prevenzione degli incidenti stradali. Infatti, il limite di 150 chilometri orari non è previsto in nessun Paese europeo e confligge nettamente con l'esigenza di una più consapevole cultura della sicurezza stradale e di una più chiara consapevolezza dell'alto rischio connesso alla velocità. Inoltre, l'innalzamento del limite di velocità determina confusione negli automobilisti, in quanto consente di viaggiare ad una velocità di circa 170 chilometri orari senza alcuna decurtazione del punteggio della patente, con il solo rischio di una modesta sanzione pecuniaria.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. L'innalzamento del limite di velocità da 130 a 150 chilometri orari, su autostrade dotate di carreggiata di almeno tre corsie oltre a quella di emergenza, non è cogente ma subordinato all'accertamento delle condizioni di sicurezza da parte dei gestori; è in ogni caso limitato a quelle tratte autostradali in possesso di requisiti previsti dalla direttiva del Ministro delle infrastrutture del 30 marzo 2004, tra i quali sono ricompresi i tassi di incidentalità delle singole tratte, che devono essere inferiori ai valori medi nazionali. La principale causa degli incidenti stradali è però il comportamento dei conducenti, come dimostrato dalla drastica diminuzione in concomitanza con i serrati controlli realizzati al momento dell'entrata in vigore delle modifiche al codice della strada. In ogni caso, non appena approvato il disegno di legge delega per ulteriori modifiche al codice della strada, potrà essere rivisto l'apparato sanzionatorio per le violazioni dei limiti di velocità sulle tratte autostradali percorribili a 150 chilometri orari.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Mentre l'interpellanza si prefiggeva di chiarire la politica del Governo sulla sicurezza stradale ed in particolare sui limiti di velocità, la risposta fornita non aggiunge nulla a quanto già risaputo. L'introduzione della patente a punti non ha prodotto gli effetti sperati, tant'è vero che per il secondo fine settimana consecutivo si è verificato un incremento degli incidenti rispetto all'anno precedente, perché alla campagna mediatica non hanno fatto seguito i necessari controlli e la

diffusione di una cultura della sicurezza, che si potrà realizzare soltanto sulla base di riferimenti certi e di comportamenti conseguenti imposti dal dato drammatico dei 9.000 morti sulle strade ogni anno. Pertanto, l'aumento dei limiti di velocità dovrà essere disposto solo a seguito del miglioramento della rete, della diffusione di una cultura della sicurezza e dell'incremento dell'efficienza dei controlli.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00538 sulle procedure relative al condono edilizio.

SCALERA (*Mar-DL-U*). L'ennesimo provvedimento di condono edilizio, oltre a compromettere lo sviluppo razionale del tessuto urbanistico e il governo del territorio, comporta conseguenze negative anche in ordine alla sicurezza e alla stabilità degli edifici. La normativa prevede infatti di sottoporre obbligatoriamente a perizia di idoneità statica soltanto gli abusi che comportino opere di volumetria superiore a 450 metri cubi, senza peraltro specificarne le modalità. Con l'interpellanza si sollecita l'estensione a tutti gli abusi di cui si chiede la sanatoria dell'obbligo di una specifica perizia di idoneità statica.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Nel precisare che la soglia di 450 metri cubi oltre la quale la domanda di condono deve essere corredata da certificazione attestante l'idoneità statica è stata stabilita richiamando quanto già previsto in materia dalle disposizioni dei due precedenti condoni edilizi, ulteriori condizioni per l'accesso al condono, a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 196 del 2004, potranno essere introdotte dalla legislazione regionale che dovrà essere emanata in materia. In tale ambito non sembrano sussistere preclusioni ad un'estensione dell'obbligo di perizia di idoneità statica a tutti gli abusi edilizi per i quali venga presentato istanza di sanatoria, indipendentemente dalla loro cubatura.

SCALERA (*Mar-DL-U*). La possibilità di rinviare alla legge regionale per l'estensione dell'obbligo di perizia appare fortemente compromessa alla luce della sentenza della Corte costituzionale n. 199 del 2004 che ha bocciato alcune iniziative regionali al riguardo. Ritiene pertanto quanto mai opportuna l'emanazione da parte del Governo di indirizzi che assicurino uniformità di criteri.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01294 sui collegamenti ferroviari della città di Orvieto.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Illustra dettagliatamente i collegamenti ferroviari sia di media e lunga percorrenza che di interesse regionale nella tratta Orvieto-Roma e viceversa in vigore con l'orario ferroviario del dicembre 2003. L'offerta peraltro è stata implementata nella fascia mattutina con un nuovo treno regionale

in partenza da Orvieto alle ore 6.22, in arrivo a Roma Termini alle 7.45, mentre un ulteriore collegamento diretto con Roma è in programmazione con il prossimo orario in vigore dal dicembre 2004 sempre nella fascia mattutina. Allo scopo di consentire una risposta più efficace alla domanda collettiva di mobilità, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è disponibile a intervenire con le Regioni nelle decisioni al riguardo. Quanto alla biglietteria della stazione di Orvieto, la Società ferroviaria assicura che non sono in previsione provvedimenti di chiusura.

DI GIROLAMO (*DS-U*). Si dichiara parzialmente soddisfatto. Grazie anche all'impegno della Regione, della Provincia e di Trenitalia, sono state parte recepite le esigenze manifestate dal comitato dei pendolari facente capo al Comune di Orvieto per l'istituzione di nuovi collegamenti nella fascia mattutina, ma rimane irrisolto il problema del collegamento nella fascia pomeridiana, in particolare intorno alle ore 18. Auspica pertanto un ulteriore impegno in tale direzione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione 3-01207 è rinviato. Dichiara chiuso lo svolgimento di interpellanze e interrogazioni. Dà annuncio delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza (*v. Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno delle sedute di martedì 20 luglio.

La seduta termina alle ore 17,38.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente DINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16*).
Si dia lettura del processo verbale.

ROTONDO, *f.f. segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Andreotti, Antonione, Baldini, Bosi, Bucciero, Cursi, D'Alì, Magnalbò, Mantica, Mugnai, Saporo, Sestini, Siliquini, Vegas e Ventucci.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Martone, Pianetta, Provera, Sodano Calogero e Tonini, per attività della 3^a Commissione permanente; Basile e Bedin, per attività di rappresentanza del Senato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

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

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-01589 sulla realizzazione di un impianto di termovalorizzazione nel Comune di Paternò.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

TORTOLI, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. In merito a quanto indicato nell'atto di sindacato ispettivo 3-01589, presentato dal senatore Salvi e riguardante il progetto per la realizzazione di un impianto di termovalorizzazione nel comune di Paternò, si rappresenta che, a seguito della selezione conseguente all'avviso pubblico per la stipula di convenzioni per l'utilizzo della frazione residua dei rifiuti urbani, al netto della raccolta differenziata, prodotta nei Comuni della Regione siciliana, sono state ritenute valide quattro offerte e sono state successivamente stipulate quattro convenzioni.

Quella stipulata con la Sicil Power (società consortile costituita da Daneco gestione impianti, Waste Italia, Tecnip Italy, Siemens, Altecoen, DB Group), non riguarda l'intero territorio dell'Isola, ma gli Ambiti territoriali ottimali ME1, ME2, ME3, ME4, CT1, CT2, CT3, con una popolazione di 1.289.114 abitanti.

Nell'ambito di tale sistema è previsto il polo impiantistico di Paternò, costituito da un impianto di pretrattamento, dal termovalorizzatore e da una discarica.

Gli impianti ricadono all'interno del sito di interesse comunitario (SIC) «contrada Valanghe» (codice sito natura 2000 ITA 060015), istituito dal decreto ministeriale 3 aprile 2000, per cui allo studio di impatto ambientale è stata allegata, per farne parte integrante, una relazione sulla valutazione di incidenza, redatta ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997. Obiettivo dell'analisi è quello di identificare sia particolari elementi di pregio naturalistico che ulteriori effetti negativi, diretti o indiretti, a carico del territorio vincolato.

L'autorizzazione alla realizzazione degli impianti è, quindi, vincolata alla compatibilità ambientale delle opere.

Il progetto di cui trattasi fa parte dei casi di cui alla recente ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3334 del 23 gennaio 2004, dove all'articolo 2, comma 4, si prevede che, in deroga sia al decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996 che al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 377 del 1988, il Commissario delegato per l'emergenza rifiuti e tutela delle acque in Sicilia si avvalga della Commissione di cui all'articolo 18, comma 5, della legge n. 67 del 1988 per la valutazione della compatibilità ambientale dei sistemi per l'utilizzo della frazione residua dei rifiuti urbani, al netto della raccolta differenziata, da destinare agli impianti di termovalorizzazione con recupero di energia.

A seguito dell'inoltro dei relativi progetti da parte della struttura commissariale è stata avviata tale procedura straordinaria che si concretizzerà in un parere della Commissione VIA che, successivamente, verrà inoltrato al Commissario delegato.

Tale procedura è tuttora in corso e i progetti, quindi, sono ancora in fase di valutazione unitamente a tutte le osservazioni inoltrate dai soggetti interessati.

Riguardo al fatto che l'area interessata ospiterebbe rilevanti manufatti archeologici, si chiarisce che a sud di tale area, presso il colle Cocola, insiste il vincolo archeologico e non nell'area oggetto di intervento; attualmente in parte dell'area che sarà dedicata agli impianti è presente un'attività industriale per la produzione di laterizi che svolge le seguenti attività: lavorazione materiali naturali, attività di cava, centrale di cogenerazione energia elettrica, attività di recupero rifiuti speciali, attività di recupero di rifiuti speciali pericolosi.

Sul fatto che l'impianto dovrebbe sorgere su un suolo pianeggiante con facili fenomeni di esondazione in occasione di intense precipitazioni, si evidenzia che l'area ove sono ubicati gli impianti non è pianeggiante. Inoltre, alla società proponente è stato richiesto uno studio sulla verifica di rispetto limite aree esondabili.

Da tale studio, per un tempo di ritorno pari a 50 anni, è risultato che le aree interessate dagli impianti sono esterne alle aree a rischio. Restano ovviamente ferme le determinazioni in merito degli uffici competenti, che devono esprimersi in Conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 22 del 1997.

Riguardo alla nocività dell'impianto di termovalorizzazione, ovvero di un impianto che produce energia dalla combustione dei rifiuti, si osserva che la normativa europea prevede che i rifiuti debbano essere riutilizzati o recuperati e che il recupero debba avvenire con recupero di materia (rispettando le percentuali fissate) e con recupero di energia (con impianti di termovalorizzazione).

L'impianto deve rispettare tutta la normativa in materia; in particolare, per quanto concerne i fumi, l'impianto stesso sarà dotato di un sistema di trattamento che consente l'abbattimento di tutti gli inquinanti gassosi prodotti dalla combustione e delle ceneri volanti nel rispetto della direttiva CE 2000/76.

In particolare, l'articolo 5, comma 4, del decreto legislativo n. 22 del 1997 prevede che la realizzazione e la gestione di nuovi impianti di incenerimento possano essere autorizzate solo se il relativo processo di combustione è accompagnato da recupero energetico con una quota minima di trasformazione del potere calorifero dei rifiuti in energia utile.

Da quanto detto emerge il pieno rispetto sia della normativa italiana che di quella comunitaria in materia.

Infine, sulla inadeguatezza della rete viaria di collegamento nella strada statale 121 e nei 5-6 chilometri di strade secondarie che i mezzi di trasporto rifiuti dovranno percorrere per raggiungere il sito, la struttura commissariale ha fatto presente che, in progetto, al fine di evitare l'attraversamento del centro abitato di Paternò interessando la SS 121, i mezzi provenienti dalle stazioni di trasferimento e dall'impianto di pre-selezione di Catania-Pantano d'Arce faranno il seguente percorso: autostrada A18 fino all'intersezione con l'autostrada A19; autostrada A19 Catania-Palermo fino all'uscita Sferro-Gerbini; strada provinciale 192 dallo svincolo autostradale fino all'intersezione con la SP 50; strada provinciale 50 dall'intersezione con la strada provinciale 192 al polo di trattamento di Paternò.

ROTONDO (DS-U). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROTONDO (DS-U). La sua risposta, Sottosegretario, non mi soddisfa. Essa infatti elude completamente le questioni di fondo sollevate con questa interrogazione, già contenute in un precedente atto di sindacato ispettivo, a mia prima firma, riguardante la costruzione del termovalorizzatore di Augusta, sempre nell'ambito del progetto di costruzione di un impianto di termovalorizzazione nella Regione Sicilia.

Occorre ricordare quanto è successo in Sicilia in questi anni: nel 1999 si è proceduto al commissariamento della Regione, con l'individuazione del commissario nel Presidente della Regione stessa; nel 2000 il Presidente commissario approvava il Piano di priorità per l'emergenza rifiuti, piano in linea con il decreto Ronchi e che puntava alla raccolta differenziata e alla produzione di combustibile da rifiuto (CDR); nel 2002, però, lo stesso Presidente commissario stravolgeva tale piano, adottando il Piano di gestione dei rifiuti della Regione Sicilia, un piano che stabiliva di mandare all'incenerimento tutti i rifiuti solidi urbani prodotti dalla Regione Sicilia, tranne una quota marginale pari al 2 o 3 per cento di raccolta differenziata.

Stiamo parlando di 2 milioni 400 mila tonnellate di rifiuti prodotti in un anno in questa Regione. Nel 2003, con un'ordinanza, vengono individuate le associazioni temporanee d'impresa con cui stipulare una convenzione ventennale, signor Sottosegretario, per lo smaltimento di tutti i rifiuti. Questi vengono portati nei termovalorizzatori e bruciati tal quali, sottraendo soltanto una quota di umido che dovrebbe produrre *compost*. Ora, sappiamo benissimo che per produrre del buon *compost*, l'umido deve essere sottratto in fase di raccolta e non invece in fase di smaltimento dei rifiuti tal quali.

Gli inceneritori previsti dal Piano di gestione dei rifiuti sono alimentati così da rifiuti tal quali e noi sappiamo che questo può provocare notevoli danni all'ambiente.

Gli impianti poi sono localizzati, sempre in base a questa convenzione ventennale, su indicazioni delle associazioni, in quattro aree della Regione Sicilia, non tenendo conto dell'importanza dei siti. Per esempio, come lei stesso ha sottolineato, quello di Paternò è individuato come SIC e quello di Augusta confina con un'area di rilevante interesse archeologico, l'area di Megara Iblea.

Questa scelta è stata quindi effettuata sulla base d'interessi delle società e non legata invece ad un piano complessivo di smaltimento ottimale dei rifiuti solido-urbani nella Regione.

Tutto questo ha determinato fortissime proteste che potrebbero, nell'arco dei prossimi mesi, coinvolgere anche gruppi più vasti di popolazione e creare situazioni d'emergenza, come quelle recentemente verificatesi in Campania.

Mi chiedo se tutto questo sia in linea con il decreto Ronchi; se siano stati messi in campo tutti gli interventi possibili per tutelare la salute dei cittadini ed evitare la svalutazione di aree di rilevante interesse ambientale e culturale. Soprattutto, signor Sottosegretario, mi chiedo se non sia giunto il momento di rimuovere questo processo di commissariamento degli enti locali che ha determinato di fatto – tra l'altro il commissariamento dura da quindici anni – una deresponsabilizzazione degli enti locali stessi.

Un processo importante quale quello del trattamento dei rifiuti solidi-urbani deve passare attraverso una responsabilizzazione degli enti locali in modo da far scegliere alle popolazioni interessate i processi migliori per risolvere questo che è uno dei problemi più importanti delle società moderna.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01578 sulla centrale termoelettrica di Polesine Camerini.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

TORTOLI, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Signor Presidente, per quanto indicato nella interrogazione 3-01578, presentata dal senatore Baratella, avente ad oggetto il progetto di adeguamento della centrale termoelettrica di Porto Tolle, faccio innanzitutto presente che la centrale, una delle più importanti d'Italia, sia per dimensioni, sia per collocazione geografica, è soggetta agli obblighi previsti dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 334 del 1999, relativo ai pericoli di incidenti rilevanti.

Per quanto concerne gli aspetti relativi all'attuale gestione dell'impianto, sulla base di quanto comunicato dal Ministero delle attività produttive, la centrale è attualmente autorizzata a funzionare con olio combustibile senza tenore di zolfo (STZ) e in parte con olio combustibile a basso tenore di zolfo (BTZ), che presenta una percentuale di tale elemento inferiore all'1 per cento, in parte in deroga ai limiti di emissione in atmosfera per esigenze di copertura del fabbisogno nazionale e di sicurezza di rete, ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge n. 239 del 2003, convertito con legge n. 290 del 27 ottobre 2003.

Nell'incontro svoltosi il 15 aprile ultimo scorso con il Presidente ed il Vice presidente della Provincia di Rovigo ed il sindaco di Porto Tolle, l'ENEL ha riferito di essere disposta ad avviare i lavori di riconversione della centrale appena concluso l'*iter* autorizzativo, portando a termine positivamente le trattative con la società venezuelana PDVSA per la fornitura a lungo termine di orimulsion. Nel frattempo, l'ENEL assicura che verranno eseguiti tutti gli interventi necessari a consentire il mantenimento dell'impianto in perfette condizioni di funzionamento e sicurezza.

A tal proposito, la prefettura di Rovigo ha comunicato che nel corso di incontri che si sono tenuti presso la medesima, da ultimo nei giorni 8 e 12 luglio scorsi, per le problematiche inerenti la sicurezza del personale, l'attività di manutenzione degli impianti, l'applicazione di alcuni istituti

contrattuali e gli sviluppi organizzativi conseguenti alla realizzazione del progetto della centrale, l'ENEL ed i rappresentanti sindacali hanno assunto l'impegno di costituire un apposito *team* operativo interno, al fine di monitorare periodicamente le condizioni di sicurezza dell'impianto.

La stessa prefettura ha invitato gli enti competenti in materia di sicurezza ed ambiente ad effettuare, coinvolgendo i rappresentanti delle parti interessate, i necessari sopralluoghi per la verifica del mantenimento di elevati *standard* di sicurezza per tutto il personale addetto alla centrale.

Il senatore interrogante chiede di conoscere quali siano i motivi che hanno impedito finora al Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio la conclusione del procedimento di valutazione di impatto ambientale relativo al progetto di ambientalizzazione della centrale ed entro quali tempi si ritenga di concludere tale procedimento.

In merito, è opportuno precisare che l'ENEL Produzione S.p.A., a seguito di comunicazione del Ministero che rappresento di assoggettamento a VIA, effettuata con nota del 30 ottobre 2001, ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto di adeguamento ambientale della centrale termoelettrica in oggetto nel comune di Porto Tolle, previa pubblicazione sui quotidiani dell'avviso al pubblico in data 2 dicembre 2001.

Successivamente, in data 23 febbraio 2002, si è svolta presso il Comune di Porto Tolle l'udienza pubblica prevista dalla procedura di valutazione di impatto ambientale, di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 dicembre 1988, Allegato IV (vecchia procedura poi abrogata dalla legge n. 55 del 2002 -sblocca centrali).

Con nota del 31 maggio 2002, l'ENEL Produzione S.p.A. comunicava che intendeva avvalersi delle procedure di cui al decreto-legge n. 7 del 7 febbraio 2002 (decreto sblocca centrali), così come convertito nella legge n. 55 del 9 aprile 2002.

La Commissione VIA ha dato corso a tali richieste, ma a *iter* istruttorio praticamente concluso l'ENEL ha presentato, in data 17 giugno 2003, istanza di sospensione a seguito della decisione di apportare modifiche al progetto per tener conto del parere dell'Autorità portuale di Venezia, nonché del parere della Giunta regionale del Veneto.

Con nota del 18 giugno 2003 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, la valutazione di impatto ambientale fu, pertanto, sospesa in attesa della presentazione delle integrazioni progettuali da prodursi a cura dell'ENEL.

Dette integrazioni sono state trasmesse dalla società proponente in data 12 novembre 2003 e ripubblicate il 17 novembre 2003 sulla stampa, come avviso al pubblico ai fini della consultazione dei documenti integrativi depositati presso la Regione Veneto e la Regione Emilia-Romagna, per la presentazione di eventuali osservazioni da parte dei cittadini.

Pertanto, l'istruttoria della Commissione VIA ha ripreso il suo corso richiedendo, contestualmente, l'aggiornamento dei relativi pareri alla Regione Veneto, alla Regione Emilia-Romagna, nonché al Ministero per i beni e le attività culturali sulla documentazione integrativa presentata.

A seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 303 del 1° ottobre 2003 in merito alle competenze legislative statali e regionali in materia di energia, con apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 gennaio 2004 si è dovuto procedere ad istituire una nuova Commissione VIA, che ha potuto riavviare la propria attività solo in data 5 marzo 2004.

La nuova Commissione ha, pertanto, riavviato l'esame di tutta la documentazione tecnica acquisita in atti e prevede di poter concludere l'*iter* istruttorio entro la fine del mese corrente.

Si precisa che in questi ultimi mesi la nuova Commissione VIA, oltre ad avere esaminato tutta la documentazione pervenuta, ha approfondito, anche con incontri con il proponente, vari aspetti progettuali; in particolare, è stata acquisita ulteriore documentazione riguardante l'impatto acustico, la movimentazione dei materiali, la sicurezza nel trasporto del combustibile orimulsion, sia fino all'approdo di Ravenna, sia per il successivo pompaggio fino alla centrale di Porto Tolle, mediante l'oleodotto esistente di circa 90 chilometri che attraversa zone di elevato pregio ambientale.

Si segnala, infine, che nell'ambito del procedimento sono stati acquisiti i seguenti pareri: negativo del Ministero per i beni culturali e ambientali il 6 maggio 2004; favorevole della Regione Veneto, espresso con decreto regionale di Giunta del 13 giugno 2003; negativo della Regione Emilia-Romagna, espresso con decreto di Giunta del 23 giugno 2003.

Ovviamente, i contenuti dei predetti pareri dovranno essere considerati nell'ambito della predisposizione del decreto VIA, per la cui redazione dovrà attendersi la conclusione dell'*iter* istruttorio della Commissione VIA e l'emanazione del conseguente parere.

BARATELLA (DS-U). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARATELLA (DS-U). Signor Presidente, più che soddisfatto sono allibito per la risposta del Sottosegretario.

Questa centrale, come dice giustamente il Sottosegretario, è tra le più importanti d'Italia; fornisce infatti circa l'8 per cento della produzione energetica nazionale e la vicenda della VIA dura dal 1993, come lei ha certificato nella sua risposta.

C'è stato un lungo *iter* legislativo, con varie proroghe concesse per l'ambientalizzazione; ora, con i decreti anti *blackout*, il Ministero ha consentito, in deroga alla legge, a questa centrale di operare, altrimenti, dovrebbe chiudere. Infatti, come lei ha giustamente sottolineato, la centrale funziona con olio combustibile e, aggiungo io, con proroghe legislative; altrimenti, ripeto, dovrebbe chiudere.

C'è un'intesa che prevede la sua chiusura entro il 2018 (circa altri quindici anni di attività); per tornare agli investimenti che l'azienda deve fare, si doveva concludere un *iter* che gli enti locali e le popolazioni attendono da troppi anni.

La mia interrogazione sollecita il Ministero a rispondere convocando la commissione VIA e concedendo o negando la valutazione di impatto ambientale; si scriva al Comune di Porto Tolle, che attende da due anni, alla Provincia di Rovigo, che ugualmente attende da due anni che venga effettuata la valutazione di impatto ambientale, chiedendo qual è lo stato dell'arte e perché non viene concessa l'autorizzazione VIA.

È ridicolo, ma in realtà non c'è nulla da ridere, perché nel frattempo questa centrale continua a produrre fumi in deroga, a produrre acqua calda oltre il lecito con i decreti-legge consentiti dal Ministro dell'industria e quindi in una condizione di adeguata ambientalizzazione della centrale sempre più lontana.

Lei oggi conferma questi dati attraverso la sua risposta: la valutazione espressa rispetto ai progetti presentati dall'ENEL è, a quanto pare, negativa. Negativa o positiva che sia, deve comunque concludersi la procedura di valutazione di impatto ambientale, che avrebbe dovuto essere espressa nel dicembre 2003.

Dopo il rinnovo della commissione vi è stato un ulteriore rinvio per il voto amministrativo – senza peraltro comprendere il nesso tra la valutazione di impatto ambientale e le elezioni amministrative – ed è stata fissata la data del 15 giugno, posso testimoniare perché ero presente a quegli incontri in veste istituzionale. Ora, è trascorso il 15 giugno, siamo a metà luglio e non è successo alcunché; nonostante il rischio di un *blackout* agitato da vari Ministri e Sottosegretari, non si intravede ancora una soluzione.

La prego quindi d'interessarsi della questione e di considerare le dichiarazioni, riportate questa mattina dalla stampa locale, rilasciate dal Presidente della Provincia e dal Sindaco del Comune di Porto Tolle, i quali non sono più disposti a lasciar condizionare la vita amministrativa e sociale da un parere di cui non si intravede a breve una possibile notizia.

Siamo davvero costernati da questo atteggiamento, in una situazione in cui l'ambiente e l'economia locale sono condizionati dai possibili lavori di ambientalizzazione della centrale e le istituzioni hanno compiuto una scelta di grande coraggio affinché si cambi il destino della centrale. La prego di convocare le parti quanto prima non solo per avere notizie, ma anche per stabilire dei percorsi al fine di non correre il rischio di un *blackout* amministrativo, oltre che industriale.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00506 su un servizio televisivo trasmesso dal telegiornale regionale del Piemonte.

Ha facoltà di parlare il senatore Vallone per illustrare l'interpellanza.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, l'interpellanza in questione riguarda la trasmissione, sabato 25 gennaio, di un servizio del telegiornale regionale del Piemonte concernente una manifestazione promossa dai sindacati della scuola e dalle associazioni dei genitori contro la riforma Moratti.

Ad avviso dell'interrogante, il TGR Piemonte ha trasmesso l'evento con notevole faziosità. Presso la sede del TG regionale era stata invitata la sottosegretario di Stato Siliquini, che era nelle condizioni di poter dialogare non solo con i giornalisti, e veniva contestualmente intervistato uno degli organizzatori della manifestazione. È nato così un dibattito tra il rappresentante del Governo e il sindacalista che si è svolto in una condizione di disparità. Il Sottosegretario era stato avvisato del dibattito, il sindacalista non era stato avvisato per ovvi motivi.

I servizi del telegiornale da qualche anno seguono soprattutto la logica di garantire sempre di più la maggioranza, discriminando non solo le forze politiche della sinistra ma anche, come nel caso di specie, una libera manifestazione.

Lo dico e lo affermo con forza anche perché alcuni giornalisti della sede torinese, in seguito a questo episodio, hanno inviato alla testata regionale del Piemonte una lettera che naturalmente contestava questo tipo di atteggiamento. Pertanto, non siamo stati soltanto noi, gli interroganti, ma anche alcuni giornalisti del Telegiornale regionale del Piemonte a contestare l'evento.

Naturalmente nell'interpellanza rileviamo il fatto che sempre di più si riscontra nella testata in questione una discriminazione nei confronti delle forze di centro-sinistra. Mi sto riferendo ai TG regionali, ma potremmo estendere il discorso anche a livello nazionale. Nella fattispecie, però, ci interessa conoscere il parere del Governo su questa vicenda e su questa discriminazione costante. Sarebbe sufficiente anche avere i dati per conoscere quali siano i minuti o le ore a disposizione dei rappresentanti della maggioranza rispetto a quelli di cui usufruiscono i rappresentanti del centro-sinistra.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta.

BALDINI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Signor Presidente, in relazione all'atto parlamentare in esame, nel far presente che si risponde per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri, si ritiene opportuno rammentare che, come è noto la legge 14 aprile 1975, n. 103, ha sottratto la materia dei controlli sulla programmazione della RAI alla sfera di competenza dell'attività governativa per assegnarla a quella della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi la quale determina gli indirizzi dei vari programmi, vigilando sul loro contenuto, ed adotta le deliberazioni ritenute necessarie ai fini dell'osservanza degli indirizzi medesimi.

Tuttavia, allo scopo di disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dagli onorevoli interpellanti, non si è mancato di interessare la concessionaria RAI la quale nel significare che non risponde al vero che la testata giornalistica del Piemonte abbia operato delle discriminazioni nei confronti delle forze del centro-sinistra e delle sue iniziative sul territorio, ha precisato che nel corso del quarto trimestre del 2003 nel-

l'edizione del TG delle ore 19,30 – che è il più importante per l'informazione politica – il centro-sinistra ha occupato il 49,1 per cento del tempo disponibile, a fronte del 50,9 per cento riservato al centro-destra.

Nei mesi di gennaio e febbraio (fino al giorno 23), dell'anno in corso le percentuali riservate al centro-destra ed al centro-sinistra sono state rispettivamente del 49 e del 51 per cento.

Ciò premesso in linea generale, per quanto concerne in particolare il servizio contestato relativo alla manifestazione sulla scuola, la medesima RAI ha comunicato che nel corso della riunione di sommario del venerdì 24 gennaio 2004 i competenti soggetti societari avevano convenuto di mandare in onda un faccia a faccia virtuale fra Chiara Profumo, rappresentante della CGIL scuola, e Maria Grazia Siliquini, sottosegretario per l'istruzione, l'università e la ricerca: di tale impostazione del programma era stata preventivamente avvisata la sindacalista in parola che aveva manifestato il proprio assenso.

Da ultimo la RAI ha precisato che quanto sostenuto nell'interpellanza in discussione secondo cui il sottosegretario Siliquini avrebbe «chiosato e commentato in studio la manifestazione», non trova riscontro nel reale svolgimento della trasmissione poiché, stando a quanto riferito, la domanda posta alla signora Profumo era la stessa rivolta al Sottosegretario, senza che quest'ultima conoscesse la risposta data dalla prima intervenuta.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALLONE (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, credo che sulla base di dati volutamente riferiti ad un telegiornale, ma non alla totalità dei telegiornali in questione, sarebbe facile dimostrare esattamente l'opposto. Evidentemente la RAI ha fornito questi dati finalizzati ad una logica *bipartisan*, dove c'è un chiaro rapporto egualitario tra le forze di centro-destra e quelle di centro-sinistra. Tuttavia, sarebbe interessante conoscere il dato complessivo relativamente ai telegiornali, perché non c'è solo quello delle ore 19,30, ma ce ne sono almeno un altro paio, soprattutto quello del primo pomeriggio.

Ma, al di là di questo aspetto, mi giunge nuovo che la sindacalista fosse stata avvisata. Farò la mia verifica, ed eventualmente manderò una nota al Sottosegretario. Mi riservo dunque di chiarire questo aspetto e, se le cose stanno così, naturalmente lo comunicherò anche al Presidente del Senato relativamente a questa interrogazione.

A me non risultava nulla; in ogni caso, come dicevo, farò la mia verifica. Ma se l'episodio non si fosse verificato nei termini in cui l'ho riportato, perché allora i giornalisti della testata hanno scritto una lettera di protesta nei confronti del TG3 e soprattutto del suo conduttore? Mi sembra che vi sia un qualche scollamento. Tuttavia, verificherò ed eventualmente chiarirò questo aspetto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01262 sulla mancata diffusione via satellite del telegiornale regionale del Lazio.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

BALDINI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Signor Presidente, onorevoli interroganti, in relazione all'atto parlamentare cui si risponde, si fa innanzitutto presente che non rientra fra i poteri del Governo quello di sindacare l'operato della RAI per quanto riguarda la gestione aziendale, che, come è noto, rientra nelle competenze del consiglio d'amministrazione della società.

Tuttavia, in merito a quanto rappresentato dagli onorevoli interroganti, non si è mancato di interessare la predetta RAI, che ha comunicato che dal 1° settembre 2003 la testata giornalistica regionale, d'intesa con le strutture aziendali preposte e con l'avallo della direzione generale, ha adottato la decisione di attuare una rotazione settimanale dei segnali di RAI 3 diffusi dal satellite relativamente alle edizioni dei TG regionali.

Allo stato attuale, tuttavia, tale rotazione riguarda, a causa di problemi tecnici, soltanto i TG prodotti nei centri di produzione TV di Milano, Roma, Torino e Napoli e, quindi, dei notiziari regionali di Lombardia, Lazio, Piemonte e Campania.

L'iniziativa è stata determinata dall'esigenza, più volte espressa negli anni passati da numerosi utenti residenti sia in Italia, sia nei Paesi raggiunti dal satellite *Hot Bird* (Europa, bacino del Mediterraneo e vicino Oriente), di poter seguire, oltre all'informazione regionale relativa al Lazio, anche quella della propria Regione.

Negli anni la testata giornalistica regionale ha cercato di trovare una soluzione che offrisse l'opportunità di scelta fra diversi TG regionali; il compromesso raggiunto consiste in un'offerta limitata, ma sufficientemente ampia rispetto alle macroaree geografiche del Paese (Nord, Centro e Sud).

Evidenti e note difficoltà tecniche, che richiedono, per essere superate, notevoli investimenti tecnologici, non consentono ad oggi di disporre di 22 canali satellitari supplementari, nonché della contemporaneità dell'offerta di tutta l'informazione regionale. Nonostante ciò – ha proseguito la RAI – la testata giornalistica regionale sta studiando, d'intesa con il centro ricerche e innovazioni tecnologiche di Torino e con la direzione strategie tecnologiche, un sistema che permetta la diffusione via satellite di tutti i TG regionali.

Stando a quanto riferito dalla concessionaria RAI, la decisione adottata non è correlata all'avvento della piattaforma Sky nel mercato italiano: l'offerta dei canali RAI 1, RAI 2 e RAI 3 sul satellite, infatti, è disponibile anche in chiaro, senza bisogno di abbonamento.

La diffusione di Rai 3 attraverso il satellite non avviene su base regionale, per cui, dal punto di vista tecnologico, non appare sostenibile riferirsi ad un bacino di utenti limitato, quale quello laziale o di qualsiasi altra Regione, poiché è noto che i telespettatori che seguono la RAI in ri-

cezione satellitare vedono la stessa programmazione indipendentemente dalla loro ubicazione.

Da ultimo, la RAI ha significato che il TG della Puglia non è al momento disponibile tra quelli trasmessi via satellite.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, ringrazio l'onorevole Sottosegretario per la sua breve risposta e sottolineo di non potermi purtroppo dichiarare soddisfatto per una serie di motivi che cercherò rapidamente di testimoniare.

In primo luogo, è pur vero che può esistere, a livello satellitare, una richiesta di natura internazionale che tende a guardare ad una griglia più ampia, quella cioè legata non soltanto al Lazio, ma anche a macroaree; in questo caso, però, bisognerebbe dare certezze agli utenti, nel senso che bisognerebbe diffondere la logica di una programmazione circa la quale l'utente di livello internazionale sia in grado di sapere quale Regione occupa il canale il lunedì, quale il martedì e quale gli altri giorni; altrimenti, tutto si traduce soltanto ed esclusivamente in una ricerca disperata di qualche notizia a livello localistico, che viene diffusa soltanto ed esclusivamente (come giustamente ha sottolineato il Sottosegretario) in una logica parziale, con quello che il Sottosegretario stesso ha definito giustamente un compromesso limitato ma, al tempo stesso, direi poco significativo per quanto riguarda le aree di riferimento.

In secondo luogo, vorrei ricordare al Sottosegretario come il contratto di servizio tra la RAI e lo Stato preveda per il servizio pubblico l'obbligatorietà dell'informazione di natura regionale. In questo senso, mi sembra logico e naturale che non soltanto gli utenti di natura internazionale, ma anche quelli di livello locale finiscano inevitabilmente per avere nel telegiornale del Lazio un punto di riferimento di straordinario livello e qualità non soltanto locale, grazie alla specificità che il Lazio rappresenta soprattutto per la presenza nel suo ambito delle realtà istituzionali dell'intero territorio nazionale.

Auguriamoci che lo studio portato avanti sui 22 canali regionali possa rapidamente dare buoni risultati e auguriamoci, soprattutto, che la direzione della RAI, che insieme alle testate giornalistiche regionali ha avuto modo di sviluppare questa iniziativa, si renda conto di come l'iniziativa stessa è ancora, per molti versi, impostata su un piano assolutamente sperimentale. Credo che il superamento di ogni compromesso, il rappresentare realtà facilmente decifrabili e al tempo stesso interpretabili anche a livello internazionale, il fatto stesso di poter consentire a tutti di ritrovare, anche per via satellitare, le proprie radici possa esplicitarsi in un contesto fatto di certezze e non di semplici sperimentazioni.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01378 sulla situazione degli uffici postali delle aree periferiche di Napoli.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

BALDINI, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Signor Presidente, in relazione all'atto parlamentare in esame, si ritiene opportuno ribadire che, a seguito della trasformazione dell'ente Poste Italiane in società per azioni, il Governo non ha il potere d'intervenire sulla gestione aziendale che, com'è noto, rientra nella competenza specifica degli organi statutari della società.

Tuttavia, allo scopo di disporre di elementi di valutazione in merito a quanto rappresentato dall'onorevole interrogante, si è provveduto ad interessare la società Poste Italiane, la quale ha ritenuto di precisare che è intendimento dell'azienda garantire in tutto il territorio nazionale un elevato livello di servizi in modo da rispondere adeguatamente alle esigenze della clientela.

Ciò premesso in linea generale, per quanto concerne la particolare situazione dell'area compresa fra Miano e Secondigliano, la predetta società Poste Italiane ha precisato che i sei uffici postali ivi ubicati – per un totale di 36 sportelli operativi, ritenuti adeguati a soddisfare le richieste della locale utenza – sono costantemente sottoposti a monitoraggio al fine di poter provvedere con tempestività all'attuazione di interventi operativi che il mutamento della domanda dovesse rendere necessari.

In tale ambito vanno anche compresi gli interventi di *lay out* che la società pone in essere entro i limiti imposti dal peculiare contesto socio-ambientale in argomento.

In località Miano, infatti, sin dall'anno 2000 sono in corso contatti con la locale amministrazione comunale allo scopo di valutare la possibilità dell'utilizzo di alcuni locali limitrofi all'ufficio di Napoli 70, ubicato in un fabbricato comunale, per ovviare alle carenze operative della sede; tuttavia, i ripetuti sopralluoghi effettuati hanno evidenziato la non idoneità della soluzione, atteso che gli spazi individuati sono risultati troppo angusti e quindi tali da non consentire il definitivo superamento delle limitazioni operative dell'ufficio in parola.

Recentemente, ha concluso Poste Italiane, da parte del Comune interessato è stata avanzata una nuova offerta di locali tuttora occupati da servizi comunali, che è stata sottoposta al vaglio dei responsabili territoriali dell'azienda, che dovranno esprimere la loro valutazione circa l'opportunità e la convenienza della soluzione prospettata.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario per la sua breve esposizione.

Vorrei innanzitutto sottolineare la specificità della situazione nella quale ci muoviamo. Ai problemi di natura organizzativa che l'ente Poste Italiane manifesta su questo territorio, si aggiunge – soprattutto nelle realtà limitrofe agli uffici postali – la presenza tenace di una microcriminalità estremamente vivace, che vede negli anziani i soggetti più deboli, da colpire in ogni occasione utile.

Ecco perché operare in locali insufficienti ed inadeguati (come è stato segnalato più volte alle autorità territoriali, alle direzioni competenti di Poste Italiane e al Governo), in cui l'utenza – è un aspetto importante da sottolineare – al 70 per cento è costituita da anziani, finisce inevitabilmente per dare a tale realtà una specificità particolarmente delicata.

Su questo piano vado al di là delle generiche premesse che l'ente Poste Italiane ha avuto modo di sottolineare al Governo, legate alla elevata qualità del servizio. Il servizio, purtroppo, è assolutamente inadeguato e carente e provoca frustrazioni profonde negli anziani, che meriterebbero un'attenzione certamente diversa.

Il fatto stesso – come lei ha testimoniato, signor Sottosegretario, nella sua risposta – che dal 2000 il problema è all'attenzione di Poste Italiane, e quindi sono passati inutilmente quattro anni in cui si è cercato di risolvere il problema senza riuscirci, attraverso contatti con il Comune di Napoli per l'individuazione di locali più adeguati, dà chiaramente la misura di come, al di là di tante sollecitazioni e stimoli, nonché di una battaglia di natura politico-amministrativa (che non è una battaglia di parte, perché è senza bandiera, impegnando sostanzialmente tutte le forze politiche presenti sul territorio) fatta per dare una vivibilità diversa ad un pianeta difficile e complesso come quello della terza età, non riusciamo ancora, anche alla luce della sua risposta, ad avere notizie certe circa un miglioramento effettivo di tali locali.

Questo mi pare sia il dato che emerge chiaramente e che rende insoddisfacente la risposta data.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00510 sul porto di Gela.

Ha facoltà di parlare il senatore Montagnino per illustrare l'interpellanza.

MONTAGNINO (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, nell'interpellanza che ho presentato l'11 febbraio 2004 elenco i requisiti, le condizioni e le problematiche che rendono necessario a Gela il riconoscimento della competenza da «Circomare» a sede di Capitaneria di porto.

La città di Gela ha un volume di traffico marittimo rilevante: si tratta di 700 navi l'anno che caricano e scaricano merci per oltre 10 milioni di tonnellate, nonché un approdo giornaliero di sette navi di grosso tonnellaggio che movimentano merci pericolose. Tra l'altro, Gela è sede del Petrochimico e, là dove esistono porti petroliferi, i porti stessi sono sede di Capitaneria di porto.

L'Ufficio circondariale (Circomare) che c'è attualmente non è in condizione di gestire le complesse problematiche connesse sia ai volumi di

traffico, sia alla qualità e quantità di combustibile movimentato. Peraltro, non esiste una Polizia marittima – perché l'Ufficio circondariale non ne è dotato – che possa essere impiegata per fronteggiare il fenomeno dell'immigrazione clandestina. Tra l'altro, nella rada di Gela ormeggiano con frequenza navi provenienti da vari siti, anche da Paesi ritenuti sensibili in relazione alle attività legate al terrorismo. Gela, inoltre, è un sito di fondamentale importanza dal punto di vista archeologico.

C'è l'esigenza dell'istituzione della Capitaneria di porto anche perché nell'accordo di programma quadro per i trasporti è previsto un finanziamento di 65 milioni di euro per il potenziamento e il funzionamento del secondo porto.

Abbiamo avuto, nei mesi scorsi, un incontro con il vice ministro Tassone cui erano presenti i responsabili nazionali dell'Ufficio marittimo. Si è anche tenuto in precedenza, a Gela, un importante convegno organizzato dall'Amministrazione comunale e tutte le voci erano concordi su questa esigenza. Inoltre, il vice ministro Tassone ha garantito – e credo abbia ottemperato a questo suo impegno – un percorso per la definizione della sede della Capitaneria di porto per soddisfare un'esigenza ineludibile di Gela e del suo *hinterland*.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. L'ipotesi della elevazione dell'Ufficio circondariale marittimo di Gela a Capitaneria di porto ha formato oggetto, anche di recente, di apposita istanza da parte della civica Amministrazione con cui, tra l'altro, valorizza la riconosciuta importanza e il ruolo di rilievo che gli uffici marittimi svolgono nelle realtà locali.

La concretizzazione di tale auspicata iniziativa evidenzia alcune problematiche di fondo che attengono specificatamente all'esiguità degli organici e alle risorse finanziarie disponibili che già, in linea generale, condizionano l'assetto funzionale dell'attuale organizzazione periferica del Corpo delle Capitanerie di porto e non consentono di far fronte, malgrado l'impegno e lo spirito di sacrificio del personale, ai maggiori e sempre più impegnativi compiti di istituto che il Corpo è chiamato ad assolvere.

La soluzione positiva di tali problematiche consentirà di superare l'attuale situazione di squilibrio tra i compiti assegnati all'Amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti e i mezzi disponibili. Si potrà, inoltre, rendere concreta la possibilità di promuovere – nel più ampio obiettivo di razionalizzazione delle occorrenti risorse – un puntuale programma di strutturazione dell'attuale articolazione periferica marittima.

Al riguardo, particolare significatività assume la conclamata situazione strutturale che, a tutt'oggi, continua a registrare la chiusura di fatto di 107 uffici minori, di cui 97 delegazioni di spiaggia e 10 uffici locali marittimi, soprattutto per mancanza di personale, ma anche delle occorrenti infrastrutture.

In tale ottica, a seguito di una attenta valutazione delle esigenze funzionali degli uffici marittimi, è maturata la decisione di dare avvio alle procedure rivolte all'elevazione di taluni di essi, riconfigurando i compartimenti marittimi e provvedendo alla rimodulazione dei confluenti uffici minori.

In tal modo potrà essere data soluzione ad alcune delle problematiche qui evidenziate e potrà parimenti essere realizzata la rimodulazione degli spazi marittimi, per i profili afferenti l'organizzazione dei Centri secondari di soccorso marittimo, nell'ambito dell'organizzazione nazionale SAR e nel contesto dell'organizzazione territoriale dei Centri di controllo del traffico marittimo rientranti nel sistema VTS (*Vessel Traffic Service*).

Pertanto, nel quadro generale degli uffici così individuati è rientrato anche l'Ufficio circondariale marittimo di Gela, così come auspicato.

Senatore Montagnino, porti la buona notizia, se vuole anche a nome del Governo, a Gela!

MONTAGNINO (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTAGNINO (*Mar-DL-U*). Ringrazio il Sottosegretario per la buona notizia. In verità, ascoltando la parte iniziale della sua risposta, ero fortemente preoccupato, perchè io ponevo delle esigenze, ma mi venivano date risposte circa i problemi. Credo, però, di potermi dichiarare totalmente soddisfatto e spero si possa realizzare l'auspicata istituzione della Capitaneria di porto a Gela nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00589, con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, sull'innalzamento del limite di velocità in alcune autostrade.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, la predetta interpellanza potrà essere svolta per non più di dieci minuti e che dopo le dichiarazioni del Governo è consentita una replica per non più di cinque minuti.

Ha facoltà di parlare il senatore Fabris per illustrare tale interpellanza.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, colleghi, illustro questa interpellanza di cui ritengo importante chiarire alcuni aspetti. Essa non è banalmente rivolta a contrastare l'innalzamento dei limiti di velocità per partito preso, perché si vuole addebitare all'eccesso di velocità ogni responsabilità circa gli incidenti stradali, ma vorrebbe aiutare il Paese – lo spero – e sicuramente il sottoscritto a capire la politica del Governo in ordine al tema della circolazione e della sicurezza stradale.

I dati da cui parto sono abbastanza noti per cui sarà facile essere tutti d'accordo: lo scorso anno, per la terza volta, il Governo ha modificato il codice della strada, in base ad una legge delega approvata nella scorsa legislatura, operando una scelta, a mio parere, politicamente errata, che ha dato luogo ad una sorta di riforma spezzatino.

L'ultimo di questi interventi ha previsto l'introduzione, a partire dal 1° luglio 2003, della cosiddetta patente a punti. In quella circostanza, e subito dopo, a fronte di risultati sicuramente positivi per quanto riguarda l'incidentalità stradale, il Governo non ha perso occasione per sottolineare come questa rappresentasse una svolta nelle politiche di contrasto a un fenomeno che è tra i più gravi a livello europeo, che provoca ogni anno circa 9.000 morti in Italia e che rappresenta dunque una piaga sociale che deve essere combattuta da parte di un Paese che voglia definirsi civile.

Ricordo che nel magro bilancio che questo Governo può vantare nel corso della presente legislatura, la patente a punti, almeno per quanto riguarda la riconoscibilità dell'azione del Governo da parte della pubblica opinione, viene al primo posto, nel senso che è l'unico atto o l'atto più importante che l'opinione pubblica ricordi.

Nella precedente legislatura, sia da parlamentare, sia per la diretta responsabilità di Governo che ho avuto sulla materia, mi sono sempre battuto a favore dell'introduzione della patente a punti. Tuttavia, questa scelta positiva contrasta con altre scelte, o non scelte, che il Governo ha compiuto in ordine al tema della sicurezza stradale: tra queste, la proposta avanzata dal ministro Lunardi, fin dal primo giorno del mandato di responsabile del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, d'innalzare decisamente il limite di velocità e – unico caso in Europa – di portarlo addirittura a 150 chilometri orari sulla rete autostradale.

Messaggi di questo tipo, lo ripeto, contrastano chiaramente con la dichiarata e conclamata volontà del Parlamento e, a parole, del Governo, di lavorare per modificare i comportamenti sbagliati degli utenti della strada.

Ho sempre sostenuto che non è una sola la scelta da compiere per vincere e ridurre il fenomeno che ho segnalato; non c'è solo l'aspetto dell'educazione, ma anche quello del controllo e della repressione. Nel primo Piano nazionale per la sicurezza stradale avevamo previsto un insieme di politiche: tra queste, la più importante, che riassume tutte le altre, era proprio far nascere una nuova cultura della sicurezza stradale nella testa di tutti quanti noi, utenti della strada.

Anche l'ultimo incidente grave registrato su uno dei tratti di strada cui mi riferisco nell'interpellanza da me presentata, incidente che ha causato cinque morti a seguito di un tamponamento sulla A27, all'altezza del suo innesto sulla A24 nei pressi di Mestre, dimostra come la velocità, accompagnata ovviamente dalla mancanza di attenzione e di rispetto delle norme da parte di chi conduceva i mezzi pesanti coinvolti nella tragedia, sia uno degli elementi che hanno provocato questa strage.

Non capisco – ed è il senso della mia interpellanza – che bisogno ci sia di creare questa confusione. (*Richiami del Presidente*). Ho già finito, signor Presidente?

PRESIDENTE. Cerchi di concludere, senatore Fabris.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Ho concluso, signor Presidente. Mi chiedo che bisogno ci sia di creare confusione nella testa degli utenti della strada inasprendo, da un lato, le pene e le sanzioni e, dall'altro, dando l'idea che comunque si possa correre non solo sulla rete autostradale, ma, più in generale, sull'intera rete viaria, come è facile constatare interpellando gli utenti al riguardo.

Per di più, il fatto che la velocità venga portata a 150 chilometri orari significa che fino a 200 chilometri orari, al di là di una sanzione di 137,55 euro, non ci sarebbe nemmeno la previsione del ritiro della patente, a meno che la vettura non sia fermata immediatamente nel momento in cui si rileva l'infrazione.

Credo che l'interpellanza sia abbastanza articolata per far capire, signor Sottosegretario, le ragioni della sua presentazione e la necessità che il Governo sia chiaro in ordine alle politiche per la sicurezza stradale che effettivamente intende perseguire.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, l'attuale formulazione dell'articolo 142, comma 1, del codice della strada è stata introdotta con il decreto legislativo del 15 gennaio 2002, n. 9, nell'ambito del processo di revisione avviato con la legge delega 22 marzo 2001, n. 85.

È importante ricordare che con la stessa legge delega, all'articolo 2, comma 1, lettera s), il legislatore aveva ritenuto di investire il Governo del compito di «rivedere la disciplina dei veicoli al fine di adeguarla alle caratteristiche e alla classificazione delle strade».

Nell'assolvimento di tale compito, benché nel dibattito insorto su tale tematica fosse stata ventilata l'ipotesi di un innalzamento sistematico di tutti i limiti previsti, è prevalsa invece una scelta più moderata secondo la quale non viene fornito un limite generalizzato più elevato ma solo un criterio direttivo cui deve conformarsi l'ente proprietario in funzione delle caratteristiche e delle condizioni della strada.

L'innalzamento del limite di velocità da 130 a 150 chilometri orari su autostrade dotate di carreggiate ad almeno tre corsie più corsia di emergenza non è cogente ma subordinato a specifiche ed oggettive condizioni di sicurezza che gli enti proprietari o gestori delle tratte autostradali sono tenuti a verificare puntualmente prima di procedere alle relative ordinanze di innalzamento del limite.

Tale innalzamento, quindi, non è indiscriminato ma viene limitato a quelle tratte che risultano in possesso dei requisiti prescritti dalla direttiva emanata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in data 30 marzo 2004.

Tra i requisiti compaiono anche i tassi di incidentalità globale e mortale delle singole tratte i cui valori medi dell'ultimo quinquennio devono risultare inferiori ai corrispondenti valori medi nazionali per l'intera estensione delle autostrade dotate di carreggiate di pari caratteristiche.

È opportuno considerare che, in tutto il mondo, la causa principale degli incidenti stradali risulta essere il comportamento dei conducenti. Non è un caso che il numero di incidenti in Italia sia drasticamente diminuito in concomitanza con il serrato controllo su strada posto in essere dagli organi di polizia stradale all'indomani dell'entrata in vigore del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada, poi convertito con legge 1° agosto 2003, n. 214.

Le punte di incidentalità purtroppo registrate nei giorni scorsi, d'altra parte, non possono certo mettere in discussione la validità delle innovazioni legislative introdotte nel codice della strada.

Si rammenta, a tale proposito, che l'articolo 141 del codice della strada obbliga comunque i conducenti, quale che sia il limite vigente localmente, a regolare la velocità del veicolo in relazione alle caratteristiche ed alle condizioni della strada e climatiche.

In nessun caso è possibile adottare provvedimenti non coerenti con le prescrizioni imposte.

Premesse le puntualizzazioni qui descritte, nulla esclude la possibilità di rivedere nei termini che verranno ritenuti più opportuni l'apparato sanzionatorio in caso di violazione dei limiti massimi di velocità sulle tratte percorribili a 150 chilometri orari. Tale operazione, che dovrà comunque prevedere un'adeguata calibratura dell'entità delle sanzioni, potrà essere condotta non appena sarà approvato il disegno di legge di delega per le ulteriori modifiche al codice della strada.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS (*Misto-AP-Udeur*). Signor Sottosegretario, al di là della stima personale nei suoi confronti, devo dire che il testo che le hanno preparato – non mi sembra infatti che si occupi continuamente della materia – non aggiunge nulla a quanto già sapevamo.

Sui principi enunciati siamo assolutamente d'accordo. Ricordo a lei e all'Aula che abbiamo approvato quasi all'unanimità la legge delega di riforma del codice della strada. Sono principi – ripeto – su cui siamo assolutamente d'accordo. La mia interpellanza tendeva a chiarire – oggi purtroppo questo non è stato – quale sia la filosofia e la politica della sicurezza stradale che il Governo e segnatamente il ministro Lunardi vogliono perseguire.

Il fatto che la norma non sia cogente, come lei ha detto – e ci mancherebbe pure che lo fosse – significa che la responsabilità ultima, per la decisione di innalzare i limiti di velocità e per le regole della circolazione sulle reti autostradali, è del gestore; ciò vale anche per le strade ANAS, per quelle di competenza regionale o comunale. Il Parlamento approvando questa norma, a favore della quale non ho votato, ha dato la possibilità di innalzare i limiti ai gestori della strada che dovrebbero assumersene la responsabilità ultima, anche in ordine agli incidenti che dovessero essere causati da una eccessiva velocità.

Così facendo si genera negli automobilisti una confusione terribile. C'è già una norma la quale stabilisce che, in caso di condizioni avverse dal punto di vista meteorologico, la velocità dovrebbe essere automaticamente ridotta di circa 30 chilometri orari; si vorrebbe introdurre la possibilità in alcuni tratti della rete autostradale italiana – segnatamente cinque, indicati dal Ministro – di fissare il limite di velocità a 150 km orari, superati i quali si dovrebbe decelerare per tornare al limite dei 130.

Le segnalo che l'incidente di qualche giorno fa sulla A27 è accaduto alla fine di uno di questi tratti – tra Treviso Sud e Treviso Nord, prima dell'innesto per immettersi nella cosiddetta tangenziale di Mestre – dove il Ministro vorrebbe innalzare a 150 km orari il limite di velocità.

Al di là del caso specifico, ho chiesto se il Governo intenda mantenere questa indicazione anche per quel tratto di autostrada; spero che così non sia dopo il gravissimo incidente che si è registrato.

Le segnalo che la patente a punti non ha prodotto gli effetti desiderati; dopo due *weekend* dalla sua introduzione registriamo un numero di morti e di incidenti, secondo i dati del Dipartimento di pubblica sicurezza, superiori a quelli di un anno fa. Vi è una pericolosissima inversione di tendenza perché allo spauracchio iniziale, che è stato accompagnato da un grande *battage* massmediologico, non è seguita né una capacità di controllo ferreo (la Polizia stradale denuncia dal 1985 una carenza di organico di ben 12.000 unità) né una capacità di tenere alta l'attenzione e di implementare la cultura della sicurezza stradale.

Non avete portato avanti il Piano nazionale per la sicurezza stradale (erano già stati stanziati 450 milioni di euro nella precedente legislatura); non avete completato la riforma del codice e lei ha annunciato addirittura l'intenzione di varare una nuova legge delega per riformare lo stesso. Una cultura della sicurezza si crea se sono chiari i punti di riferimento, se sono chiare le norme cui attenersi. Così non è al momento e a me pare che l'atteggiamento del Governo sia abbastanza schizofrenico.

Si possono interpellare gli operatori della strada, i vigili urbani, la Polizia stradale, i Carabinieri: quando il Ministro afferma in TV, come se fosse una conquista, che la velocità in autostrada sarà elevata a 150 km orari, si dà ad intendere che la norma sia già in vigore e che tale velocità sia praticabile su tutta la rete autostradale.

Così non è, lei lo sa e lo ha correttamente segnalato, ma il problema non è limitato alla congruità delle norme. Non ho nulla in contrario all'incremento della velocità, ma vi sono altre priorità: lo sviluppo della rete viaria, la messa in sicurezza, il potenziamento degli organi di controllo, il radicamento della cultura della sicurezza nella coscienza di ciascuno. Ricordo tra l'altro che in Europa questa velocità non esiste da nessuna parte.

Mettetevi una mano sulla coscienza, perché i 9.000 morti sulle strade che abbiamo ogni anno sono un'emergenza per tutti e dovremmo fare insieme qualcosa di più.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00538 sulle procedure relative al condono edilizio.

Ha facoltà di parlare il senatore Scalera per illustrare l'interpellanza.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, l'interpellanza mette a fuoco un tema di particolare attenzione e riflessione in questo momento nel nostro Paese, legato all'ennesimo provvedimento di condono edilizio – il terzo in vent'anni – che l'attuale Governo ha avuto modo di emanare.

C'è qualcosa che sembra oggettivamente dimenticato da questo Governo, e cioè la disciplina ordinaria di governo del territorio, lo sviluppo razionale del tessuto di natura urbanistica. C'è, invece, un altro elemento che cresce e s'impone a livello e sullo scenario della legalità del nostro Paese, legato al rafforzamento delle aspettative di immunità che ormai caratterizzano il comportamento di tanti che hanno inferto danni gravissimi all'ambiente e ai beni ambientali e culturali del nostro Paese.

In questo contesto c'è un conto che nessuno valuta e controlla, un costo ed un onere per la nostra collettività nazionale realizzato attraverso la deprivazione di beni e valori costituzionalmente tutelati. Quali sono le conseguenze dell'abusivismo, signor Sottosegretario? Innanzitutto, come è sottolineato nella mia interpellanza, parlerei di conseguenze sulla sicurezza e stabilità degli edifici.

C'è da mettere in campo una revisione della norma di cui alla lettera b), comma 35 dell'articolo 32, del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 269 del 30 settembre 2003, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 326 del 24 novembre 2003: mi riferisco, cioè, all'obbligo di predisporre una specifica perizia di idoneità statica esclusivamente in relazione ad abusi che comportino opere di volumetria superiore a 450 metri cubi. Ebbene, come si sviluppano questi 450 metri cubi? In piani diversi? In un'unica unità a livello di base? È un dato importante soprattutto in territori come quelli italiani, dove il rischio di natura sismica è sempre particolarmente vivo.

In questo senso, credo che la capacità e possibilità di estendere l'obbligo della specifica perizia di idoneità statica a tutti gli abusi, ai fini di una valutazione corretta degli organi tecnici chiamati a vagliare le domande di condono sotto tale profilo, rappresenti, in un contesto già diffi-

cile e complesso, un parametro di civiltà del quale credo che ogni Governo che si rispetti dovrebbe, al di là delle sue iniziative, tener conto e sviluppare, vista e considerata la delicatezza di un tema che – lo ripeto – non riguarda soltanto ed esclusivamente una realtà settoriale del Paese, ma investe in maniera trasversale ambiti di riferimento delicatissimi che inevitabilmente incidono su aspetti fondamentali del nostro territorio, quali l'ambiente e i beni ambientali e culturali.

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza testé svolta.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, occorre innanzitutto premettere che, a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 196 del 2004, eventuali ulteriori condizioni per l'accesso al condono edilizio potranno essere introdotte dalla legislazione regionale che dovrà essere emanata in materia.

Per quanto attiene la vigente normativa statale in materia di condono edilizio, il decreto-legge n. 269 del 2003, convertito, con modificazioni, nella legge n. 326 del 2003, prevede una soglia di 450 metri cubi oltre la quale la domanda di condono edilizio deve essere corredata da una perizia giurata e da una certificazione attestante l'idoneità statica delle opere eseguite.

Tale disposizione è stata stabilita richiamando quanto già previsto in materia dalle disposizioni di due precedenti condoni edilizi, e precisamente: l'articolo 35, comma 3, lettera *b*), della legge n. 47 del 1985 e l'articolo 39, comma 4, della legge n. 724 del 1994.

Tuttavia – questo è il punto, senatore Scalera – dal punto di vista prettamente tecnico e stanti le prerogative legislative delle Regioni, così come stabilite dalla richiamata sentenza della Corte costituzionale, si ritiene che non sussistano preclusioni ad una estensione dell'obbligo previsto dall'articolo 32, comma 35, lettera *b*), della citata legge di conversione n. 326 del 2003 a tutti gli abusi edilizi per i quali venga presentata istanza di sanatoria, indipendentemente dalla loro cubatura.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, il Sottosegretario fa puntualmente riferimento alla competenza legislativa regionale.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Si è lottato tanto per raggiungere questo risultato e non vedo perché adesso ci si debba lamentare dell'obiettivo colto!

SCALERA (*Mar-DL-U*). Potrei farle vedere cosa riferiscono i giornali circa i rapporti tra iniziative legislative regionali e leggi di livello nazionale. Lei sa bene, ad esempio, che la Campania ha sviluppato un'iniziativa forte per quanto riguarda il condono edilizio.

Lei sa altrettanto bene che la Corte costituzionale, con sentenza n. 199 del 28 maggio 2004, che potrei farle recapitare, ha praticamente bocciato le leggi che la regione Campania ha messo in campo. Ecco quindi, se mi consente, una sottile dicotomia tra ciò che diciamo: da una parte, la possibilità, che lei giustamente sostiene, che sia la realtà regionale a valutare i termini ed i modi attraverso i quali modellare leggi di natura nazionale; dall'altra, la Corte costituzionale, che finisce per bocciare iniziative legate alle realtà regionali.

Questo è il dato che abbiamo di fronte, un dato che naturalmente esula dalla sua volontà e dal suo impegno. Tutto sommato, credo che la logica di una uniformità di valutazione e giudizio non legata soltanto alle realtà regionali, ma ad un indirizzo di fondo che il Governo può e deve assumere, soprattutto in una materia così delicata, può costituire un elemento importante perché vi siano coordinate comuni legate ad ambiti di riferimento tanto significativi per il nostro territorio.

PRESIDENTE. Comunico che lo svolgimento dell'interrogazione 3-01207 è rinviato ad altra seduta.

Segue l'interrogazione 3-01294 sui collegamenti ferroviari della città di Orvieto.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

SOSPURI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli interroganti, la questione sollevata nell'interrogazione riguarda il sistema dei collegamenti ferroviari tra Orvieto e Roma e viceversa, costituito sia dai servizi di media-lunga percorrenza, sia da quelli di interesse regionale.

È opportuno specificare che i primi (il senatore Di Girolamo lo sa bene) rientrano tra i servizi di trasporto effettuati da Trenitalia SpA in regime di autonomia commerciale, senza alcun contributo pubblico e quindi senza controllo diretto da parte dello Stato (salvo che per le variazioni tariffarie). I secondi, invece, sono oggetto di diretta regolazione da parte dell'autorità regionale, ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999.

Quanto sopra in un contesto di norme comunitarie recepite nell'ordinamento nazionale che condizionano la gestione di tali servizi alla titolarità della licenza (in luogo del previgente rapporto di concessione) e che escludono la possibilità di interventi, contributi o aiuti di Stato a trasporti non sottoposti ad obblighi di servizio pubblico.

Ciò premesso, Ferrovie dello Stato SpA ha riferito che, con l'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario del 14 dicembre 2003, i collega-

menti da Roma verso Orvieto e viceversa hanno subito alcune lievi variazioni nel cadenzamento orario.

Relativamente ai treni della media e lunga percorrenza, il percorso Roma-Orvieto è assicurato giornalmente da 10 collegamenti.

Il cadenzamento è del tipo biorario e viene effettuato con treni *Intercity* dalle ore 6,47 alle ore 16,47. Dopo le ore 16,47 il servizio viene effettuato con tre treni a sequenza oraria a partire dalle ore 17,46, 18,47 e 19,51.

Il percorso inverso Orvieto-Roma è invece assicurato da nove collegamenti giornalieri di media e lunga percorrenza (otto *Intercity* e un *Euronight*), di cui sette in cadenzamento biorario a partire dalle ore 10,08.

Con la razionalizzazione di tale offerta si è avuta una diversa collocazione dell'*Intercity* 584 (Roma Termini ore 16,10-Orvieto ore 17), il cui collegamento ha preso il numero 590 con partenza da Roma alle ore 16,47 e arrivo ad Orvieto alle 17,47.

Si evidenzia, inoltre, che l'offerta complessiva del trasporto regionale nella fascia oraria compresa tra le ore 6 e le ore 23,30 presenta 23 collegamenti, di cui 12 da Orvieto verso Roma in cadenzamento biorario, a partire dalle ore 11,28, ed 11 da Roma verso Orvieto in cadenzamento biorario, a partire dalle ore 7,14.

Attualmente l'offerta è implementata nella fascia mattutina con il nuovo treno regionale 3377 proveniente da Chiusi ed in partenza da Orvieto alle ore 6,22, che, in coincidenza ad Orte alle ore 7,02 con il treno regionale 3349 delle ore 7,02, permette l'arrivo a Roma Termini alle ore 7,45.

Con il prossimo orario, in vigore da dicembre 2004, Ferrovie dello Stato SpA. ha inoltre programmato un nuovo treno regionale che consentirà di arrivare a Roma Tiburtina alle ore 8,06, effettuando fermata nella stazione di Orvieto alle ore 6,49 e costituendo quindi un ulteriore collegamento diretto con Roma.

Per quanto riguarda, infine, la biglietteria della stazione di Orvieto, Ferrovie dello Stato SpA ha riferito che la stessa funziona attualmente tutti i giorni con sportelli aperti al pubblico, ad eccezione della domenica mattina, in cui è previsto un solo sportello dalle ore 7 alle ore 14,10.

Peraltro, considerato il volume delle vendite – circa 2.500.000 euro – ed il buon rapporto costi-ricavi, la Società ferroviaria assicura che non sono attualmente in previsione provvedimenti volti alla chiusura della stessa.

Nei limiti dello scenario sopra delineato, attesa la natura «sistemica» dei servizi di trasporto ferroviario ed allo scopo di consentire una risposta più efficace alla domanda collettiva di mobilità, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è disponibile ad intervenire insieme con le Regioni nelle decisioni che hanno ricadute sui servizi sia a media e lunga percorrenza che regionali.

DI GIROLAMO (DS-U). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI GIROLAMO (*DS-U*). Ringrazio il Sottosegretario per la puntuale risposta data.

Debbo dichiararmi parzialmente soddisfatto rispetto alle esigenze poste in primo luogo dal Comune di Orvieto, dove si è formato da due anni un comitato dei pendolari che ha registrato l'adesione della gran parte dei soggetti interessati (ricordo che dal solo Comune partono giornalmente circa 800 persone, ma che l'area raccoglie pendolari anche dalle Province di Viterbo e di Arezzo, per un totale di circa 1.000 unità).

Tali soggetti hanno manifestato la propria insoddisfazione in quanto da due anni, con le modifiche introdotte, sono stati soppressi, la mattina, alcuni treni importanti nella tratta tra Orvieto e Roma e, il pomeriggio, in senso inverso. Ciò ha determinato problemi rilevanti per i lavoratori, costretti a ricontrattare continuamente l'orario di servizio con i datori di lavoro e sottoposti poi da questi ultimi a richiami che potevano anche comprometterne la permanenza nell'impiego.

Debbo riconoscere che c'è stato un impegno da parte della Regione Umbria e della Provincia, nonché di Trenitalia, nella persona del dottor Saccà, il quale ha assunto l'impegno, qui ribadito dal Sottosegretario, dell'istituzione di un nuovo collegamento la mattina, che sicuramente darà un aiuto notevole alla risoluzione del problema.

Rimane al momento irrisolta (ed in proposito spero che ci sarà un ulteriore impegno da parte del Governo, di Trenitalia e degli enti locali) la questione relativa al ritorno pomeridiano nella fascia intorno alle ore 18, giacché la chiusura degli uffici in gran parte avviene alle ore 17,30 ed attualmente non è contemplato un treno che possa riportare la gran massa di pendolari verso Orvieto. Il ritorno serale di tali lavoratori avviene, pertanto, alle ore 20 circa, determinando un impegno che copre l'intera giornata e creando sconvolgimenti nella vita di queste persone.

Spero, quindi, che tale impegno continui, al di là della revisione del prossimo orario ferroviario.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza interrogazioni con richiesta di risposta scritta, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

**Ordine del giorno
per le sedute di martedì 20 luglio 2004**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi martedì 20 luglio in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 10

I. Seguito delle discussioni generali dei disegni di legge:

1. BATTAFARANO ed altri. – Istituzione delle corti d'appello di Sassari, Taranto e Bolzano (344).

– SEMERARO ed altri. – Istituzione della corte d'appello di Taranto (385).

– GIULIANO. – Istituzione in Caserta degli uffici giudiziari della corte di appello, della corte di assise di appello e del tribunale per i minorenni (456).

– FEDERICI ed altri. – Istituzione della corte d'appello di Sassari (1051).

– CUTRUFO e TOFANI. – Istituzione in Frosinone di una sezione distaccata della Corte di appello di Roma e della Corte di assise d'appello di Roma (1765).

– DETTORI. – Istituzione della corte d'appello di Sassari (2172).

– TOFANI. – Istituzione in Frosinone di una sezione distaccata della Corte di appello di Roma e della Corte di assise d'appello di Roma (2806) (*Relazione orale*).

2. Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (2557).

– CASTELLI. – Disciplina relativa al trasporto di merci su strada effettuato nelle ore notturne (22).

(*Voto finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

ALLE ORE 16,30

I. Ratifiche di accordi internazionali (*elenco allegato*).

II. Seguito della discussione congiunta del disegno di legge:

Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2004 (2742) (*Voto finale con la presenza del numero legale*).

e del documento:

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nel 2003 (*Doc. LXXXVII, n. 4*)

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva e disciplina dei volontari di truppa in ferma prefissata, nonché delega al Governo per il conseguente coordinamento con la normativa di settore (2572) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

– NIEDDU ed altri. – Misure per la sospensione anticipata del servizio di leva e per l'incentivazione del reclutamento dei volontari nelle Forze armate (1574).

2. Delega al Governo per la disciplina in materia di rapporto d'impiego del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (2756) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

– TATÒ. – Disposizioni per il potenziamento del Corpo nazionale dei vigili del fuoco per il triennio 2001-2003 (708).

– COSTA. – Nuove norme relative all'inquadramento in ruolo del personale volontario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (942).

3. Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione (1753-B) (*Approvato dalla Camera dei deputati, modificato dal Senato e nuovamente modificato dalla Camera dei deputati*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

4. Proroga di termini per l'esercizio di deleghe legislative (2650) (*Voto finale con la presenza del numero legale*).

IV. Discussione congiunta, ai sensi dell'articolo 53, comma 3, penultimo periodo, del Regolamento, dei disegni di legge:

– TURCI ed altri. – Disposizioni in materia di tassazione del trattamento di fine rapporto (2875).

– CAMBURSANO ed altri. – Disposizioni in materia di tassazione del trattamento di fine rapporto (2885).

e del disegno di legge:

Deputati BENVENUTO ed altri. – Disposizioni in materia di tassazione del trattamento di fine rapporto (2468) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

V. Discussione congiunta, ai sensi dell'articolo 53, comma 3, penultimo periodo del Regolamento del disegno di legge:

DATO e AMATO. – Modifiche alle leggi elettorali relative alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica al fine di promuovere una partecipazione equilibrata di donne ed uomini alle cariche elettive (1732).

e dei disegni di legge:

DENTAMARO ed altri. – Modifiche alle leggi elettorali relative alla Camera dei deputati, al Senato della Repubblica, ai Consigli regionali, ai Consigli provinciali e comunali atte ad assicurare alle donne e agli uomini parità di accesso alle cariche elettive (2080).

ALBERTI CASELLATI. – Disposizioni per l'attuazione del principio delle pari opportunità in materia elettorale (2598).

VI. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. BATTAFARANO ed altri. – Istituzione delle corti d'appello di Sassari, Taranto e Bolzano (344).

– SEMERARO ed altri. – Istituzione della corte d'appello di Taranto (385).

– GIULIANO. – Istituzione in Caserta degli uffici giudiziari della corte di appello, della corte di assise di appello e del tribunale per i minorenni (456).

– FEDERICI ed altri. – Istituzione della corte d'appello di Sassari (1051).

– CUTRUFO e TOFANI. – Istituzione in Frosinone di una sezione distaccata della Corte di appello di Roma e della Corte di assise d'appello di Roma (1765).

– DETTORI. – Istituzione della corte d'appello di Sassari (2172).

– TOFANI. – Istituzione in Frosinone di una sezione distaccata della Corte di appello di Roma e della Corte di assise d'appello di Roma (2806) (*Relazione orale*).

2. Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (2557).

– CASTELLI. – Disciplina relativa al trasporto di merci su strada effettuato nelle ore notturne (22).

(*Voto finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

Ratifiche di accordi internazionali

1. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica islamica di Mauritania sulla promozione e protezione degli investimenti, fatto a Nouakchott il 5 aprile 2003 (2882) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla cooperazione giudiziaria, il riconoscimento e l'esecuzione di sentenze in materia civile tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo dello Stato del Kuwait, fatto a Kuwait l'11 dicembre 2002 (2915) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

3. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Bielorussia sulla regolamentazione reciproca dell'autotrasporto internazionale di viaggiatori e merci, fatto a Minsk il 3 giugno 2003 (2927).

La seduta è tolta (*ore 17,38*).

Allegato A**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI****Interrogazione sulla realizzazione di un impianto di termovalorizzazione nel Comune di Paternò**

(3-01589) (12 maggio 2004)

SALVI, ROTONDO. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio e per gli affari regionali.* – Premesso che:

il Presidente della Regione Sicilia, in qualità di Commissario delegato per l'emergenza rifiuti sul territorio regionale, ha indetto, con avviso pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Regione Sicilia n. 32 del settembre 2002, una procedura ad evidenza pubblica per l'individuazione di operatori industriali interessati alla realizzazione e alla gestione di impianti per il trattamento dei rifiuti;

vincitore della procedura di cui sopra è risultato un raggruppamento temporaneo di impresa costituito da DGI s.p.a, DB Group s.r.l. e Technip Italia Siemens, che ha ottenuto una convenzione per la gestione dei rifiuti solidi urbani e la realizzazione di un impianto di termovalorizzazione da realizzarsi a Paternò, in contrada Cannizzola;

il decreto legislativo Ronchi 5 febbraio 1997, n. 22, sull'attuazione delle direttive europee sui rifiuti pericolosi, prescrive all'articolo 2, comma 2, che «I rifiuti devono essere recuperati o smaltiti senza pericolo per la salute dell'uomo e senza usare procedimenti o metodi che potrebbero recare pregiudizio all'ambiente e in particolare: a) senza determinare rischi per l'acqua, l'aria, il suolo e per la fauna e la flora: b) senza causare inconvenienti da rumori o odori; c) senza danneggiare il paesaggio e i siti di particolare interesse, tutelati in base alla normativa vigente»;

gli impianti in questione dovrebbero infatti sorgere e ricadere sul sito di interesse comunitario «contrada Valanghe», volto alla tutela naturalistica di interessanti formazioni vegetali tipiche di aree calanchive; inoltre il termovalorizzatore sorgerebbe a poche centinaia di metri da un altro SIC, «Tratto di Pietralunga del fiume Simeto», finalizzato alla conservazione degli ambienti acquatici di un tratto del fiume Simeto. L'area inoltre ospita rilevanti manufatti archeologici e segni di attività antropica tradizionale la cui redditività turistica potrebbe essere compromessa dalla presenza dell'impianto;

la presenza di aree agricole specializzate, con coltivazioni pregiate di agrumi, olivo e fico d'india e di aziende agricole che si avvalgono di sistemi di coltivazione innovativa, e la presenza di marchi olerari DOC nel territorio in questione vieta, ai sensi del decreto legislativo n. 36/2003, art. 9, allegato 2.1, la costruzione di discariche per rifiuti speciali o impianti in queste aree;

l'impianto dovrebbe sorgere su un suolo pianeggiante di origine alluvionale a ridottissima distanza dal fiume Simeto. La distanza di poche decine di metri dalla sponda esterna di meandro in fase erosiva e poco più a monte di una stretta ansa fluviale incassata con fenomeni di sbarramento per frana facilita fenomeni di esondazione in occasione di intense precipitazioni;

il citato decreto legislativo n. 36/2003, art. 9, impedisce la costruzione di impianti di discarica in aree esondabili,

si chiede di sapere:

se la realizzazione e gestione di tale impianto di termovalorizzazione, ovvero di un impianto che produce energia dalla combustione dei rifiuti solidi, sia nociva e desti preoccupazioni e allarme sociale per il territorio interessato dal punto di vista della rilevanza naturalistica dell'area, della rilevanza come sito di interesse archeologico, per gli interessi e lo sviluppo dell'agricoltura della zona e per gli assetti idrogeologici che potrebbero essere compromessi dalla costruzione dell'impianto;

se la realizzazione e gestione di tale impianto non sia completamente inidonea anche da un punto di vista economico e logistico a causa dell'inadeguatezza della rete viaria di collegamento nella strada statale n. 121 e nei 5-6 chilometri di strade secondarie che i mezzi di trasporto dei rifiuti dovranno percorrere per raggiungere il sito, interferendo sulla viabilità ordinaria e agricola;

se la realizzazione e gestione di tale impianto non sia in contrasto con la normativa nazionale e comunitaria sui rifiuti che in più parti (decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, art. 4) attesta chiaramente come le forme di riciclaggio e recupero siano preferibili all'utilizzo degli stessi come combustibile per produrre energia e per quale motivo il Commissario abbia optato per tale scelta.

Interrogazione sulla centrale termoelettrica di Polesine Camerini

(3-01578) (12 maggio 2004)

BARATELLA. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio e delle attività produttive.* – Premesso che:

la centrale termoelettrica di Polesine Camerini contribuisce per l'8 per cento alla produzione nazionale di energia elettrica;

lo stato di obsolescenza degli impianti e la loro scarsa manutenzione pongono rilevanti interrogativi in merito alla sicurezza degli addetti e sui rischi ambientali e sanitari per la popolazione del territorio interessato;

nell'agosto dell'anno 2000 l'Enel S.p.A. ha presentato un piano di ambientalizzazione della centrale con il quale si prevedeva una serie di interventi sugli impianti che avrebbero consentito il rispetto dei limiti europei stabiliti per le emissioni;

con decreto interministeriale del 13 giugno 2003 è stato approvato il Piano di utilizzazione transitoria delle sezioni 1, 2 e 3 della centrale, in deroga ai limiti stabiliti dal decreto ministeriale 12 luglio 1990, prevedendo una ridotta disponibilità fino al 31 dicembre 2004;

già dal primo semestre 2003 tutti i pareri di competenza comunale, provinciale e regionale sono stati prodotti al Ministero dell'ambiente. In particolare la Commissione Tecnica Regionale ha espresso parere favorevole al progetto prevedendo che:

gli impianti in funzione devono rispettare i limiti imposti dalla normativa europea;

nella fase di transizione la loro attività non deve superare la soglia dell'1% di zolfo;

gli impianti devono cessare nell'anno 2018;

la Valutazione di impatto ambientale di competenza del Ministero, al contrario, non è stata ancora assunta ed alla data odierna non si ha alcuna notizia certa in relazione ai tempi di conclusione di tale procedimento;

in data 11 marzo 2004, nella Conferenza di servizi convocata presso il Ministero delle attività produttive, è stata richiesta una revisione del Piano di utilizzazione transitoria della centrale ed a tale richiesta il Comune di Porto Tolle, la Provincia di Rovigo e la Regione Veneto hanno dato parere negativo;

tenuto conto che gli enti locali chiedono certezze in relazione ai tempi di conclusione del procedimento di Valutazione di impatto ambientale, alla data di inizio dei lavori di ambientalizzazione – che comunque devono iniziare entro i termini stabiliti dal decreto ministeriale 13 giugno 2003 –, alle manutenzioni da effettuare agli impianti, nonché in relazione ai problemi occupazionali della centrale e dell'indotto,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi che hanno impedito finora al Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio la conclusione del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale relativo al progetto di ambientalizzazione della centrale di Polesine Camerini ed entro quali tempi si ritenga di concludere tale procedimento;

quali azioni si intenda adottare affinché sia data certezza sui tempi di inizio dei lavori di ambientalizzazione della centrale ed affinché sia in ogni caso rispettato il termine stabilito dal decreto ministeriale 13 giugno 2003;

se si intenda adottare provvedimenti affinché siano effettuate le necessarie manutenzioni agli impianti, in modo che sia garantita la sicurezza degli addetti agli impianti e la sicurezza dai rischi ambientali e sanitari per la popolazione;

se si intenda adottare azioni affinché, in concorso con gli enti locali e con le rappresentanze degli imprenditori e dei lavoratori, siano positivamente affrontati i problemi occupazionali della centrale e dell'indotto, tenuto conto della loro importanza per la comunità di Porto Tolle.

Interpellanza su un servizio televisivo trasmesso dal telegiornale regionale del Piemonte

(2-00506) (04 febbraio 2004)

VALLONE, ACCIARINI, CAMBURSANO, ZANCAN. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle comunicazioni.* – Alla luce del fatto che:

sabato 25 gennaio 2004 durante il TGR Piemonte delle ore 14 e delle ore 19,35 è andato in onda un servizio sulla manifestazione promossa dai sindacati della scuola e dalle associazioni dei genitori contro la riforma Moratti e per la difesa della scuola pubblica e del tempo pieno;

tale servizio si è caratterizzato per faziosità e parzialità, trasformando la cronaca di una manifestazione sindacale e politica in un artificioso e virtuale dibattito fra un sindacalista intervistato in piazza e il sottosegretario di Stato Siliquini, la quale ha chiosato e commentato in studio la manifestazione ed alla quale è stata lasciata l'ultima parola;

l'iniziativa pubblica promossa dai sindacati della scuola su un tema che investe la vita di milioni di famiglie e che il servizio pubblico radio-televisivo avrebbe dovuto raccontare in modo imparziale si è così trasformata in un non richiesto e strumentale «botta e risposta» fra l'esponente del Governo ed un sindacalista;

tenuto conto del fatto che:

molti giornalisti della sede torinese del TGR hanno scritto sull'episodio una vibrante lettera pubblica di protesta;

la testata regionale del Piemonte risulta essere sempre più discriminante nei confronti delle forze di centrosinistra e delle sue iniziative politiche sul territorio,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda intraprendere per evitare che si ripetano in futuro episodi come quelli prima descritti e affinché venga garantito il pluralismo del sistema pubblico radiotelevisivo nella regione Piemonte.

Interrogazione sulla mancata diffusione via satellite del telegiornale regionale del Lazio

(3-01262) (14 ottobre 2003)

BATTISTI, ZANDA, SCALERA. - Al Ministro delle comunicazioni.
- Premesso:

che dall'avvento di Sky la RAI diffonde inspiegabilmente nel Lazio via satellite i telegiornali regionali di altre regioni, quali la Lombardia, il Piemonte, la Campania, la Puglia, ma non quello del Lazio;

che tale programmazione, del tutto priva di giustificazione, penalizza i cittadini del Lazio, interessati a conoscere le informazioni riguardanti la propria regione;

che il contratto di servizio tra la RAI e lo Stato prevede per il servizio pubblico l'obbligo «dell'informazione regionale»,

si chiede di sapere se non si intenda intervenire con la massima urgenza presso il direttore generale della RAI affinché sia assicurata ai cittadini della regione Lazio, attraverso il TG regionale, l'informazione cui essi hanno diritto.

Interrogazione sulla situazione degli uffici postali delle aree periferiche di Napoli

(3-01378) (20 gennaio 2004)

SCALERA. - Al Ministro delle comunicazioni. - Premesso che:

i locali degli uffici postali delle aree periferiche di Napoli sono generalmente sottodimensionati, carenti ed inadeguati a sostenere il flusso di utenza, con punte di particolare disagio in alcune zone dell'area tra Miano e Secondigliano;

l'ufficio postale Napoli 70 di Miano e quelli limitrofi sono costretti ad operare in locali insufficienti e oltremodo inadeguati;

tale disagio è stato più volte segnalato alle autorità territoriali ed alle direzioni competenti di Poste Italiane;

tale situazione è aggravata dalla circostanza che il 70 per cento degli utenti degli uffici postali in generale è costituito da anziani, per i quali i disagi sopra evidenziati sono più pesanti ed inaccettabili,

si chiede di sapere quali immediati provvedimenti si intenda adottare, anche in rapporto a Poste Italiane, per risolvere la questione e garantire, nell'immediato, un servizio migliore ai cittadini.

Interpellanza sul porto di Gela

(2-00510) (11 febbraio 2004)

MONTAGNINO. - Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. –
Premesso:

che il porto di Gela risulta essere uno dei maggiori siti di interesse nazionale ed internazionale in relazione al volume di traffico marittimo;

che esso registra l'approdo di oltre 700 navi all'anno e un carico e scarico di merci dell'ordine di oltre 10 milioni di tonnellate, nonché un approdo di circa 7 navi giornaliere di grosso tonnellaggio che movimentano merci pericolose;

che in tutto il territorio nazionale i porti petroliferi con tale livello di traffico sono sede di Capitanerie di porto;

che nel tratto meridionale della costa siciliana il porto di Gela rappresenta il sito in cui avvengono il maggior numero di approdi, soprattutto se confrontati con i porti di Pozzallo a levante e Porto Empedocle a ponente, entrambi sede di Capitaneria di porto;

che l'ufficio circondariale è inadeguato a gestire le complesse problematiche connesse ai volumi di traffico, alla quantità di combustibile movimentato e alla presenza del polo industriale petrolchimico, in relazione soprattutto ai fenomeni di inquinamento ed alla sicurezza delle tre piattaforme petrolifere presenti nel mare territoriale antistante Gela;

che contestualmente il personale dell'Ufficio circondariale, che non dispone di unità con compiti di Polizia marittima, è impiegato a fronteggiare il fenomeno dell'immigrazione clandestina;

che nel porto e nella rada di Gela ormeggiano con frequenza navi petroliere provenienti da varie destinazioni, anche da Paesi ritenuti sensibili in relazione ad attività legate al terrorismo (Libia, Algeria, Siria);

che, sotto il profilo del controllo e della gestione amministrativa del pubblico demanio marittimo, Gela presenta un litorale di considerevole estensione;

che Gela rappresenta anche sotto l'aspetto del patrimonio archeologico sommerso un sito di fondamentale importanza, evidenziato dalla presenza di una nave greca, riconosciuta a livello internazionale come uno dei più importanti relitti esistenti, e dalle frequenti denunce di ritrovamento e di furti di reperti archeologici che fanno presupporre la presenza di altri importanti relitti;

che tutti questi elementi evidenziano l'indispensabilità di una presenza ben più consistente di personale rispetto a quella garantita da un Ufficio circondariale;

considerato che l'accordo di programma quadro trasporti prevede un finanziamento di 65 milioni di euro per il potenziamento e il funzionamento del secondo porto,

si chiede di conoscere quali iniziative si ritenga di adottare affinché venga riconosciuta a Gela, come richiesto dalle istituzioni e dalle forze

politiche locali, la competenza da Circomare a sede di Capitaneria di porto, avendo il sito caratteristiche che rendono tale riconoscimento indispensabile ed improrogabile.

Interpellanza con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento, sull'innalzamento del limite di velocità in alcune autostrade

(2-00589 p.a.) (08 luglio 2004)

FABRIS. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che dal mese di giugno, nel tratto autostradale di dieci chilometri dell'A/27 Venezia-Belluno compreso tra Treviso Nord e Treviso-Sud, entrerà in vigore il limite di velocità elevato a 150 chilometri orari;

che questo limite di velocità è stato voluto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti solo su segmenti stradali «compatibili», ovvero sia caratterizzati da una bassa incidentalità, strutturalmente all'avanguardia, con circolazione fluida e non gravati da fenomeni meteorologici particolarmente avversi;

che il tratto autostradale veneto in questione è controllato dalla società Autostrade per l'Italia;

che l'innalzamento del limite di velocità a 150 chilometri orari, secondo informazioni apparse sulla stampa locale, dovrebbe coinvolgere anche i tratti autostradali A/1 Milano-Napoli, A/14 Bologna-Trento, A/26 Genova-Voltri e A/30 Caserta-Salerno;

che i citati tratti autostradali sono tutti a tre corsie più la corsia d'emergenza;

che il salto al limite di velocità di 150 chilometri orari deve essere indicato da segnaletica fissa ed elettronica e di conseguenza soppresso in caso di nebbia e traffico intenso;

che l'iniziativa di innalzare a 150 chilometri orari il limite di velocità sui tratti autostradali suindicati è stata duramente contrastata dall'Associazione professionale polizia stradale, dall'Associazione professionale polizia municipale e locale d'Italia e dall'Associazione italiana familiari e vittime della strada, da sempre promotrici del manifesto «Contro i 150 chilometri all'ora in autostrada» a causa dell'impatto negativo che tale innalzamento del limite di velocità potrebbe provocare sugli automobilisti invitandoli a correre di più;

che tali associazioni avrebbero già invitato i gestori dei tratti autostradali in questione a non ottemperare al provvedimento che innalza il limite di velocità a 150 chilometri orari emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché il Governo a rivederlo e il Parlamento italiano a modificarlo;

considerato:

che la norma contenuta nell'articolo 142 nel nuovo codice della strada concede agli enti proprietari e concessionari di autostrade la possi-

bilità di elevare il limite di velocità a 150 km/h in alcuni specifici tratti, quali ad esempio la A14 (Bologna-Taranto) nel tratto Faenza-Forlì per 17,1 km, la A27 (Venezia-Belluno) nel tratto Treviso Nord-Treviso Sud per 10 km, la A26 (Genova Voltri – strada statale n. 33 Sempione-Gravelona Toce) nel tratto Vercelli Est che si allaccia con l'autostrada A4 (Torino-Trieste) per 12 km, la A30 Caserta-Salerno in 2 tratte per 20 km e infine la A1 (Milano-Napoli) tra le uscite di Colleferro e Anagni-Fiuggi per 11 km, tra San Vittore e Caianiello per 22,5 km e nella zona di Valmontone per 21 km, per 13 km tra Frosinone e l'area di servizio «La Macchia», mentre in direzione di Milano, per 13,2 km, tra le uscite Modena Nord e Modena Sud;

che il problema, di totale evidenza al riguardo, è che la previsione di poter elevare a 150 km/h i limiti di velocità sulle autostrade potrebbe esercitare un'influenza profondamente negativa nei confronti degli utenti della strada perché si consentirà loro di viaggiare sino a 157 km/h senza pagare alcun tipo di sanzione, sino a 168 km/h corrispondendo una sanzione di appena 33,60 euro e senza subire alcuna decurtazione del punteggio della patente, sino a 200 km/h subendo una sanzione di 137,55 euro con una decurtazione di 2 punti dalla patente e oltre i 200 km/h pagando 343,35 euro e 10 punti di decurtazione del punteggio, col ritiro della patente solo se la vettura sia stata fermata immediatamente;

che, in buona sostanza, i cittadini italiani si sono trovati a subire gli effetti di una norma che, oltre a spingere gli automobilisti a rischiare maggiormente la loro vita sulle autostrade, a correre di più, vanifica, in poche battute, l'effetto deterrente derivante dall'entrata in vigore delle norme relative alla cosiddetta «patente a punti» (art. 126-*bis* del nuovo codice della strada);

che sfortunatamente è dato di riscontrare differenti gradi di accettazione e, conseguentemente, metabolizzazione e concreta applicazione delle norme del nuovo codice della strada da parte del pubblico, delle Forze dell'Ordine e della Pubblica Amministrazione;

che, se è vero che per certi versi il sistema dei valori generalmente accettato dalla collettività può essere influenzato da campagne informative o di propaganda, è sempre e comunque la legge che deve assolvere al compito di regolare il comportamento degli individui, e il nuovo codice della strada non fa eccezione;

che un utente della strada decide di rispettare o di violare una norma in base ai costi e ai benefici che associa ad un proprio comportamento rispettoso;

che, da un punto di vista meramente teorico, se tale processo di scelta è sempre razionale, nella pratica molto spesso non lo è e quando si tratta di comportamenti nel traffico e di velocità le scelte delle persone sono spesso caratterizzate da fattori irrazionali (non a caso gli automobilisti tendono spesso alle scorciatoie mentali, si adagiano sulle abitudini; inoltre, gli individui possiedono informazioni incomplete, giudicano intuitivamente e spesso imitano i comportamenti degli altri),

si chiede di sapere:

se non sia il caso di valutare seriamente la possibilità di modificare l'attuale normativa contenuta nel codice della strada in materia di limiti di velocità, segnatamente l'articolo 142 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sopprimendo il secondo ed il terzo periodo del comma 1 del citato articolo che, come già detto, concedono agli enti proprietari e concessionari di autostrade la possibilità di elevare il limite di velocità a 150 km/h in alcuni specifici tratti;

se il Governo sia conoscenza del fatto che l'Italia è l'unico paese dell'Unione europea (con la sola eccezione della Germania dove non esistono limiti) che introduce un tale limite di velocità sulle autostrade, pur essendo una delle nazioni industrializzate con i più elevati indici di incidentalità e mortalità;

come si concili la scelta politica di elevare il limite di velocità a 150 km/h in alcuni tratti autostradali specifici, quando le stime dell'Istat dicono che ogni anno, a causa di eccesso di velocità, in Italia si verificano oltre 25.000 incidenti che provocano 1.300 vittime e oltre 36.000 feriti e le ancor più aggiornate statistiche del Dipartimento di pubblica sicurezza del Ministero dell'interno rilevano che la maggior parte degli incidenti stradali sono causati da perdita di controllo del veicolo da parte dei conducenti, incidenti sui quali, non a caso, sovente va ad incidere proprio il livello di velocità tenuto durante la guida del mezzo (si pensi che solo nel periodo compreso tra il 7 maggio e il 9 maggio 2004 si sono verificati in Italia 39 incidenti mortali con 42 vittime a fronte dei 43 incidenti e delle 49 vittime del precedente fine settimana e il 35, 9% circa di tali incidenti con esito mortale è stato provocato dalla perdita del controllo del veicolo da parte dei conducenti);

se non si ritenga opportuno mantenere il limite di velocità in autostrada a 130 km/h evitando che soggetti di natura privatistica, quali sono i gestori autostradali, possano intervenire su questioni di così delicata importanza per la società civile quale appunto la tutela della vita;

se non si sia considerato che numerose società concessionarie, come la società Autostrade per l'Italia, potrebbero rispondere negativamente all'invito di aprire i propri tratti (idonei al progetto) ai nuovi limiti in quanto tali tratti dovrebbero essere formalmente selezionati dai direttori di tronco, che a loro volta dovrebbero accollarsi decisioni che si ripercuoterebbero inevitabilmente contro di loro in caso di incidenti gravi o mortali o su cui incombono procedimenti penali e dibattimenti civili per risarcimenti danno e indennizzi;

se tale situazione non potrebbe addirittura provocare un «federalismo» autostradale di cui non si è mai avvertito il bisogno;

se non sia il caso quantomeno di introdurre una modifica al codice della strada che preveda direttamente per i trasgressori del limite dei 150 chilometri orari l'irrogazione della sanzione di 343,35 euro e 10 punti di decurtazione del punteggio della patente.

Interpellanza sulle procedure relative al condono edilizio

(2-00538) (23 marzo 2004)

SCALERA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

l'ennesimo provvedimento di condono edilizio – il terzo in venti anni – produce un'indiscutibile conseguenza di delegittimazione e compromissione della disciplina ordinaria di governo del territorio e di sviluppo razionale del tessuto urbanistico, nonché il rafforzamento delle aspettative di impunità che hanno caratterizzato i comportamenti dei tanti che hanno inferto danni permanenti all'ambiente e ai beni ambientali e culturali del nostro paese;

la sanatoria prevista, se da una parte estingue le conseguenze penali derivanti da detta attività di abusivismo edilizio, dall'altra lascia quasi del tutto impregiudicati gli oneri per la collettività nazionale, in termini di privazione di beni e valori fondamentali costituzionalmente tutelati, e altresì grava sulle amministrazioni locali l'onere dell'approntamento di tutti i servizi e strutture proprie dell'urbanizzazione;

l'abusivismo, sovente, rischia di comportare nel tempo conseguenze sulla sicurezza e sulla stabilità degli edifici;

l'articolo 32, comma 35, lettera b), del disegno di legge di conversione del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, irresponsabilmente prevede l'obbligo della predisposizione di una specifica perizia di idoneità statica solo per quegli abusi che comportino opere di volumetria superiore a 450 metri cubi, senza nulla specificare riguardo all'eventualità che si tratti di volumetrie che si sviluppino in piano o su più livelli,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno adottare idonee iniziative normative volte ad estendere l'obbligo di una specifica perizia di idoneità statica a tutti gli abusi, ai fini della valutazione degli organi tecnici che saranno chiamati a vagliare le domande di condono sotto il profilo dell'idoneità tecnica.

Interrogazione sull'affidamento delle attività di sorveglianza sanitaria presso l'ANAS

(3-01207) (31 luglio 2003)

Rinviata

TOMASSINI. – *Ai Ministri della salute e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso:

che dal bando di gara indetto per l'affidamento delle attività di sorveglianza sanitaria presso l'ANAS ex decreto legislativo n. 626/94 sono stati esclusi i medici igienisti ed i medici legali;

che bandire gare aventi ad oggetto prestazioni mediche pone il rischio di acquisire professionalità in contrasto con la buona pratica medica, con minori garanzie di appropriatezza, efficienza ed efficacia;

che, soprattutto, la sola ammissione dei medici del lavoro dà luogo ad una illegittima discriminazione,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno: valutare l'opportunità di sospendere l'esecuzione del suddetto bando;

porre in atto gli opportuni controlli affinché tali bandi, e tutti quelli assimilabili, vengano formulati ed eseguiti nel rispetto delle leggi al fine di offrire migliori garanzie per i cittadini;

invitare, per quanto di competenza, l'Ente ANAS a non riformulare bandi di gara nei termini suddetti.

Interrogazione sui collegamenti ferroviari della città di Orvieto

(3-01294) (06 novembre 2003)

ANGIUS, DI GIROLAMO, BRUTTI Paolo. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che il Consiglio comunale di Orvieto ha approvato all'unanimità, il 22 ottobre 2003, un ordine del giorno che impegna il municipio ad assumere con urgenza iniziative finalizzate alla soluzione, da parte della società Trenitalia Spa, del grave problema del trasporto ferroviario nella località umbra;

che il fenomeno del pendolarismo professionale e studentesco è a Orvieto particolarmente rilevante. Nella sola città sono circa 800 gli abbonamenti mensili al servizio ferroviario. La località è inoltre una città d'arte, meta turistica di eccellenza;

che l'orario ferroviario vigente penalizza in modo spesso insopportabile i lavoratori pendolari, costringendoli a rinegoziare, laddove possibile, l'orario contrattuale con i datori di lavoro. Analogo destino subiscono gli studenti universitari. Attualmente, infatti, nella fascia oraria della mattina non vi sono treni intorno alle 7.00, orario considerato da sempre di maggiore utenza per i pendolari. Gli unici treni utilizzabili dalle persone che si recano al lavoro o all'Università sono quello delle 6.08 (interregionale Chiusi-Roma Termini) e quello delle 7.33 (Intercity Firenze-Roma), che però arriva spesso troppo tardi nella Capitale. Analoga situazione si riscontra per il ritorno Roma-Orvieto;

che l'orario ferroviario che entrerà in vigore dal 14 dicembre 2003 rischia di aggravare ulteriormente la situazione. Esso prevede, infatti, nella mattinata, l'aggiunta di un treno in partenza da Orvieto alle 6.20, che non risolve dunque il problema dei pendolari, per il rientro la soppressione dell'Intercity delle 16.10 e l'anticipazione alle 17.46 dell'Intercity attualmente in partenza alle 17.59, con la conseguenza che l'unico treno utile per il ritorno diventa quello delle 18.47, il quale è spesso in ulteriore ri-

tardo. Il rientro da Roma verso Orvieto sarà infatti penalizzato dall'uso di treni Intercity prevalentemente provenienti dal Sud e soggetti a ripetuti e frequenti ritardi (IC delle 14.47 proveniente da Napoli; IC delle 16.43 proveniente da Reggio Calabria; IC delle 18.43 proveniente da Napoli);

considerato:

che gli interventi sull'orario suddescritti denotano l'intenzione di declassare ulteriormente la stazione di Orvieto, con la soppressione delle biglietterie e degli altri servizi per i viaggiatori;

che tale situazione compromette ormai in modo determinate la vita delle persone che risiedono ad Orvieto e dintorni e che sono costrette a spostarsi ogni giorno per motivi di lavoro e di studio,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti descritti in premessa;

se non intenda intervenire per garantire un servizio, quello del trasporto ferroviario, indispensabile per la sopravvivenza della comunità orvietana e per garantire il necessario collegamento della Capitale a questa città d'arte dell'Umbria;

se non intenda recepire in modo positivo le legittime istanze e preoccupazioni unanimi del Consiglio comunale di Orvieto.

Allegato B

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Ministro salute

Presidente del Consiglio dei ministri

(Governo Berlusconi-II)

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 156, recante interventi urgenti per il ripiano della spesa farmaceutica (3045)

(presentato in data **15/07/2004**)

C. 5086 approvato dalla Camera dei Deputati

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

3^a Commissione permanente Aff. esteri

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sulla partecipazione allo Spazio economico europeo della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca, con allegati, dichiarazioni ed atto finale, fatto a Lussemburgo il 14 ottobre 2003 (3012)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 2^a Giustizia, 5^a Bilancio, 6^a Finanze, 7^a Pubbl. istruz., 8^a Lavori pubbl., 9^a Agricoltura, 10^a Industria, 11^a Lavoro, 12^a Sanità, 13^a Ambiente, 14^a Unione europea, Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data **15/07/2004**)

6^a Commissione permanente Finanze

Sen. Basso Marcello, Sen. Falcier Luciano

Trasferimento al comune di Caorle delle aree di proprietà dello Stato situate in località Falconera (2969)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 2^a Giustizia, 5^a Bilancio, 13^a Ambiente

(assegnato in data **15/07/2004**)

6^a Commissione permanente Finanze

Sen. Alberti Casellati Maria Elisabetta

Agevolazioni per investimenti in ricerca e sviluppo (3024)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 5^a Bilancio, 10^a Industria, Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data **15/07/2004**)

10^a Commissione permanente Industria

Sen. De Petris Loredana

Introduzione della denominazione «gelato tradizionale italiano» (2966)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 2^a Giustizia, 5^a Bilancio, 9^a Agricoltura, 12^a Sanità, 14^a Unione europea, Commissione parlamentare questioni regionali(assegnato in data **15/07/2004**)*12^a Commissione permanente Sanità*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 156, recante interventi urgenti per il ripiano della spesa farmaceutica (3045)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 5^a Bilancio, 10^a Industria, Commissione parlamentare questioni regionali; È stato inoltre deferito alla 1^a Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento*C. 5086 approvato dalla Camera dei Deputati;*(assegnato in data **15/07/2004**)**Governo, trasmissione di documenti**

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con lettera in data 6 luglio 2004, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 14, della legge 7 agosto 1997, n. 270, le relazioni – riferite, rispettivamente, al 31 dicembre 2002 ed al 31 dicembre 2003 – sullo stato di attuazione degli interventi di interesse nazionale relativi a percorsi giubilari e pellegrinaggi in località al di fuori del Lazio (*Doc. CIX-ter*, nn. 2 e 3).

Detti documenti sono stati trasmessi, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 7^a e alla 8^a Commissione permanente.

Il Ministro per la funzione pubblica, con lettera in data 6 luglio 2004, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 24 del decreto legislativo 6 settembre 1989, n. 322, la relazione – riferita all'anno 2003 – sull'attività dell'I-STAT, sulla raccolta, trattamento e diffusione dei dati statistici della Pubblica Amministrazione, nonché sullo stato di attuazione del programma statistico nazionale, unitamente al rapporto, riferito alla medesima annualità, redatto dalla Commissione per la garanzia dell'informazione statistica a norma dell'articolo 12, comma 6, del citato decreto legislativo n. 322 del 1989 (*Doc. LXIX*, n. 4).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1^a Commissione permanente.

Autorità garante della concorrenza e del mercato, trasmissione di documenti

I Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con lettera in data 12 luglio 2004, ha inviato, ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, una segnalazione in merito agli effetti distorsivi della concorrenza derivanti dall'articolo 37-*bis*, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, «Legge quadro in materia di lavori pubblici (Atto n. 527).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 8^a Commissione permanente.

Autorità per l'energia elettrica e il gas, trasmissione di documenti

I Presidente dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas, con lettera in data 8 luglio 2004, ha inviato, ai sensi dell'articolo 2, comma 12, lettera *i*), della legge 14 novembre 1995, n. 481, la relazione sullo stato dei servizi e l'attività svolta dalla stessa Autorità, al 30 aprile 2004 (*Doc. CXLI*, n. 4).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 10^a Commissione permanente.

Corte costituzionale, trasmissione di sentenze

La Corte costituzionale, con lettere in data 6 luglio 2004, ha inviato, a norma dell'articolo 30, comma 2, della legge 11 marzo 1953, n. 87, copia delle sentenze n. 205 e n. 206 del 5 luglio 2004, depositate nella stessa data in cancelleria, con le quali la Corte stessa ha dichiarato l'illegittimità costituzionale, rispettivamente:

degli articoli 1 e 2 della legge della regione Valle d'Aosta 14 novembre 2002, n. 23 (Disposizioni in materia di personale del Dipartimento delle politiche del lavoro dell'Amministrazione regionale). Detto documento (*Doc. VII*, n. 137) è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 139, comma 1, del Regolamento, alla 1^a e alla 11^a Commissione permanente;

dell'articolo 113, secondo comma, del codice di procedura civile, nella parte in cui non prevede che il giudice di pace debba osservare i principi informativi della materia. Detto documento (*Doc. VII*, n. 138) è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 139, comma 1, del Regolamento, alla 1^a e alla 2^a Commissione permanente.

Assemblea dell'Unione dell'Europa Occidentale, trasmissione di documenti

Il Presidente dell'Assemblea dell'Unione dell'Europa Occidentale ha inviato il testo di otto raccomandazioni, di tre risoluzioni ed una decisione, approvate a Parigi dal 2 al 4 giugno 2004, nel corso della 50^a Sessione ordinaria di quel Consesso – Assemblea interparlamentare europea per la Sicurezza e la Difesa:

raccomandazione n. 742 sulle forze terrestri europee rapidamente schierabili – risposta al rapporto annuale del Consiglio (*Doc. XII-bis*, n. 93). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3^a, alla 4^a e alla 14^a Commissione permanente;

raccomandazione n. 743 sulla cooperazione europea per l'informazione dell'opinione pubblica in materia di difesa (*Doc. XII-bis*, n. 94). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3^a, alla 4^a e alla 14^a Commissione permanente;

raccomandazione n. 744 sulle missioni di stabilizzazione dell'Unione europea sud-orientale (*Doc. XII-bis*, n. 95). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3^a, alla 4^a e alla 14^a Commissione permanente;

raccomandazione n. 745 su sicurezza e di difesa in Estonia, Lettonia e Lituania (*Doc. XII-bis*, n. 96). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3^a, alla 4^a e alla 14^a Commissione permanente;

raccomandazione n. 746 sul terrorismo chimico, biologico e radiologico (*Doc. XII-bis*, n. 97). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3^a, alla 4^a e alla 14^a Commissione permanente;

raccomandazione n. 747 sull'Agenzia europea della difesa – risposta alla relazione annuale del Consiglio (*Doc. XII-bis*, n. 98). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3^a, alla 4^a e alla 14^a Commissione permanente;

raccomandazione n. 748 sulla politica europea di sicurezza e di difesa a seguito dell'allargamento dell'Unione europea e della NATO – Risposta al rapporto annuale del Consiglio (*Doc. XII-bis*, n. 99). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3^a, alla 4^a e alla 14^a Commissione permanente;

decisione n. 27 sulla politica europea di sicurezza e difesa in seguito all'allargamento dell'Unione europea e della NATO (*Doc. XII-bis*, n. 100). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3^a, alla 4^a e alla 14^a Commissione permanente;

risoluzione n. 119 sui seguiti parlamentari della PESD e della PESC – dibattiti e risposte alle interrogazioni parlamentari (*Doc. XII-bis*, n. 101). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo

143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 4ª e alla 14ª Commissione permanente;

risoluzione n. 120 sulla cooperazione aerospaziale tra l'Europa e la Cina (*Doc. XII-bis*, n. 102). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 4ª e alla 14ª Commissione permanente;

risoluzione n. 121 sul trasferimento del potere in Irak (*Doc. XII-bis*, n. 103). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 4ª e alla 14ª Commissione permanente;

risoluzione n. 122 sulla politica europea di sicurezza e di difesa a seguito dell'allargamento dell'Unione europea e della NATO – Risposta al rapporto annuale del Consiglio (*Doc. XII-bis*, n. 104). Tale documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3ª, alla 4ª e alla 14ª Commissione permanente.

Interrogazioni

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

GUERZONI. – *Al Ministro dell'interno.* – Posto che:

da mesi ormai ogni giorno la stampa nazionale e quella locale nonché numerose interrogazioni parlamentari informano e denunciano il crescente disagio a cui sono costretti – nelle zone del Paese a più forte immigrazione – i cittadini stranieri non comunitari regolarmente in Italia, nel disbrigo delle pratiche necessarie per il rilascio ed il rinnovo dei permessi di soggiorno e per i nulla osta occorrenti per i ricongiungimenti familiari;

in questo quadro, si presenta particolarmente pesante la situazione nella provincia di Modena, ove risulta inadeguato il numero degli addetti all'Ufficio Stranieri della Questura rispetto a pratiche ormai giunte ad interessare ogni anno 50.000 persone (900/1000 la settimana, oltre 300 al giorno);

è da ritenersi senz'altro positivo il fatto che a Modena le pratiche si concludano in genere entro 50-60 giorni a fronte di situazioni nelle quali purtroppo occorre invece molto più tempo;

nei giorni di apertura degli uffici, a partire dalle ultime ore della notte, presso i locali della Questura di Modena e dei Commissariati di Carpi e Sassuolo, per diverse ore del giorno, si formano lunghe code anche di centinaia di persone, esposte al freddo invernale ed alla calura estiva e ad altri gravi disagi non tollerabili in un Paese civile e con rischio di turbative per lo stesso ordine pubblico;

gli sforzi, certamente apprezzabili, che hanno impegnato e che impegnano tuttora il Questore, la stessa autorità prefettizia, oltre che la più gran parte del personale, poco possono di fronte a gravose, delicate e crescenti incombenze poiché l'organico della Questura, fermo a 15 anni fa, è del tutto inadeguato rispetto alle necessità, tant'è che detta Questura ri-

sulta l'ultima in Italia rispetto al rapporto unità di pubblica sicurezza – cittadini (1 a 525) e al 103° posto per controllo del territorio, come è emerso anche da uno studio – ricerca pubblicato di recente dal quotidiano «Il Sole 24 Ore»;

i sindacati di Polizia di Modena denunciano da tempo, con proposte, prese di posizione e proteste, la condizione di estrema pesantezza in cui molti operatori di pubblica sicurezza sono costretti a lavorare, sicché tra l'altro il ricorso allo straordinario, al rinvio delle ferie e dei riposi, se da un lato risolve poco, dall'altro costituisce il sintomo di una situazione sempre meno sopportabile,

si chiede di conoscere:

se, e in quali tempi, il Ministro in indirizzo intenda ampliare la pianta organica della Questura di Modena, del tutto inadeguata, pur se ritenuta dal Ministero in esubero, e ciò con riferimento in particolare al fatto che, nonostante il lungo tempo passato dalla sua entrata in funzione, il Centro di permanenza temporanea e assistenza di Modena non sia ancora dotato – come avviene per ogni nuovo presidio di polizia – di un proprio specifico organico affinché la sua attività non pesi, come oggi accade, per gran parte, sul personale della Questura;

con riferimento alla necessità di definire nuove soluzioni organizzative, tecnologiche, professionali e di personale degli uffici stranieri delle Questure, a quali conclusioni sia giunta la Commissione ministeriale costituita allo scopo ormai da diversi mesi;

se le «sperimentazioni» in corso – decise per fronteggiare le difficoltà rappresentate a Brescia, Milano, Novara, Reggio Emilia, ecc. –, incentrate su accordi tra le Questure e i Comuni, aperte all'apporto di strutture sindacali e di volontariato e volte a dar luogo a «reti» di collaborazione che raccordino l'attività degli Uffici Stranieri con quella delle anagrafi comunali, per rendere più fluida e celere e meno disagiata (per gli immigrati e per gli addetti di pubblica sicurezza) la raccolta delle pratiche, siano condivise e sostenute dal Ministero e se si ritenga di promuoverne l'espansione;

se la richiesta rivolta al Ministero, che notizie di stampa hanno attribuito al Questore di Modena, di elevare l'attuale Ufficio Stranieri della Questura a «Divisione», con conseguente aumento degli addetti, sia allo studio e possa essere accolta e, nell'eventualità, in quali tempi;

in relazione all'annunciata assunzione temporanea da parte del Ministero di 400 lavoratori interinali per potenziare gli Uffici Stranieri delle Questure, quanti di detti lavoratori saranno destinati alla Questura di Modena e in quali tempi;

se, in relazione alle gravi carenze di organico, non si ritenga doveroso da parte del Ministero esonerare la Questura di Modena dalla richiesta di inviare agenti e autovetture, per oltre un mese, presso le Questure di Ravenna e Rimini.

(4-07085)

FILIPPELLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che l'atto Camera n. 5137, «Conversione in legge del decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168, recante interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica», varato dal Governo, prefigura tagli per circa 7,5 miliardi di euro alla spesa pubblica;

che c'è grande preoccupazione tra gli enti locali italiani che, secondo una prima stima, subirebbero minori entrate per un ammontare superiore a 1,4 miliardi di euro;

che per oggi, 15 luglio, è fissata una riunione tra i sindaci per capire gli effetti della manovra che potrebbe travolgere i bilanci comunali, già gravemente penalizzati dalle leggi finanziarie varate dal Governo di centro-destra;

che già molti sindaci hanno minacciato misure di «disobbedienza civile» contro quei tagli che potrebbero mettere a repentaglio le politiche sociali dei comuni, ritenendo che per applicare l'articolo 11 della manovra sui tagli alla spesa per i «beni intermedi» bisognerà azzerare tutto ciò che è *welfare*: dall'assistenza agli anziani agli asili nido, dalla spesa per l'illuminazione agli insegnanti di sostegno;

che si è fatta inoltre concreta la minaccia da parte degli enti locali di rifiutarsi di applicare il patto di stabilità;

che tale manovra va quindi nella direzione di effettuare ulteriori tagli alla spesa sociale e provocare – soprattutto nel Meridione – una regressione della società, aggiungendo ulteriore disagio in aree – come ad esempio la Calabria – oltremodo problematiche per l'alto tasso di disoccupazione e per la presenza di molti comuni già in situazione di dissesto finanziario, tutto questo nonostante i proclami del Governo riguardanti l'innovazione e la nuova crescita economica,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano le motivazioni che hanno portato il Governo a formulare questa ipotesi;

se il Presidente del Consiglio dei ministri ritenga giusta una manovra finanziaria che la gran parte dei responsabili degli enti locali italiani ha già considerato inutile, sbagliata, tale da mettere in grave difficoltà i comuni ed inoltre tecnicamente impossibile, in quanto paralizzerebbe gli enti locali;

se il Presidente del Consiglio, sulla base di quanto suesposto, ritenga, come hanno dichiarato alcuni esponenti del Governo, che questa manovra aggiuntiva non tocchi le tasche dei cittadini o se non ritenga che queste affermazioni siano frutto solo di propaganda;

se il Presidente del Consiglio non consideri grave il clima di diffamazione che si è creato intorno ai responsabili degli enti locali, che sono stati ultimamente dipinti da esponenti della maggioranza come degli spreconi e che per questo sono costretti a tagliare i servizi;

se il Governo sia consapevole che i tagli provocati da questa manovra finanziaria aprirebbero un contenzioso infinito con le imprese private, che già sono affidatarie di servizi per l'intero anno e per gli importi già previsti dai bilanci approvati;

come il Governo intenda agire per difendere e tutelare, con tenacia e tempestività, la Stato sociale ed i bilanci dei Comuni, ed in particolare come intenda tutelare tutto ciò in una regione, come la Calabria, in cui un ulteriore calo occupazionale e degli *standard* di crescita sociale potrebbe anche provocare problemi di turbamento dell'ordine pubblico.

(4-07086)

