

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIV LEGISLATURA —

827<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

## RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 23 GIUGNO 2005

(Pomeridiana)

---

Presidenza del vice presidente FISICHELLA

### INDICE GENERALE

*RESOCONTO SOMMARIO* . . . . . Pag. V-VIII

*RESOCONTO STENOGRAFICO* . . . . . 1-17

*ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)* . . . . . 19-27

*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)* . . . . . 29-31



## I N D I C E

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	
<b>CONGEDI E MISSIONI</b> . . . . .	Pag. 1
<b>INTERPELLANZE ED INTERROGAZIONI</b>	
<b>Svolgimento:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	2, 5, 6 e <i>passim</i>
FABRIS ( <i>Misto-Pop-Udeur</i> ) . . . . .	2, 6
DEL BUE, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i> . . . . .	5, 8, 9
BARATELLA ( <i>DS-U</i> ) . . . . .	9
EUFEMI ( <i>UDC</i> ) . . . . .	11, 12, 13 e <i>passim</i>
CALIGIURI, <i>sottosegretario di Stato per le attività produttive</i> . . . . .	13
<b>ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDÌ 28 GIUGNO 2005</b> . . . . .	
<i>ALLEGATO A</i>	
<b>INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI</b>	
Interpellanza con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156- <i>bis</i> del Regolamento, sui quadricicli leggeri . . . . .	19
Interrogazione sulla strada statale n. 434 «Transpolesana» . . . . .	Pag. 22
Interrogazione sulla certificazione professionale europea nel settore dei trasporti marittimi . . . . .	23
Interrogazione sulla concessione al comune di Amalfi di un immobile destinato allo svolgimento di attività sportive . . . . .	24
Interpellanza sull'azienda Embraco di Riva presso Chieri (Torino) . . . . .	25
Interrogazione sulla realizzazione di una centrale termoelettrica nel comune di Pontecagnano (Salerno) . . . . .	26
<i>ALLEGATO B</i>	
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>	
Trasmissione dalla Camera dei deputati . . . . .	29
<b>GOVERNO</b>	
Richieste di parere su documenti . . . . .	29
Trasmissione di documenti . . . . .	30
<b>INTERROGAZIONI</b>	
Annunzio . . . . .	16
Interrogazioni . . . . .	30

*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 Democraticiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-il Cantiere: Misto-Cant; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-MIS (Movimento Idea Sociale): Misto-MIS; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-Unità Socialista: Misto-SDI-US; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.*



## RESOCONTO SOMMARIO

### Presidenza del vice presidente FISICHELLA

*La seduta inizia alle ore 16,04.*

*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 allo svolgimento con procedimento abbreviato dell'interpellanza 2-00728 (*già 4-08796*) sui quadricicli leggeri.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). In considerazione delle risposte evasive date dal Governo a precedenti atti di sindacato ispettivo, l'interpellanza presentata ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento reitera quesiti specifici circa i criteri di verifica e omologazione delle cosiddette *mini-car* da parte dei centri che testano la sicurezza dei mezzi circolanti, la possibilità di prevedere un apposito patentino per la guida di tali veicoli (come accade in Germania, Austria e Francia), la mancata presentazione al Parlamento della relazione obbligatoria sulla sicurezza stradale o, ancora, in ordine allo slittamento ventilato dalla stampa dell'obbligo di acquisizione di un certificato di idoneità per la guida di questi mezzi da parte dei maggiorenni privi di patente.

DEL BUE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Nel rassicurare il presentatore dell'interpellanza che gli sarà fatta pervenire al più presto tutta la documentazione richiesta e prendendo atto che lo stesso ha riconosciuto l'influenza positiva dell'introduzione della patente a punti ai fini della diminuzione degli incidenti, osserva che il pro-

blema della sicurezza sulle strade è ampiamente avvertito da parte del Governo, ma che la legislazione nazionale deve adeguarsi alla normativa europea ed in particolare alla direttiva 2002/24/CE che non prevede l'obbligo dei *crash-test* per tali autovetture.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Si dichiara profondamente insoddisfatto della risposta che per la terza volta il rappresentante del Governo è costretto a rendere sulla base degli stessi dati forniti dagli uffici, mortificando il ruolo dell'interpellante e mancando di rispetto al Parlamento. Di fronte alla pericolosità delle *mini-car*, il problema risiede in primo luogo nella necessità di rafforzare la sicurezza del mezzo, anche prevedendo il superamento di specifici *test*.

PRESIDENTE. Passa all'interrogazione 3-02084 sulla strada statale n. 434 «Transpolesana».

DEL BUE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Dopo che il TAR del Veneto ha annullato l'ordinanza del Comune di Badia Polesine che imponeva all'ANAS la rimozione dei rifiuti abbandonati sulla strada statale Transpolesana, riconoscendo che l'obbligo di raccolta e smaltimento dei rifiuti spetta ai Comuni territorialmente competenti, il Comune ha emanato un'ulteriore ordinanza di analogo contenuto, anch'essa impugnata dall'ANAS con richiesta di sospensione cautelare, che però è stata respinta dal TAR del Veneto e dal Consiglio di Stato. Inoltre, nello scorso mese di gennaio i Comuni della provincia di Rovigo e di Verona e l'ANAS hanno raggiunto un accordo per fronteggiare il degrado ambientale delle piazzole di sosta, da definire attraverso una convenzione, e l'ANAS si è in via straordinaria dichiarata disponibile ad effettuare la rimozione di rifiuti, che è stata sostanzialmente ultimata, mentre si è ancora in attesa di riscontro sulla proposta di convenzione.

BARATELLA (*DS-U*). La risposta del sottosegretario è insoddisfacente, in quanto riproduce notizie già fornite dall'interrogazione, senza menzionare che l'ANAS non si è attenuta alla sentenza del Consiglio di Stato, né ha dato seguito all'accordo stipulato con i Comuni. Si tratta però di una questione importante, che attiene la sicurezza delle strade, come confermato dalle numerose segnalazioni provenienti da tutte le zone d'Italia.

PRESIDENTE. Passa all'interrogazione 3-01758 sulla certificazione professionale europea nel settore dei trasporti marittimi.

DEL BUE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Espone sinteticamente le problematiche relative al conseguimento delle abilitazioni professionali marittime, che possono essere ottenute tramite lo svolgimento di appositi corsi presso idonei enti o società accreditati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, inseriti in un apposito

elenco che ricomprende anche la società TST, oggetto dell'interrogazione. Dagli accertamenti effettuati è risultato che alcune società, tra cui la TST, hanno avviato corsi di formazione sulla base di autorizzazioni rilasciate da altri Paesi comunitari, richiedendo poi il riconoscimento all'amministrazione italiana, cosicché i marittimi frequentavano i corsi parzialmente presso centri italiani autorizzati e parzialmente presso centri sempre italiani ma autorizzati da altro Paese comunitario. Gli uffici periferici sono stati perciò invitati ad effettuare controlli più approfonditi, mentre in attesa dell'approvazione della disciplina comunitaria in materia, è stata definita attraverso un decreto dirigenziale la procedura di riconoscimento della formazione seguita dai marittimi presso centri riconosciuti da altri Paesi comunitari; è stata prevista la convalida solo dei certificati emessi dalle autorità competenti di uno Stato membro dell'Unione europea e non dei semplici attestati di frequenza di corsi di formazione. Tale scelta operata dal Ministero è peraltro coerente con una recentissima proposta di direttiva comunitaria, mentre i 122 marittimi che non hanno ottenuto il riconoscimento automatico del corso effettuato potranno sostenere un'apposita prova attitudinale. Infine, non risulta che il provvedimento adottato abbia interrotto l'attività formativa del TST, che è tuttora autorizzato quale centro di formazione.

EUFEMI (*UDC*). Si dichiara parzialmente soddisfatto della complessa risposta fornita dal Sottosegretario, poiché la società TST ha subito un grave danno da un comportamento illegittimo dell'autorità ministeriale, che non ha recepito un provvedimento favorevole alla società emanato dal Consiglio di Stato. Auspica pertanto la revisione dei decreti viziati da illegittimità, che rischiano di provocare ulteriore contenzioso, annunciando la presentazione di una nuova interrogazione una volta che sarà conosciuta la sentenza del Consiglio di Stato, prevista per i primi giorni di luglio.

PRESIDENTE. Passa all'interpellanza 2-00690 sull'azienda Embraco di Riva presso Chieri (Torino).

EUFEMI (*UDC*). Preoccupato per i lavoratori dell'azienda Embraco, alcuni dei quali sono stati posti in cassa integrazione ordinaria grazie all'azione politica svolta dal suo Gruppo, chiede di sapere quali iniziative abbia assunto il Governo per sbloccare i fondi stanziati dal tavolo tecnico per il piano industriale ma non ancora approvati dal CIPE, al fine di evitare l'avvio di procedure di mobilità che avrebbero gravi conseguenze in un'area investita da processi di delocalizzazione produttiva e colpita da grave crisi industriale.

CALIGIURI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*. Nei limiti consentiti dalla normativa comunitaria e di concerto con la Regione Piemonte, che si è impegnata ad anticipare le risorse assegnate per l'attuazione di un accordo di programma, il Governo sta garantendo sostegno fi-

nanziario ad iniziative per lo sviluppo industriale dell'area e ad un piano di investimenti della società, che sarà oggetto di verifica finale.

EUFEMI (*UDC*). Segnalando i rischi che l'azienda chieda il ricorso alla cassa integrazione per crisi definitiva, dislochi alcune attività produttive e subisca mutamenti negli assetti proprietari o manageriali, invita il Governo ad esercitare un'azione di monitoraggio affinché gli investimenti siano realizzati al meglio, onde garantire la salvaguardia dell'occupazione e la sopravvivenza dell'azienda.

PRESIDENTE. Avverte che le interrogazioni 3-02112 e 3-02149 sono rinviate ad altra seduta e coglie l'occasione per inviare al senatore Manzione auguri di pronto ristabilimento. Essendo così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno, dà annuncio delle interrogazioni con richiesta di risposta scritta pervenute alla Presidenza (*v. Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno delle sedute del 28 giugno.

*La seduta termina alle ore 16,57.*

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del vice presidente FISICHELLA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,04).

Si dia lettura del processo verbale.

DENTAMARO, *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: Alberti Casellati, Antonione, Baldini, Bettamio, Bosi, Ciccanti, Collino, Corsi, D'Alì, Danzi, Florino, Giuliano, Mantica, Pellegrino, Saporito, Sestini, Siliquini, Vegas e Ventucci.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Del Pennino, Falcier, Maffioli, Pastore, Petrini, Stiffoni, Turrone e Villone, per attività della 1<sup>a</sup> Commissione permanente; Chiusoli, per attività della 10<sup>a</sup> Commissione permanente; Zanoletti, per attività della 11<sup>a</sup> Commissione permanente; Moncada, Novi, Ponzo, Rollandin, Rotondo e Vallone, per attività della 13<sup>a</sup> Commissione permanente; Nocco e Sodano Tommaso, per attività della Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti; Budin, Crema, Danieli Franco, Giovanelli, Gubert, Manzella, Mulas, Nessa, Occhetto, Provera e Rigoni, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Brignone, Forcieri e Palombo, per attività dell'Assemblea parlamentare della NATO.

### Comunicazioni della Presidenza

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

**Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni (ore 16,06)**

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

Sarà svolta per prima l'interpellanza 2-00728 (già 4-08796), con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, sui quadricicli leggeri.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 156-*bis* del Regolamento, l'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-Pop-Udeur*). Signor Presidente, sono stato costretto a presentare nuovamente un'interpellanza, in questo caso, su una vicenda rispetto alla quale il Governo continua a nicchiare o comunque a far finta di nulla, anche se la gravità della faccenda dovrebbe essere ormai evidente ai funzionari del Ministero, al Ministro stesso e ai Sottosegretari che sono venuti via via a rispondere in quest'Aula.

La vicenda delle *mini-car* o *city car*, che dir si voglia, si potrebbe definire scandalosa. Io la ritengo gravissima per il motivo che noi stiamo autorizzando la circolazione sulle nostre strade di autovetture (non saprei altrimenti come definirle) guidate da persone che non hanno nessun requisito, o meglio, i cui requisiti non sono stati assolutamente accertati.

Ho più volte cercato di capire dal Governo cosa si stesse facendo in questo senso per evitare appunto che sulle nostre strade circolino delle *mini-car*, guidate da persone che possono – e in effetti molto spesso lo sono – costituire un elemento di rischio per la pubblica incolumità e per la circolazione.

Ricordo ai distratti, e in questo caso anche al Governo, che continua a far finta di nulla, che sino al luglio dell'anno scorso le *mini-car* potevano essere condotte dai minorenni anche senza il patentino, dato che fino a quel momento l'obbligo non c'era; dal 1° luglio dello scorso anno, le stesse possono essere condotte dai maggiorenni anche senza patente e ovviamente anche senza patentino.

Da ciò consegue che alla guida di queste *mini-car*, al di là dei minorenni a partire dai 14 anni, si trovano spesso persone alle quali la patente è stata sospesa o revocata o che comunque non hanno alcuna cognizione di causa rispetto alle norme che sovrintendono alla circolazione stradale. Penso a tutta la casistica che riguarda per esempio, gli extracomunitari o le persone che, pur essendo maggiorenni, non hanno mai avuto l'intenzione di prendere la patente.

La cosa sembrava si dovesse sanare con la norma che prevedeva, a partire dal 1° luglio di quest'anno, l'obbligatorietà del patentino anche per i maggiorenni. Ma, immagino per la solita pressione della nota *lobby*

delle case costruttrici, mi sembra che il Governo (almeno da quel che si legge nelle agenzie di stampa) si stia orientando a posticipare ancora una volta l'obbligatorietà del patentino per i maggiorenni, nonostante il codice della strada, regolarmente da voi violato, preveda questo obbligo addirittura a partire da tre anni fa. Di proroga in proroga, sono passati tre anni.

Accade così molto spesso (basta vedere la pubblicità, che qualsiasi funzionario del Ministero o membro del Governo può leggere sulle pagine dei nostri quotidiani) che alcune concessionarie d'auto pubblicizzino l'auto senza patente, cioè, appunto, le *mini-car*, e la mettano a disposizione delle persone a cui è stata ritirata la patente e anche a quelle che non sono in regola dal punto di vista psicofisico per ottenerla regolarmente.

Segnalo tale aspetto perché ogni volta, su questo punto, abbiamo dovuto fare delle battaglie con il Governo per ottenere informazioni anche minime. Ad esempio, è da circa due anni che chiedo al Governo di sapere quali siano i centri che testano la sicurezza di queste *mini-car*.

Ho chiesto esplicitamente, con interrogazioni ed interpellanze, di conoscere l'elenco dei centri di verifica e di omologazione di queste *mini-car*, ma non ce lo avete ancora dato. Ciò è gravissimo non tanto rispetto ad un senatore della Repubblica che chiede di sapere ciò che dovrebbe essere di pubblico dominio, ma rispetto alle famiglie e anche a quei privati cittadini che salgono su queste macchinine senza rendersi conto dei rischi oggettivi che si corrono: questi veicoli non sono dotati di *rollbar*, non hanno barre laterali, non hanno strumenti di difesa passiva per i pedoni, sono fatti in vetroresina, sono leggerissimi e di conseguenza, in caso di incidente, si provocano ferite e danni enormi a chi li guida e anche a chi accidentalmente dovesse purtroppo finire sotto queste macchinine.

Con questa interpellanza ho chiesto di avere finalmente lumi su tale aspetto. Vorrei prevenire il Sottosegretario di turno chiedendogli di non leggermi il solito papiro che hanno preparato gli uffici, perché sarei costretto per l'ennesima volta a chiedervi di essere più decisi con i vostri uffici e soprattutto con la Motorizzazione, che continua a non rispondere alle richieste che vengono fatte. Spero quindi che oggi mi sia fornito finalmente l'elenco dei centri che effettuano l'omologazione e le verifiche di questi veicoli.

Ho domandato, inoltre, al Governo la risposta definitiva circa la proroga o meno del patentino anche per i maggiorenni. Ho chiesto se non si valuti la possibilità, come già accade in Francia, in Germania, in Austria, in Belgio, in Olanda e in Portogallo, di innalzare l'età minima prevista per guidare non dico il motorino (anche se personalmente sono di questo avviso), ma almeno un quadriciclo cosiddetto leggero, passando così dai 14 ai 16 anni.

Ho chiesto, altresì, al Governo se non si preveda quanto meno di far frequentare un apposito corso di guida sicura, rilasciando un patentino che già esiste, ad esempio, in Germania, dove si rilascia la patente S, che prevede 12 ore di formazione teorica e pratica; in Austria sono previste al-

meno 6 ore di formazione pratica, mentre in Francia si richiede un attestato di formazione con formazione pratica alla scuola guida. In Italia ciò non accade.

Allora, invece di continuare a bearsi sugli organi di stampa del fatto che questo sarebbe il Governo della tolleranza zero, della sicurezza, e quant'altro, vorrei ricordare quanto segue.

A proposito della tolleranza zero, vorrei ricordare che consentiamo di guidare anche a cittadini che, provenendo da altri Paesi, non hanno alcuna abilitazione alla guida. E a proposito di sicurezza, faccio notare che, al di là della patente a punti decisa nella precedente legislatura (evidentemente con una maggioranza diversa), non vi è stato alcun segnale di voler rispettare le norme contenute nella riforma al codice approvata nella precedente legislatura, la quale prevedeva non solo la patente a punti, ma anche tutta un'altra serie di questioni.

Penso, ad esempio, al Piano nazionale per la sicurezza stradale che voi non state rifinanziando – e siamo fermi al primo e secondo stralcio – oppure alla mancanza di fondi necessari addirittura a far funzionare la Motorizzazione civile o almeno, come veniva evidenziato questa mattina da alcuni quotidiani, la centrale che dovrebbe tenere aggiornato il monte multe e comunque l'anagrafe di chi ha la patente. Peraltro, manca l'anagrafe dei guidatori stranieri che incorrono in infrazioni in Italia e questo crea una disparità di trattamento fra autotrasportatori italiani e quelli stranieri.

Al di là delle parole e della capacità di applicare la patente a punti, cosa che ho riconosciuto al ministro Lunardi in tempi non sospetti, sul punto della sicurezza stradale mi pare che veramente non vi stiate dando da fare a sufficienza, anzi.

Vorrei ricordare, ad esempio, che da tre anni non consegnate al Parlamento la relazione sulla sicurezza stradale, obbligo stabilito dalla legge che ha modificato ed integrato il codice della strada stesso. Ho chiesto anche al Presidente del Senato, più volte, di intervenire presso il Governo perché il Parlamento possa avere questa relazione, che dev'essere obbligatoriamente presentata al Parlamento, sullo stato della circolazione e della sicurezza stradale.

Ogni anno sulle strade italiane muoiono circa 9.000 persone, quindi credo sia un tema sul quale non si debba stare tanto attenti alle *lobby* dei ciclomotori o delle *mini-car* o di altri che stanno dietro a queste manovre dilatorie.

È giunto il momento di dare risposte molto precise. Vi dovete assumere, come ho più volte detto, delle responsabilità.

Non vi stiamo chiedendo di impedire la circolazione delle *mini-car*, perché sappiamo che la normativa in materia è europea, anche se vi voglio ricordare che ogni Stato membro avrebbe la possibilità, se ritiene un prodotto pericoloso per la pubblica incolumità, quanto meno di sospenderne la circolazione o la vendita per sei mesi e ricorrere in sede comunitaria perché si blocchi la vendita su tutto il territorio dell'Unione. Ma questa è un'altra cosa.

Mi auguro, signor Presidente, che finalmente oggi si possa sentire dal Governo qualche risposta non evasiva sui punti che ho elencato in maniera molto dettagliata nella mia interpellanza.

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

DEL BUE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, innanzitutto sottolineo il fatto che il senatore Fabris ha posto un problema reale, che credo stia a cuore, al di là delle divisioni politiche, a tutte le forze che hanno l'obiettivo di garantire la sicurezza delle nostre strade.

Mi fa piacere che egli riconosca che la patente a punti è un merito di questo Ministero e di questo Governo e che altre disposizioni in termini di sicurezza sono state predisposte, tanto che oggi possiamo verificare una diminuzione complessiva degli incidenti e della mortalità per incidenti nel nostro Paese pari al 20 per cento.

Mi farò anche carico – mi deve credere il senatore Fabris – di invitare gli uffici a predisporre tutto il materiale che ha richiesto nel corso delle settimane e dei mesi precedenti questa interpellanza. Penso che sia suo diritto disporre di tale materiale e che gli si permetta di compiere fino in fondo il suo dovere di parlamentare e di rappresentante del popolo.

Certo, tra le proposte all'esame di questo Ministero, che sta riflettendo sui temi all'ordine del giorno, figura l'introduzione della deroga all'obbligo per i conducenti maggiorenni di conseguire il certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori oltre il 1° luglio prossimo, come già stabilito, l'implementazione delle disposizioni sanzionatorie, l'introduzione di un sistema di punteggio anche per i certificati di idoneità citati analogamente a quanto previsto per la patente di guida.

La questione dell'innalzamento del limite di età per la guida dei ciclomotori è discussa in sede comunitaria, come egli certamente sa, nell'ambito della proposta di Terza direttiva patenti, la quale prevede tra l'altro l'introduzione di un'autonoma categoria di patenti guida denominata «AM», valida esclusivamente per la conduzione di ciclomotori, fissando l'età minima sia per il conseguimento che per le prove necessarie da espletare.

Sulle caratteristiche tecniche dei quadricicli leggeri, che presentano una minor resistenza agli urti, occorre premettere che la normativa concernente l'omologazione di veicoli è armonizzata in ambito comunitario con direttive vincolanti per i costruttori di tutti gli Stati dell'Unione Europea.

In particolare, per i veicoli in questione, vige la direttiva 2002/24/CE che non prevede l'effettuazione di prove *crash*. Non è pertanto nella facoltà dei Paesi membri dell'Unione legiferare autonomamente in materia e, ove venissero adottate da uno Stato membro norme nazionali presumibilmente più cautelative di quelle comunitarie, la commercializzazione di veicoli conformi solo a queste ultime non potrebbe comunque essere in

alcun modo ostacolata (con conseguente presumibile uscita dal mercato delle case costruttrici di quel Paese, tenute a produrre veicoli più costosi).

Ciò posto, il complesso di norme riguardante l'omologazione dei quadricicli è in fase evolutiva e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è fortemente impegnato a livello comunitario, partecipando a riunioni tecniche a supporto dell'operato del Parlamento e del Consiglio dell'Unione Europea, nel proporre l'introduzione di nuove norme finalizzate ad una maggior sicurezza passiva dei quadricicli.

I laboratori di prova dei veicoli sono le strutture operative pubbliche degli Stati comunitari – in Italia il Centro prova autoveicoli – istituzionalmente preposte all'omologazione dei veicoli stessi, nonché quei laboratori privati, generalmente quelli delle case produttrici, ufficialmente riconosciuti ed utilizzati anche dalle amministrazioni per l'espletamento di specifiche verifiche, applicando rigorosamente le procedure previste dalle direttive comunitarie.

Quanto, infine, all'opportunità della promozione di campagne mirate di iniziativa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si rileva che l'informazione resa dai *mass media*, e segnatamente da quelli specializzati, è anch'essa di iniziativa del Ministero e appare di per sé esaustiva delle esigenze conoscitive del mercato.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Signor Presidente, sto seriamente valutando se convenga venire a perdere tempo in quest'Aula per ascoltare per la terza volta di seguito la stessa risposta (spero, visto che il Sottosegretario è nuovo, che abbiano cambiato almeno la copertina) che mi è stata data nelle due volte precedenti, prendendo in giro me e, se mi permette, anche il Parlamento, perché a domanda non viene data risposta.

Ho chiesto quali sono i centri di prova, quali gli esiti delle prove, perché, se ci sono, non li avete resi pubblici; lei risponde che esistono dei centri di prova pubblici e dei centri di prova privati presso le case costruttrici: lo sappiamo, ma abbiamo chiesto di conoscere i risultati di questi *crash test*. Prima non li avete mai dati, negando anche che ci fossero state delle prove presso i centri pubblici, e altro non sapevate dire; oggi mi venite a raccontare che c'è un centro pubblico e ci sono centri privati.

Signor Sottosegretario, sono perfettamente d'accordo con lei che su questa materia non dobbiamo fare speculazioni di parte politica, però le segnalo, come lo segnalo ai suoi colleghi, che gli uffici la stanno mettendo in mezzo facendole fare delle parti assolutamente sgradevoli, perché non rispondete al Parlamento e continuate a fare affermazioni, senza cognizione di causa, che toccano la vita e la sicurezza delle persone.

Anche rispetto al tema dell'Europa, dovete smetterla di continuare a dire che non si può fare «nulla perché l'Europa...». Le segnalo che il diritto comunitario in materia di omologazione dei veicoli – ma è la terza

volta che lo ripeto, quindi prego i suoi uffici di leggere almeno quello che ci diciamo in quest'Aula – prevede delle clausole di salvaguardia per cui, se un veicolo a seguito delle prove di sicurezza, viene considerato pericoloso ai fini della circolazione da un qualsiasi Stato membro dell'Unione questo può segnalarlo assumendosene le relative conseguenze. Allora, non continuiamo a prenderci in giro.

Ripeto che sul punto il Ministero più volte è stato avvertito della pericolosità delle *mini-car* e – insisto – questo riguarda il livello di resistenza strutturale della *mini-car* non il patentino; non riguarda il fatto che volete mettere i punti anche sul patentino, riguarda il mezzo, non il soggetto che lo guida. Rispetto al soggetto vi ho già detto qual è il punto critico.

Leggevo questa mattina che il Ministro vorrebbe adesso addirittura proporre l'obbligatorietà del patentino per tutti coloro che non erano maggiorenni al momento dell'entrata in vigore della legge. Va bene, fate come volete, l'importante è che questo patentino, quando sarà finalmente obbligatorio anche per i maggiorenni, sia fatto in maniera seria. Il punto però – insisto, signor Sottosegretario – è relativo alla sicurezza del mezzo.

Quanto alle informazioni fornite dai suoi uffici, quando torna al Ministero chiami i responsabili e cerchi di spiegare che non può fare queste figure in Parlamento. Il Ministero delle infrastrutture ha effettuato una campagna di comunicazione su RAI 2 di sabato pomeriggio: la prima puntata è stata dedicata alla *mini-car*. Capisce! Quindi, non è vero che il Ministero si attiene a quanto necessario; ha addirittura tentato di far credere ai genitori che sono più sicure le *mini-car* dei motocicli di altri mezzi. Sono documenti RAI. Poiché mi rendo conto a volte di come gli uffici si comportano, mi sono rivolto al Presidente (chiaramente intendo rivolgermi alle istituzioni e non alla persona, quanto mai attenta e precisa su tali questioni).

Devo pur dire, Presidente, che continuiamo ad interpellare il Governo e regolarmente gli uffici fanno fare inconsapevolmente agli uomini di Governo figure assolutamente indegne, anche rispetto a quanto hanno già riferito in questa sede. Non capisco, pertanto, cosa veniamo a fare qui regolarmente: poniamo domande precise e ci vengono date risposte evasive che non tengono conto di quanto già riferito all'Assemblea.

Questo è mortificante ed irrispettoso non solo nei confronti di chi parla, ma dell'intera Istituzione. Non ho motivo di dubitare sulla sua buona volontà personale o altro, devo però segnalare che, a questo punto, siamo veramente al di là anche del buon gusto. E comunque mi ritengo assolutamente insoddisfatto perché anche oggi, per l'ennesima volta, nessuna risposta è pervenuta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-02084 sulla strada statale n. 434 «Transpolesana».

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

DEL BUE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, onorevole interrogante, in riferimento alla problematiche evidenziate, occorre innanzitutto precisare che l'ANAS spa è stata interessata al riguardo ed ha riferito che il TAR del Veneto, accogliendo il ricorso proposto dalla società stradale, ha annullato l'ordinanza emessa dal sindaco del Comune di Badia Polesine, con la quale veniva ordinato all'ANAS di adottare gli interventi di messa in sicurezza, bonifica e ripristino conseguenti all'abbandono di rifiuti da parte di ignoti lungo il tratto della strada statale n. 434 «Transpolesana».

Il tribunale ha ritenuto illegittimo il provvedimento, non ravvisando alcuna prova dell'asserita responsabilità di ANAS nella gestione e custodia delle strade e delle sue pertinenze.

Nel contesto della motivazione, viene affermato invero che l'ANAS è gravata di responsabilità di custodia del bene, conseguente alla sua natura di ente gestore della strada. Ma tale circostanza è rilevante esclusivamente al fine di accertare una responsabilità solidale, nel caso di specie non provata, con il soggetto che ha materialmente abbandonato i rifiuti sulla strada, ai sensi dell'articolo 14, comma 3, della legge n. 22 del 1997.

Non è possibile, invece, desumere da tale circostanza alcun obbligo per ANAS spa di procedere alla raccolta ed allo smaltimento dei rifiuti abbandonati da ignoti sulla strada. Sotto questo profilo è chiara, infatti, la disciplina normativa che attribuisce ai Comuni il compito di procedere alla gestione dei rifiuti urbani, intendendo per tali i rifiuti di qualunque natura o provenienza giacenti sulle strade ed aree pubbliche, o sulle strade ed aree private comunque soggette ad uso pubblico, e sulle spiagge marittime, lacuali e sulle rive dei corsi d'acqua (articolo 7, comma 2, lettera d).

Nessuna competenza istituzionale è quindi attribuita ad ANAS spa, la quale deve provvedere, in base all'articolo 14 della legge n. 285 del 1992, alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade e delle relative pertinenze al solo fine di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione. Ne deriva che la rimozione dei rifiuti viene disposta da ANAS esclusivamente ed eccezionalmente nei casi in cui gli stessi possano costituire pericolo per la circolazione.

La società stradale informa che, a seguito della citata sentenza, il Comune di Badia Polesine ha emesso una seconda ordinanza di rimozione dei rifiuti, anch'essa impugnata dall'ANAS con richiesta di sospensione cautelare. Il TAR del Veneto ha respinto l'istanza sospensiva con ordinanza n. 289 del 2002, confermata dal Consiglio di Stato con l'ordinanza n. 3028 del 2002. Allo stato è pendente il giudizio di merito avanti al TAR del Veneto.

Ciò premesso, l'ANAS fa conoscere che, in data 26 gennaio e 28 aprile 2005, il competente compartimento del Veneto ha incontrato rispettivamente i Comuni della Provincia di Rovigo e quelli della Provincia di Verona, al fine di definire le iniziative da assumere per far fronte alla situazione di degrado ambientale in cui versano alcune zone di sosta lungo la strada statale n. 434 nel tratto Rovigo-Verona.

In base agli accordi assunti, l'ufficio periferico, in considerazione della gravità ed eccezionalità del fenomeno, tale da pregiudicare anche la sicurezza della circolazione, si è dichiarato interessato a risolvere la problematica mediante la stipula di un'apposita convenzione con i Comuni territorialmente competenti, senza che ciò implichi un disconoscimento delle competenze legislativamente previste in materia, impegnandosi, nelle more, ad eseguire, in via del tutto straordinaria ed eccezionale, la bonifica delle piazzole. Inoltre il compartimento ANAS si è attivato predisponendo, in via sperimentale, un dispositivo di videosorveglianza attivo su due piazzole.

La società stradale riferisce infine che attualmente la bonifica delle piazzole è stata sostanzialmente ultimata, mentre per quanto concerne la convenzione il competente compartimento ha sottoposto ai Comuni interessati la bozza di accordo, per la quale si è ancora in attesa di riscontro.

BARATELLA (DS-U). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARATELLA (DS-U). Signor Presidente, mi bastano meno di cinque minuti per replicare perché mi ritengo insoddisfatto della risposta, dal momento che essa non corrisponde ad altro che a quanto già ho scritto nell'interrogazione e non si prende atto che il Consiglio di Stato ha rigettato le proposte dell'ANAS, ma soprattutto non si prende atto che l'ANAS non ha dato nessun seguito all'accordo stipulato con i Comuni, anzi, ha reiterato ciò che giustamente il Sottosegretario ricordava. Siamo, quindi, negli stessi passi.

Faccio presente al Sottosegretario che ho ricevuto qualche decina di segnalazioni di questioni simili da tutta Italia, dal Sud al Nord, per strade come questa che – le ricordo, signor Sottosegretario – sono strade a quattro corsie dove i rifiuti, a causa delle intemperie (il vento o quant'altro) piuttosto che di altri motivi, possono anche essere spostati sulla sede stradale, determinando un pericolo totale per gli automobilisti, oltre che in termini di danno ambientale.

Prendo atto che non c'è assolutamente alcun tipo di disponibilità, se non quella di massima del Ministero, e io interrogherò ancora il Ministro fra qualche tempo per verificare quanto ha affermato in questo momento il Sottosegretario.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01758 sulla certificazione professionale europea nel settore dei trasporti marittimi.

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

DEL BUE, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, in merito alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo cui si risponde, si fa preliminarmente rilevare che per il conse-

guimento delle abilitazioni professionali marittime è necessaria, oltre all'effettuazione di determinati periodi di navigazione e del superamento dell'esame di abilitazione, anche la frequenza di corsi di addestramento previsti dalla Convenzione IMO STCW/95 e il superamento del relativo esame.

Per quanto concerne lo svolgimento dei corsi propedeutici al rilascio delle certificazioni STCW, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto ad individuare e ad accreditare, a seguito di un controllo di conformità alla normativa, istituti, enti, società idonei allo svolgimento di specifici corsi. Tutti i soggetti ritenuti idonei sono stati inseriti in un elenco nel quale sono specificati anche i singoli corsi per i quali i soggetti stessi sono stati autorizzati. Nell'ambito di tale elenco è compresa la società TST.

In vista dell'entrata in vigore della Convenzione IMO STCW/95 (1° febbraio 2002), questo Ministero ha provveduto sia ad aggiornare la normativa inerente ai corsi di addestramento già disciplinati, sia ad istituire di nuovi. In tale occasione, si è ritenuto opportuno altresì prevedere la validità dei corsi effettuati, secondo gli *standard* della succitata Convenzione, presso centri di addestramento autorizzati o riconosciuti da un'autorità competente di uno Stato membro dell'Unione Europea, senza alcuna condizione o procedura.

Tale previsione è scaturita dalla necessità di arrivare alla scadenza del 1° febbraio 2002 con il più elevato numero possibile di marittimi in possesso delle certificazioni IMO, senza le quali gli stessi avrebbero trovato difficoltà ad imbarcare.

Sulla base della suddetta possibilità, si è verificato che alcuni centri di addestramento, operanti sul territorio nazionale, ancorché riconosciuti da questa amministrazione, hanno avviato corsi di formazione STCW/95 sulla base di autorizzazioni rilasciate da altri Paesi dell'Unione Europea e i marittimi italiani e/o comunitari che hanno frequentato tali corsi ai fini del rilascio delle abilitazioni professionali hanno poi richiesto il riconoscimento all'amministrazione italiana.

Da controlli effettuati a seguito di un esposto pervenuto nel novembre 2003, è emerso che marittimi italiani o comunitari effettuavano l'addestramento previsto, frequentando parte di corsi presso centri italiani autorizzati dallo scrivente e parte presso centri sempre italiani, ma autorizzati da un altro Paese UE.

Il centro di addestramento della società di cui si tratta rientra tra questi, in quanto proponeva nuovi «corsi brevi» non rispondenti ai requisiti previsti dalla Convenzione, tutto ciò con effetti negativi sulla formazione dei marittimi e, conseguentemente, sulla sicurezza della navigazione.

La situazione ha determinato una disparità di trattamento in quanto i centri italiani riconosciuti devono sottostare alla normativa ed ai controlli previsti dalla legislazione nazionale; al contrario, i centri autorizzati da un altro Paese dell'Unione Europea non hanno nessun tipo di controllo da parte dell'autorità italiana.

Considerato che i marittimi italiani e/o comunitari che intendono conseguire certificazioni IMO rilasciate da questa amministrazione devono rispettare gli *standards* di addestramento stabiliti dalla normativa nazionale vigente e che deve essere garantito un livello di addestramento omogeneo per conseguire tali certificazioni, si é ritenuto che il principio dell'automatica equiparazione delle certificazioni rilasciate da altri Paesi dell'Unione Europea non potesse continuare ad operare in mancanza degli stessi presupposti e requisiti.

Allo scopo di controllare il fenomeno, sono state impartite disposizioni agli uffici periferici per effettuare controlli più approfonditi ai fini del riconoscimento. Le domande pervenute all'amministrazione sono state poi girate alle autorità competenti del Paese europeo che ha poi provveduto a rilasciare le autorizzazioni.

Pertanto, in attesa che in ambito comunitario si provveda ad unificare i programmi, le procedure e i controlli relativamente alla formazione dei marittimi in considerazione altresì che la valutazione complessiva dell'addestramento ricevuto dagli stessi debba rispettare gli *standards* internazionali richiesti, é stato predisposto il decreto dirigenziale 20 maggio 2004, che definisce la procedura di riconoscimento della formazione eseguita dai marittimi presso centri riconosciuti da altri Paesi dell'Unione Europea.

Il provvedimento suddetto stabilisce che sono convalidati solo ed esclusivamente i certificati adeguati emessi dalle autorità competenti di uno Stato membro dell'Unione Europea ed a cittadini membri della medesima e non anche i «meri attestati di frequenza di corsi di formazione ancorché provveduti al rilascio delle abilitazioni suddette».

La scelta operata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è supportata anche da una recentissima proposta di direttiva comunitaria che modifica la direttiva 2001/25/CE che prevede esclusivamente il riconoscimento, tra gli Stati membri, di certificati adeguati e non dei soli attestati di frequenza di corsi.

La fase transitoria disciplinata dall'articolo 2 del decreto dirigenziale 20 maggio 2004 ha tutelato i 122 marittimi che a seguito della nuova procedura non hanno ottenuto il riconoscimento automatico stabilito nella vecchia normativa.

Tali soggetti hanno potuto sostenere presso le commissioni che normalmente svolgono gli esami nei centri autorizzati dall'amministrazione una prova attitudinale, ovvero un esame, dal cui esito positivo scaturirà il riconoscimento del corso effettuato.

Infine, non risulta che il provvedimento adottato abbia interrotto l'attività formativa della società «Tema Safety and Training» di Taranto, la quale é tuttora autorizzata dall'autorità italiana quale centro di formazione.

EUFEMI (UDC). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUFEMI (*UDC*). Signor Presidente, intendo rivolgere un ringraziamento al sottosegretario Del Bue per la sua articolata risposta, in cui ha fatto anche la cronistoria delle vicende riguardanti il problema della formazione e dell'intreccio fra norme interne e norme comunitarie.

Mi dichiaro parzialmente soddisfatto perché avevo posto in particolare il problema della società «Tema Safety and Training», rispetto alla quale certamente le questioni non sono state riferite in maniera compiuta.

Chiedevo esplicitamente quale fosse la posizione del Governo rispetto ad un atteggiamento ingiustificato ed illegittimo che sta provocando grave danno a questa società. Questo atteggiamento deriva da una valutazione difforme tra le due parti rispetto ad una norma che invece è sufficientemente chiara, tanto che ha portato ad un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per chiedere l'annullamento del decreto direttoriale del 20 maggio 2004; vi è stato un parere della Seconda sezione del Consiglio di Stato del 24 febbraio 2005, n. 533, che accoglieva le istanze della «Tema Safety and Training».

Nonostante questo e nonostante le sollecitazioni alla applicazione della sospensiva, così come era stato fatto, vi è stato un diniego da parte dell'Amministrazione ad accogliere perfino questa sospensiva. Ciò fa supporre che il dirigente preposto non abbia compreso la portata del parere del Consiglio di Stato e quindi non vi ha dato applicazione. Questo, onorevole Sottosegretario, è il punto: non è stata compresa la portata di questa diversità di parere.

Certamente, si può procedere ancora in questo conflitto che sta portando ad un contenzioso lungo. Certamente il Consiglio di Stato si esprimerà su questa materia il 6 luglio prossimo venturo. A questo punto, presenterò una nuova interrogazione alla luce proprio di questa decisione del Consiglio di Stato per vedere se avevano ragione gli uffici del Ministero ad applicare in maniera così contorta una norma che noi riteniamo invece sufficientemente chiara. Altrimenti questa società non avrebbe attivato delle procedure così complesse fino appunto al ricorso al Capo dello Stato per cercare di difendere le proprie ragioni.

Noi chiedevamo l'applicazione coerente del decreto del Presidente della Repubblica del 2001 e su questo non ci sono, credo, difformità di pensiero. Si tratta di un'applicazione che noi riteniamo errata, la riteniamo ingiusta e quindi inviterei il Sottosegretario a far sì che questo decreto direttoriale possa essere in qualche modo rivisto portando alla soluzione di un contenzioso che non aiuta il funzionamento corretto di chi procede alla formazione di questo tipo di lavoratori.

Credo che questa possa essere una soluzione auspicabile che consente di rimuovere gli ostacoli che hanno portato ad una situazione così di contrasto. La ringrazio dell'attenzione, signor Sottosegretario, e per quanto potrà essere fatto per superare queste difficoltà.

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza 2-00690 sull'azienda Embraco di Riva presso Chieri (Torino).

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

EUFEMI (*UDC*). Signor Presidente, non utilizzerò tutto il tempo a disposizione per l'illustrazione dell'interpellanza.

Ricordo brevemente l'azione che noi, come Gruppo, abbiamo svolto in favore dei lavoratori, non dell'azienda, perché c'è stata una serie di vicissitudini che ha portato al cambiamento della proprietà.

L'azienda Embraco di Riva presso Chieri sta attuando il piano industriale concordato dopo l'attivazione del tavolo tecnico per la riorganizzazione della linea produttiva restante, perché, rispetto alla capacità produttiva precedente, vi è stata, dopo l'allargamento dell'Unione Europea, una delocalizzazione verso i Paesi entrati recentemente nella Comunità. Questo sta portando ad una riduzione tale dell'attività produttiva da diventare quasi un magazzino.

I lavoratori della Embraco sono stati collocati in cassa integrazione, anche per effetto della spinta che abbiamo dato per l'utilizzazione di questo ammortizzatore sociale, rispetto ad una dimenticanza, ad un'assenza da parte degli stessi rappresentanti dei lavoratori che sono stati un po' disattenti.

C'era il problema che i fondi deliberati con l'accordo intervenuto nel tavolo ministeriale non erano stati approvati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e si avvicinava il termine per l'utilizzazione della cassa integrazione.

Avevamo chiesto, allora, quali interventi il Governo stesse portando avanti per rimuovere questa situazione di difficoltà nell'erogazione dei fondi, per sbloccare tali risorse, al fine di evitare che la proprietà avviasse le procedure di mobilità per oltre 800 lavoratori. Ciò avrebbe conseguenze gravi in un'area fortemente colpita dalla crisi industriale, anche nel settore tessile, e dal processo di delocalizzazione, che ha causato difficoltà dal punto di vista sociale.

Per queste ragioni, avevamo sollecitato il Governo ad attivare tutte le iniziative che consentissero lo sblocco dei fondi e determinassero le condizioni per un'azione di sostegno verso oltre 800 famiglie. Resto pertanto in attesa di conoscere quali azioni siano state poste in atto dal Governo.

CALIGIURI, *sottosegretario di Stato per le attività produttive*. Il Ministero delle attività produttive segue con la massima attenzione la vicenda della società Embraco, relativamente alla quale si rappresenta quanto segue.

Il 10 febbraio 2005 è stato firmato, tra la Presidenza del Consiglio dei ministri (Comitato per il coordinamento delle iniziative per l'occupazione), il Ministero delle attività produttive, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la Provincia di Asti e gli altri enti locali interessati, le organizzazioni sindacali nazionali e la Embraco Europe s.r.l., un protocollo d'intesa che prevede l'avvio da parte della Embraco di un programma di investimenti di circa 10 milioni di euro, volto alla ristrutturazione

zione e al rilancio del sito industriale di Riva presso Chieri, concentrando la produzione di compressori per frigoriferi di ultima generazione su un'unica linea, nella quale verranno occupati circa 450 addetti. Gli altri 450 lavoratori della società verranno messi in CIGS, in previsione del loro recupero occupazionale.

A tal fine verrà avviato un programma di sviluppo industriale dell'area, che si avvantaggerà della disponibilità dei terreni e fabbricati da destinare a nuove iniziative imprenditoriali, che verranno messi in vendita dalla stessa Embraco. Contestualmente all'avvio dell'operazione di compravendita dei cespiti, la finanziaria regionale Finpiemonte avvierà un piano di valorizzazione e di infrastrutturazione dei siti e procederà alle azioni di *scouting* di nuovi soggetti imprenditoriali.

L'insediamento delle nuove iniziative sarà oggetto di specifiche azioni di sostegno finanziario nei limiti consentiti dalle normative comunitarie, tenuto conto che l'area di Riva presso Chieri non beneficia delle deroghe per le aree del Centro-Nord.

A tal fine, la Provincia di Torino e il responsabile del Patto territoriale di Torino Sud, d'intesa con il Ministero delle attività produttive, metteranno a disposizione delle nuove iniziative, che si ubicheranno nell'area Embraco e che assumeranno il personale posto in CGIS (cassa integrazione guadagni straordinaria). Gli incentivi in conto capitale ancora disponibili nell'ambito del patto ammontano a circa 3 milioni di euro.

Nella successiva riunione tecnica, tenutasi presso il Ministero delle attività produttive il 14 aprile del corrente anno, sono state quindi definite le opzioni che consentiranno, attraverso il ricorso agli strumenti normativi attivabili, il reperimento delle risorse con cui assicurare la copertura finanziaria dell'intero programma. In particolare, è stato stabilito che sarà sottoposta al vaglio del CIPE l'opportunità di procedere all'attuazione di un apposito accordo di programma quadro che, nell'ambito della intesa istituzionale di programma sottoscritta dal Ministero dell'economia e delle finanze e dalla Regione Piemonte, definisca specifiche linee di intervento a sostegno del programma di rilancio industriale dell'area di Riva presso Chieri.

Nell'incontro dell'8 giugno ultimo scorso è ripreso presso il MAP il confronto per le verifiche sul programma di riorganizzazione produttiva dell'area dello stabilimento Embraco Europe di Riva presso Chieri e di salvaguardia dei livelli occupazionali, oggetto del protocollo d'intesa sopra illustrato.

Nel corso della riunione, alla quale hanno partecipato tutte le parti interessate, sono stati illustrati i seguenti interventi, già realizzati per la risoluzione della vertenza.

L'impegno specifico assunto dal sottosegretario Letta per la copertura finanziaria dell'intera operazione nella lettera inviata al Presidente della Regione Piemonte.

Il Ministero delle attività produttive, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze e con la Regione Piemonte hanno messo a punto un procedimento amministrativo regolato da un accordo che impegna tutti

i soggetti pubblici e privati alle rispettive attività, con modalità e tempi definiti.

La Regione Piemonte si è resa disponibile, in attesa delle approvazioni da parte degli organi centrali competenti, che avverranno entro il corrente mese, ad anticipare le risorse che verranno assegnate dal Governo, previste in 5 milioni di euro, al fine di favorire l'immediata attivazione del programma di investimenti da parte della società Embraco.

Le organizzazioni sindacali, alla luce dei suddetti impegni, hanno ribadito la necessità che anche l'Azienda confermi l'impegno, precedentemente assunto, in relazione alla tipologia di CIGS per ristrutturazione.

I rappresentanti della Embraco, alla luce degli impegni confermati dalle amministrazioni e, in particolar modo, dell'impegno della Regione Piemonte, hanno confermato la volontà di richiedere la CIGS per ristrutturazione entro il prossimo 24 giugno.

Proseguiranno da subito gli incontri tra il MAP, il MEF e la Regione Piemonte per definire puntualmente gli aspetti operativi riguardanti gli adempimenti conclusivi del procedimento.

La riunione si è conclusa con l'impegno a riattivare il tavolo in sede di verifica finale sull'avvenuta definizione delle operazioni finanziarie sopra delineate.

EUFEMI (UDC). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUFEMI (UDC). Signor Presidente, desidero ringraziare vivamente il Sottosegretario per aver portato questi elementi conoscitivi in risposta ad una interrogazione che ho presentato soltanto il 21 marzo. Ciò dimostra, da parte nostra, lo svolgimento di un'azione di monitoraggio sulla situazione relativa alla società Embraco di Riva presso Chieri e, da parte del Governo, un'attenzione a dare risposte che offrano un quadro di certezze rispetto a quanto si sta facendo.

Ringrazio il Sottosegretario per aver portato questi elementi conoscitivi, in particolare per quanto attiene il dialogo istituzionale che si è determinato tra la Presidenza del Consiglio, nella persona del sottosegretario Letta, come lei ha ricordato, e l'azione della Regione Piemonte, che ha anticipato risorse finanziarie, nonché la necessità nel prossimo incontro del CIPE di sbloccare il finanziamento complessivo, in modo che i fondi potranno, da un lato, essere restituiti alle Regioni e, dall'altro, essere destinati all'azienda.

Infatti, l'azienda sta vivendo ancora una fase di cassa integrazione, come lei ha ricordato, e le rotazioni che intervengono sui dipendenti determinano un clima di incertezza. Ci sono poi pressioni da parte dell'azienda volte a chiedere una cassa integrazione per crisi definitiva, e questo potrebbe determinare il rischio di licenziamento di tutti gli occupati.

Noi, però, onorevole Sottosegretario, rispetto al quadro fornito abbiamo qualche preoccupazione, che deriva dagli smantellamenti riguardanti appunto le linee di produzione dei compressori BP2 che, dalle notizie in nostro possesso, dovrebbero andare in Cina.

Quindi, il rischio è che nello stabilimento di Riva presso Chieri resti soltanto la linea dei compressori di fascia EM, la più bassa, che poi viene costruita in Brasile e trasferita in Italia per correggere gli eventuali errori, per la parte finale della produzione.

Altro elemento di preoccupazione è l'allontanamento del direttore dello stabilimento di Riva presso Chieri con la sostituzione di un altro dirigente che proviene dalla Slovenia, dove c'è una filiale della stessa azienda.

Quindi, persistono una serie di questioni che meritano qualche approfondimento e richiedono un'azione ulteriore di monitoraggio per verificare che le risorse che lo Stato destinerà per investimenti, e quindi per la ripresa della produzione, abbiano un buon fine e soprattutto consentano la sopravvivenza di questa azienda, il che significa una dimensione occupazionale notevole; e dietro questi dipendenti vi sono altrettante famiglie rispetto alle quali non possiamo che esprimere solidarietà.

Rivolgo un invito affinché permanga l'impegno di tutti i soggetti – Stato, Regioni e amministrazioni locali che si sono fatte partecipi del problema – e soprattutto si dia slancio a questo accordo di programma in grado di determinare le decisioni di investimento della stessa azienda, perché noi possiamo prevedere tutte le azioni che vogliamo dal punto di vista istituzionale, però se non c'è un'adeguata e corrispondente azione da parte della stessa proprietà tutti i nostri sforzi rischiano di rimanere – per così dire – incompiuti.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni 3-02112 e 3-02149 del senatore Manzione è rinviato ad altra seduta.

Pertanto, lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

Desidero in questa circostanza inviare al collega Manzione, a nome dell'Assemblea e mio personale, l'augurio più fervido e cordiale di pronto ristabilimento, affinché possa prestissimo tornare in Aula e dare il suo contributo alla vita parlamentare del Paese. Auguri, collega Manzione.

### **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 28 giugno 2005**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi martedì 28 giugno, 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

Seguito delle discussioni generali dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 27 maggio 2005, n. 87, recante disposizioni urgenti per il prezzo dei farmaci non rimborsabili dal Servizio sanitario nazionale (3447) (*Relazione orale*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 31 maggio 2005, n. 90, recante disposizioni urgenti in materia di protezione civile (3464) (*Relazione orale*).

3. ALBERTI CASELLATI. – Disposizioni concernenti il reato di manipolazione mentale (1777).

MEDURI ed altri. – Norme per contrastare la manipolazione psicologica (800) (*Relazione orale*).

ALLE ORE 16,30

Seguito della discussione del disegno di legge:

Delega al Governo per la riforma dell'ordinamento giudiziario di cui al regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12, per il decentramento del Ministero della giustizia, per la modifica della disciplina concernente il Consiglio di presidenza della Corte dei conti e il Consiglio di presidenza della giustizia amministrativa, nonché per l'emanazione di un testo unico (1296-B/bis) (*Rinviato alle Camere dal Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 74 della Costituzione*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (ore 16,57).



Allegato A

## INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

**Interpellanza con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento, sui quadricicli leggeri**

(2-00728 p.a.) (Già 4-08796) (01 giugno 2005)

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

che i «quadricicli leggeri», anche conosciuti come mini-car o city car, sono veicoli che, essendo omologati come i ciclomotori, non vengono costruiti con gli stessi *standard* degli autoveicoli e quindi non sono soggetti alle prove di sicurezza e di resistenza strutturale dei veicoli chiusi con abitacolo chiuso;

che, in realtà, il limite di peso previsto dalla normativa vuole che per questi veicoli i telai siano costruiti necessariamente con metalli leggeri e che le carrozzerie, anch'esse votate alla massima leggerezza, siano necessariamente in materiali plastici o alluminio o simili, quali ad esempio la vetroresina;

che attualmente circolano in Europa circa 250.000 quadricicli leggeri, di cui 30.000 in Italia, 140.000 in Francia e 32.000 in Spagna;

che l'età media degli acquirenti di tali veicoli in Europa è, nel 59 per cento dei casi, di ultra cinquantenni, nel 36 per cento di persone tra i venticinque e i cinquanta anni, e nel 5 per cento dei casi di persone con un'età compresa tra i sedici e i venticinque anni;

che in Italia sono oggi in commercio almeno ben dieci modelli di «quadricicli leggeri» costruiti da altrettante marche, con vari allestimenti, per un totale di 30 versioni, e per molte aziende il prodotto in questione viene a rappresentare un'attività collaterale;

che di tante marche di quadricicli leggeri che si trovano attualmente in circolazione nelle strade italiane solo alcune – come la francese Aixam e, delle italiane, la Greca e la Lamborghini Ginevra – effettuano prove di stabilità e *crash test* come avviene per gli autoveicoli, al fine di garantire un minimo di affidabilità del prodotto;

che, in buona sostanza, sono veramente poche le tipologie di «quadriciclo leggero» che effettuano le prove di sicurezza e di resistenza strutturale previste per gli autoveicoli, pur trattandosi sempre di veicoli chiusi con abitacolo chiuso;

che, in particolare, l'acquisto di tali veicoli sembra rappresentare una scaltra scelta per tutti coloro che si sono visti ritirare la patente, per-

chè il codice della strada non prevede nessuna possibilità di ritirare la patente e di sottrarre punti a coloro che guidano un quadriciclo leggero, essendo questo equiparato a un ciclomotore;

che il nuovo codice della strada stabilisce l'obbligo di munirsi di patentino anche per i maggiorenni a decorrere dal 1° luglio 2005 – a differenza dei minorenni, rispetto ai quali l'obbligo decorre invece dal 1° luglio 2004 – ma non viene previsto al riguardo alcun tipo di sanzione. In particolare, l'articolo 116, comma 1-*bis*, del nuovo codice della strada, stabilisce che per guidare un ciclomotore il minore di età che abbia compiuto 14 anni deve conseguire il certificato di idoneità alla guida, rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, a seguito di specifico corso con prova finale, organizzato secondo le modalità di cui al comma 11-*bis*. Il comma 1-*ter* dell'articolo in questione stabilisce che a decorrere dal 1° luglio 2005 l'obbligo di conseguire il certificato di idoneità per la guida di ciclomotori è esteso anche ai maggiorenni che non siano già titolari di patente di guida. Infine l'articolo 116 del nuovo codice della strada al comma 13-*bis* stabilisce che il minore che, non munito di patente, guida ciclomotori senza aver conseguito il certificato di idoneità di cui al comma 11-*bis* è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro cinquecentosedici a euro duemilasesantacinque;

che in buona sostanza mentre per i minori di età detta omissione è sanzionata per i maggiorenni non può esserlo non essendo stata prevista alcuna sanzione al riguardo;

che l'articolo 140, comma 1, del nuovo codice della strada stabilisce espressamente che gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia salvaguardata in ogni caso la sicurezza stradale;

che detto articolo costituisce una norma alla luce della quale possono essere interpretate tutte le eventuali omissioni del codice della strada, per cui un soggetto maggiorenne che non ha conseguito il previsto patentino per guidare un ciclomotore o un quadriciclo leggero, anche se attualmente non è prevista alcun tipo di sanzione, non può essere considerato un soggetto che si sia comportato in modo tale da non costituire pericolo per la sicurezza e la circolazione stradale;

che, secondo quanto dichiarato dalla stampa nazionale, il termine previsto, che prevede l'obbligo per i maggiorenni non muniti di patente di guida di munirsi di patentino, dal 1° luglio 2005 è stato prorogato ulteriormente;

che in Francia, in Germania, in Austria, in Belgio, in Olanda e in Portogallo l'età minima prevista per guidare un quadriciclo leggero è di 16 anni, a differenza dell'Italia che prevede un'età minima di quattordici anni;

che in Germania la normativa sulla guida dei quadricicli prevede che il soggetto abbia conseguito una patente speciale, segnatamente la patente «S», con 12 ore di formazione teorica e formazione pratica, a discrezione della scuola guida;

che in Austria è invece previsto il conseguimento di un attestato di formazione che comporta otto ore di formazione teorica e un minimo di 6 ore di formazione pratica, così come in Francia, dove si richiede un attestato di formazione con formazione pratica alla scuola guida;

che in Italia ai fini del conseguimento del patentino è prevista la sola formazione teorica alla scuola guida e alla scuola tradizionale;

che in data 25 maggio 2005 al Parlamento spagnolo è stata presentata un'iniziativa politica che innalza l'età minima da 14 a 16 anni per guidare un ciclomotore o una minicar e servirà una patente di guida con tanto di prove pratiche,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero, e in caso positivo quali siano le ragioni per cui, il termine previsto che prevede l'obbligo per i maggiorenni non muniti di patente di guida di munirsi di patentino dal 1° luglio 2005 sia stato prorogato ulteriormente;

quali siano i motivi per i quali, con le recenti modifiche introdotte al nuovo codice della strada con il decreto-legge n. 151 del 2003, non sia stato sanato il vuoto normativo relativo alla disciplina di quadricicli leggeri e, in particolare, se e quali provvedimenti si intenda assumere al riguardo;

come valuti il Governo l'opportunità di prevedere l'irrogazione di una sanzione amministrativa non solo per i minorenni ma anche per i maggiorenni che dal 1° luglio prossimo guidino un ciclomotore o una mini-car senza essere titolari di patente di guida o di patentino;

come valuti il Governo l'ipotesi di equiparare ai fini sanzionatori il patentino alla patente di guida, prevedendo le stesse decurtazioni di punti e le medesime sospensioni;

come valuti il Governo l'ipotesi che alla sospensione del patentino consegua anche quella della patente di guida e viceversa, onde evitare che gli utenti della strada possano passare indifferentemente dalla guida di un ciclomotore, o peggio di un quadriciclo leggero –trattandosi di un veicolo più voluminoso-, alla guida di un'automobile e viceversa, senza subire alcun tipo di penalizzazione;

come valuti il Governo l'ipotesi di elevare l'età minima ai fini della guida di un quadriciclo leggero, come previsto in altri Paesi europei;

come valuti il Governo l'opportunità di prevedere anche dei corsi di formazione pratica per i minorenni e i maggiorenni sprovvisti di patente di guida che conseguano il patentino per la guida dei ciclomotori e dei quadricicli leggeri;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno promuovere una campagna informativa che indichi agli utenti, in modo chiaro ed esplicito, il rapporto economico esistente tra il costo da loro sostenuto per l'acquisto di tali veicoli e le garanzie di protezione che di fatto si assicurano agli utenti nel caso in cui si verifichi un incidente stradale;

se, come e in base a quali criteri gli organismi tecnici designati dalla competente autorità nella qualità di laboratori di prova per l'esecuzione delle prove o delle ispezioni in materia di omologazione o di appro-

vazione al fine di verificare il livello di resistenza strutturale di tali veicoli abbiano eseguito le prove di impatto, di ribaltamento e di sicurezza dell'impianto elettrico dei vari tipi di quadricicli leggeri che si trovano attualmente in circolazione in Italia;

quali siano tali laboratori o centri di prova;

se non si ritenga necessario rendere pubblici i risultati di tali verifiche;

se non si ritenga altresì necessario valutare se i risultati delle verifiche diano luogo al ragionevole dubbio di modificare, nel pieno rispetto dei principi dettati dal diritto comunitario in materia di sicurezza stradale, l'attuale disciplina di omologazione prevista per tali vetture, in modo da renderla in tutto equivalente a quella prevista per gli autoveicoli.

### **Interrogazione sulla strada statale n. 434 «Transpolesana»**

(3-02084) (03 maggio 2005)

BARATELLA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che:

alcune amministrazioni comunali della Regione Veneto, interessate dal tracciato della strada statale n. 434 «Transpolesana», hanno avviato, ormai da diversi anni, un contenzioso con l'ANAS per la mancata raccolta e lo smaltimento, da parte di quest'ultima, dei rifiuti abbandonati da ignoti lungo le scarpate e le piazzole della strada statale. Si tratta di vere e proprie discariche abusive, alcune delle quali pericolose per l'igiene pubblica, che interessano il territorio di due Province, Verona e Rovigo, e 18 Comuni, tra i quali i due Comuni capoluogo;

il TAR del Veneto, con sentenza n. 3881 del 2001, intervenuta a seguito di iniziativa assunta dal Comune di Badia Polesine, ha affermato, contrariamente a quanto sostenuto dall'ANAS, che la gestione e la custodia delle strade e delle pertinenze sono di competenza della società ANAS e, pertanto, la rimozione dei rifiuti abbandonati lungo la statale spetta alla medesima società;

successivamente sia il TAR del Veneto, sia il Consiglio di Stato, in sede di appello, hanno respinto l'istanza proposta dall'ANAS, di sospensione dell'ordinanza 7 luglio 2002, n. 180, con la quale il Comune di Badia Polesine ordinava alla medesima società di provvedere alla rimozione dei rifiuti abbandonati sulla strada statale Transpolesana;

lo scorso 26 gennaio 2005, allo scopo di risolvere una situazione di vera e propria emergenza e di degrado ambientale, l'ANAS e i comuni interessati hanno definito un accordo con il quale si stabiliva, a carico della prima, la bonifica delle piazzole di sosta fino alla data del 31 marzo 2005, e, a carico degli enti locali, l'elaborazione di una bozza di convenzione mediante la quale definire le competenze e le modalità degli interventi da svolgere sulla strada Transpolesana a partire dal 1° aprile 2005;

contrariamente alle intese raggiunte nel gennaio 2005, l'ANAS non ha ancora provveduto ad alcuna rimozione dei rifiuti e alla pulizia delle piazzole;

tenuto conto che la situazione ha assunto rilevanza sotto molteplici profili, non ultimo quello igienico-sanitario ed ambientale,

si chiede di sapere:

se il Governo non ritenga opportuno che l'ANAS spa provveda con urgenza alla bonifica igienico-sanitaria ed ambientale delle aree di pertinenza e delle piazzole di sosta della strada statale Transpolesana;

se rientri tra gli intendimenti del Governo l'adozione di apposite misure al fine di definire in modo inequivocabile le competenze dell'ANAS in relazione alla custodia delle pertinenze e la rimozione dei rifiuti abbandonati lungo le strade statali gestite dalla medesima società;

se risulti quali siano i motivi che hanno impedito all'ANAS di effettuare, finora, gli interventi di bonifica delle discariche di rifiuti esistenti lungo la strada statale n. 434, così come concordato nel citato incontro del 26 gennaio 2005;

se e quali iniziative si intenda assumere affinché venga tempestivamente sottoscritta, tra l'ANAS e le amministrazioni comunali della Regione Veneto, interessate dal tracciato della Transpolesana, una convenzione che definisca le competenze e le modalità degli interventi da svolgere per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti abbandonati lungo la medesima strada, in modo da evitare il ripetersi di situazioni quali quelle esistenti.

### **Interrogazione sulla certificazione professionale europea nel settore dei trasporti marittimi**

(3-01758) (06 ottobre 2004)

EUFEMI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare per rimuovere l'atteggiamento, ingiustificato e illegittimo, della struttura denominata TMA4, attraverso il quale, con grave danno per il soggetto interessato e quindi per tutta la Comunità Marittima Nazionale, sono state bloccate le attività di formazione svolte dalla SRL-TST «Tema safety and tryining» in materia di certificazione professionale europea, afferente al settore dei trasporti marittimi.

Poiché tale attività condiziona l'accesso e l'abilitazione alle professioni marittime, a parere dell'interrogante è necessario un intervento della autorità ministeriale (e in specie della Direzione generale gestita dal Dr. Caliendo) che, oltre a chiedere conto ai responsabili dell'ostinato rifiuto posto a carico della nominata SRL, consenta la normalizzazione dello svolgimento delle ricordate attività, dando così piena applicazione alle direttive in merito emanate dalla Comunità Europea e recepite con un decreto del Presidente della Repubblica dal Governo italiano.

**Interrogazione sulla concessione al comune di Amalfi di un immobile destinato allo svolgimento di attività sportive**

(3-02112) (Già 4-08465) (18 maggio 2005)

**Rinviata**

MANZIONE. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

in Amalfi, sul lungomare dei Cavalieri, è ubicato un immobile denominato «ex Anna e Natalia», già appartenente al patrimonio ecclesiastico e originariamente destinato ad ospitare un orfanotrofio, da sempre aperto ai giovani del luogo che vi hanno praticato vari sport;

una volta divenuto bene demaniale dello Stato, l'immobile venne dato in concessione al Comune di Amalfi al fine di assicurare la continuità delle attività sportive ivi svolte (pallavolo, pallacanestro, atletica, canottaggio, eccetera), e ciò sia in ambito scolastico che extrascolastico;

con decreto interministeriale del 20/01/1997 lo stabile suddetto venne trasferito dal demanio marittimo al patrimonio dello Stato e il comune di Amalfi, con verbale del 24/10/1988, lo consegnò all'amministrazione finanziaria dello Stato che consentì il proseguimento in esso delle attività sportive;

con sentenza del 18/07/1997, conseguente all'azione promossa dall'Intendenza di finanza contro il Comune di Amalfi per rientrare in possesso del bene, il Tribunale di Salerno condannava quest'ultimo alla riconsegna dell'immobile in oggetto ed al pagamento di somme complessivamente ammontanti ad oltre 200 milioni di lire;

il Comune di Amalfi ha pagato le somme stabilite dalla sentenza provvisoriamente esecutiva ed ha proposto appello invocando il citato verbale di riconsegna del 24/10/1988, circostanza purtroppo non adeguatamente rappresentata nel giudizio di primo grado, e si è opposto ai tentativi dell'Intendenza di ottenere il rilascio dell'immobile proposti in via amministrativa;

l'amministrazione comunale di Amalfi, inoltre, già con istanza del 2/5/1995, reiterata il 18/11/1997, aveva avanzato richiesta di acquisire lo stabile, a qualunque titolo, per consentire la prosecuzione delle attività sociali di pubblico interesse da sempre svolte;

da alcuni anni il comando brigata di Amalfi della Guardia di finanza ha chiesto ed ottenuto l'assegnazione dello stabile in questione al fine di installarvi una propria caserma;

la storia dell'ex orfanotrofio testimonia che esso è stato costantemente utilizzato per scopi di pubblica utilità ed ha svolto per moltissimi anni una rilevante funzione sociale (sede del liceo ginnasio, palestra con annesso campetto di pallacanestro e pallavolo, sede del circolo canottieri e di affini attività nautiche, ecc.), essendo l'unico spazio nel centro urbano destinabile ad attività sportive polivalenti;

l'immobile, vicino al mare, diviene perciò di vitale importanza per la cittadinanza che, forte di storiche tradizioni marinare, stenta oggi ad avere una sede idonea per la formazione dei giovani agli sport nautici, senza contare che nella città di Amalfi hanno sede la maggior parte delle scuole dell'intero territorio della costiera amalfitana, scuole tutte sprovviste di palestre e facenti capo, per l'educazione fisica, alla summenzionata struttura;

occorre infine considerare che l'acquisizione dell'immobile da parte della Guardia di finanza non comporta per la collettività grandissimi benefici (se rapportati alle enormi privazioni collegate alla perdita dell'immobile), giacché in Amalfi (comune di circa 5.000 abitanti) esiste già un Comando di Compagnia dei Carabinieri (con circa 80 unità) insediato nella relativa caserma con radio mobili ed ingenti mezzi di controllo del territorio; esistono, inoltre, un Corpo di vigili urbani ed un Ufficio della Capitaneria di Porto, presidi sufficienti a garantire la sicurezza della comunità, anche in considerazione del bassissimo tasso di criminalità statisticamente riscontrabile nell'intera costiera amalfitana,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle circostanze illustrate in premessa;

se non ritenga necessario destinare l'immobile «ex orfanotrofio» ad uso del Comune di Amalfi attraverso apposita concessione, affinché ne sia preservata l'indispensabile vocazione alle attività sportive della gioventù amalfitana e della intera costiera.

### **Interpellanza sull'azienda Embraco di Riva presso Chieri (Torino)**

(2-00690) (21 marzo 2005)

EUFEMI. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali e delle attività produttive.* – Premesso che:

l'azienda Embraco di Riva presso Chieri (Torino) sta attuando il piano industriale concordato dopo l'attivazione del tavolo tecnico per la riorganizzazione della restante linea produttiva;

i lavoratori della Embraco sono in cassa integrazione ordinaria fino al 2 aprile 2005;

i fondi deliberati con l'accordo intervenuto nel tavolo ministeriale non sono stati ancora approvati dal CIPE mentre si avvicina la scadenza prevista per la cassa integrazione ordinaria,

si chiede di sapere se rientri tra gli intendimenti del Governo promuovere ogni iniziativa che consenta di sbloccare urgentemente tali fondi al fine di evitare che la proprietà dell'Embraco avvii le procedure di mobilità per gli 864 lavoratori, con conseguenze sociali gravi in un'area colpita da una grave crisi industriale.

**Interrogazione sulla realizzazione di una centrale termoelettrica  
nel comune di Pontecagnano (Salerno)**

(3-02149) (14 giugno 2005)

**Rinviata**

MANZIONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della giustizia, dell'ambiente e per la tutela del territorio e delle attività produttive.* – Premesso che:

già con atti di sindacato ispettivo del 21 luglio 2004 e del 21 marzo 2005, rispettivamente 4-07116 e 3-02037 (entrambi ancora inevasi e che formalmente si sollecitano), l'interrogante evidenziava i notevoli pericoli per la salute e per la pubblica incolumità, nonché le gravi anomalie collegate all'istruttoria espletata, che si ravvisavano in riferimento alla richiesta da parte della società Energy Plus a r.l. di costruzione di una centrale termoelettrica da 780 mw, da realizzarsi nella zona industriale del Comune di Salerno, a poche centinaia di metri dall'abitato del Comune di Pontecagnano;

sempre con riferimento alla costruenda centrale, il Presidente del Parco Regionale dei Picentini, dott. Sabino Aquino, con nota del 18 maggio 2005, indirizzata al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'ambiente ed a quello delle attività produttive, osservava espressamente quanto segue: «Nella qualità di presidente dell'Ente Parco Regionale dei Monti Picentini, ed in relazione alla esecuzione delle opere connesse al metanodotto per l'alimentazione della centrale termoelettrica di Salerno, facendo anche seguito alla comunicazione prot. 564 del 4 maggio 2004 a firma del Commissario dott. Fulvio Correa, rappresento quanto segue. Il tracciato del metanodotto previsto in progetto interessa strutture idrogeologiche che accolgono acquiferi di notevole potenzialità idrica e di ottime caratteristiche geochimiche ed organolettiche. Tali acquiferi, che per produttività idrica non hanno pari nell'ambito dell'intero Appennino Meridionale, allo stato sono destinati al consumo umano. I sistemi di condotte per il trasporto del gas sono tra i più soggetti a perdite, nonostante tutti gli accorgimenti che vengono adottati nella loro progettazione e realizzazione. Il metanodotto previsto dalla società Energy Plus S.r.l. si sviluppa per circa 20 chilometri nell'ambito delle predette idrostrutture, impegnando situazioni topografiche, idrografiche e idrogeologiche anche molto diverse tra loro, costituendo un elemento di notevole pericolosità potenziale. È noto infatti che la posa in opera nel sottosuolo di tali tipi di infrastrutture comporta sempre una scarificazione notevole del suolo. Le perdite causate da deterioramento (corrosione), dalla rottura o da cedimento di tali tubazioni provocano la fuoriuscita del fluido, altamente inquinante, e la conseguente contaminazione delle acque sotterranee soggiacenti. Altre cause di perdite nelle predette tubazioni sono determinate da saldature difettose, sovrappressioni incidentali, vibrazioni indotte da sismi (si ricorda che il comprensorio interessato dal progettato metanodotto è

classificato ad elevata sismicità), traffico pesante, frane e sprofondamenti del terreno. Per tali giustificati motivi i metanodotti vengono iscritti nelle 'carte di vulnerabilità all'inquinamento dei corpi idrici sotterranei' quali produttori reali e potenziali di inquinamento dei corpi idrici sotterranei (C.N.R., Gruppo nazionale per la difesa dalle catastrofi naturali). A ciò va anche aggiunto il notevole rischio connesso a tale tipo di infrastruttura e relativo al pericolo di incendi che, in particolari periodi dell'anno, la stessa può innescare, in occasione di perdite di gas provenienti dal predetto metanodotto che, come è noto, viene esercitato ad alta pressione. A tal proposito si evidenzia che l'area d'interesse è classificata dalla Protezione Civile ad elevato rischio di incendio. Tali importanti motivazioni non si sono potute illustrare nel dettaglio, nell'ambito della conferenza dei servizi indetta in data 13 febbraio 2004 presso il Ministero delle attività produttive, perché l'Ente da me presieduto non è stato invitato... Ad onta di tanto, il mancato invito dell'Ente Parco dei Monti Picentini travolge tutti gli atti amministrativi adottati, né il parere reso dal Commissario p. t. dell'Ente Parco può considerarsi sostitutivo della partecipazione richiesta dalla legge 55/2002; infatti, le valutazioni di compatibilità del progetto con l'intero eco-sistema del Parco devono essere necessariamente rese nell'ambito della Conferenza dei Servizi da parte dell'ente portatore degli interessi rilevanti...

In virtù di tanto invito e diffido a concordare con l'Ente Parco Picentini i necessari passaggi procedurali e le ulteriori attività connesse al rilascio delle prescritte autorizzazioni. Vi specifico altresì che, in assenza delle necessarie attività sovrarichiamate, qualsiasi ulteriore attività compiuta da parte della società Energy Plus ... sarà ritenuta illegittima e passibile di tutela nelle opportune sedi giudiziarie»,

in forza della nota sovrariprodotta, si chiede di conoscere:

se corrispondano al vero le circostanze specificate nella nota riprodotta in premessa;

se i Ministri interrogati abbiano contezza della pesante responsabilità che promana dalle gravi irregolarità e dalle evidenti omissioni evidenziate;

se, in particolare, i Ministri interrogati siano consapevoli della grave situazione di pericolo e di danno per la pubblica incolumità, direttamente collegata alle autorizzazioni rilasciate per la costruzione del metanodotto;

se, infine, i Ministri interrogati non intendano valutare la possibilità di disporre la sospensione delle autorizzazioni già concesse alla Energy Plus.



## Allegato B

### **Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati**

Ministro Infrastrutture

Presidente del Consiglio dei ministri

(Governo Berlusconi-III)

Conversione in legge del decreto-legge 27 maggio 2005, n. 86, recante misure urgenti di sostegno nelle aree metropolitane per i conduttori di immobili in condizioni di particolare disagio abitativo conseguente a provvedimenti esecutivi di rilascio (3511)

(presentato in data 23/06/2005)

*C. 5882 approvato dalla Camera dei Deputati*

### **Governo, richieste di parere su documenti**

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettere in data 31 maggio e 22 giugno 2005, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 22, comma 2, della legge 23 agosto 2004, n. 226, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto legislativo concernente disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 8 maggio 2001, n. 215, recante disciplina della trasformazione progressiva dello strumento militare in professionale (n. 514).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è deferita alla 4a Commissione permanente, che dovrà esprimere il proprio parere entro il 22 agosto 2005. Le Commissioni permanenti 1<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup>, 6<sup>a</sup> e 8<sup>a</sup> potranno formulare le proprie osservazioni alla Commissione di merito, in tempo utile affinché questa possa esprimere il parere entro il termine assegnato.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 22 giugno 2005, ha inviato, ai sensi dell'articolo 18, comma 2, della legge 26 marzo 2001, n. 128, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante modifica al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 24 marzo 2005, concernente il programma di utilizzazione di contingenti delle Forze armate nei servizi di sorveglianza e controllo di obiettivi fissi (n. 515).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è deferita alla 4a Commissione permanente, che dovrà esprimere il proprio parere entro il 23 luglio 2005. La 1a Commissione permanente potrà formulare le proprie osservazioni alla Commissione di merito, in tempo utile affinché questa possa esprimere il parere entro il termine assegnato.

### **Governo, trasmissione di documenti**

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 15 giugno 2005, ha inviato, ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, la comunicazione concernente il conferimento degli incarichi di livello dirigenziale generale ai dottori Elisabetta Moffa, Maria Teresa Ferraro, Mario Notaro, Giovanni Daverio, Aviana Maria Bulgarelli, Matilde Mancini, Mariano Martone, Paolo Onelli, Massimo Pianese, Sonia Prevedello, Giuseppe Silveri e Lea Battistoni, nell'ambito del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Tale comunicazione è depositata presso il Servizio dell'Assemblea, a disposizione degli onorevoli senatori.

### **Interrogazioni**

#### *Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

FABRIS. – *Ai Ministri dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per l'innovazione e le tecnologie.* – Premesso:

che, secondo quanto appreso dalla stampa, ieri mattina nei *forum* degli studenti circolavano liberamente tramite Internet gli argomenti che hanno formato oggetto della prova di maturità;

che in data odierna il Sig. Simone Pains, Presidente Nazionale di Alleanza Studentesca, sindacato degli studenti vicino ai Popolari Udeur, ha dichiarato: «Anche quest'anno abbiamo dimostrato che l'esame è una farsa poiché anche nella seconda prova c'è stata una vergognosa fuga di notizie. Alle 8,37 sul nostro sito c'era il testo della versione tradotta in maniera completa. Chiediamo dunque a gran voce che questa maturità superata dalle tecnologie venga abolita. Presenteremo, dopo quello di ieri, anche un altro esposto, per indagare sulla fuga di notizie anche nella seconda prova, e denunceremo inoltre che le terze prove sono conosciute in largo anticipo da alcune classi di studenti, creando una disparità ingiusta»;

considerato che tali fatti appaiono di particolare gravità,

si chiede di sapere:

se e quali provvedimenti intenda assumere il Governo a fronte degli accadimenti descritti nella presente interrogazione;

come valuti il Governo l'ipotesi di abolire l'esame di maturità degli studenti;

come sia stato gestito il controllo della polizia postale sulla diffusione avvenuta ieri delle tracce dei temi della prova di maturità di italiano.

(4-08926)

NIEDDU. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso che:

nell'anno 2002 è stata evidenziata l'esigenza di realizzare a Perdasdefogu, nel demanio militare del Salto di Quirra, una pista di volo al fine di implementare il Poligono sperimentale Interforze della infrastruttura necessaria alle prove di volo degliUCAV (Unmanned Combat Air Vehicle),

disponendo già il Poligono della strumentazione di altissima precisione per attività di questo genere;

Alenia Aeronautica, impegnata nella realizzazione del progetto del dimostratore tecnologico Sky-X, chiedeva formalmente l'utilizzo del Poligono interforze sino dal 2002;

lo Sky-X è il primo progetto italiano che affronta la tematica degli UCAV ponendo l'industria nazionale al pari livello della più avanzata ricerca e sviluppo del settore in Europa;

il costo dell'opera è stimato in soli due milioni di euro (1500 metri per 30, capaci di sopportare carichi tipici di una strada provinciale);

la pista di volo consentirà al Poligono interforze di proporsi come polo di eccellenza in Europa per la sperimentazione di velivoli a pilotaggio remoto, attirando in Ogliastra ingegneri e tecnici da tutta l'Europa, per cicli di prova senza armamenti su prodotti di alta tecnologia, che servono alla difesa ma anche per il controllo dell'ambiente, delle coste, del territorio, creando sinergie con l'Università di Cagliari per corsi di studio e supporti ingegneristici, sviluppando l'indotto delle aziende di servizio, particolarmente nel settore dei supporti informatici e di comunicazione;

nel bilancio 2004 del Ministero della difesa sono state reperite le risorse necessarie alla realizzazione dell'opera, ma alla data odierna ancora non si è dato avvio ai lavori;

nel frattempo, il 29 maggio 2005 il dimostratore tecnologico di Alenia Aeronautica Sky-X ha effettuato il «primo volo» di 15 minuti nel poligono svedese di Vidsel;

l'uso del poligono di Vidsel e la trasferta svedese di ben 80 tra tecnici, piloti, ingegneri italiani ha avuto un costo stimabile in 1.300.000 euro, sottratti all'economia nazionale per quanto spesi da Alenia Aeronautica;

in assenza della realizzazione della pista di volo a Perdasdefogu (costo 2 milioni di euro) anche in futuro l'alternativa per Alenia Aeronautica sarà tra il Sudafrica e la Svezia;

la tecnologia UCAV è considerata la nuova frontiera dell'aeronautica, cui destinare ricerca, sviluppo, investimenti crescenti;

configurare Perdasdefogu come centro di eccellenza in questo campo ha ricadute importanti per l'economia nazionale, regionale e locale,

si chiede di sapere quali azioni il Ministro in indirizzo ritenga utile effettuare per superare ritardi e difficoltà nella realizzazione della citata pista di volo, rendendo il Poligono del Salto di Quirra polo di eccellenza in Europa per la sperimentazione di velivoli a pilotaggio remoto.

(4-08927)

FLAMMIA. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.*  
– (Già 3-01731)

(4-08928)

VITALI, CHIUSOLI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* –  
(Già 3-01904)

(4-08929)

