SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

117ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 7 FEBBRAIO 2002

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

INDICE GENERALE

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

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-15

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) 17-30

TIPOGRAFIA DEL SENATO (2100)

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

CONGEDI E MISSIONI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1

INTERROGAZIONI

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento, sull'inquinamento atmosferico nelle aree metropolitane:

PRESIDENTE 2, 13, 14
MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio* . . . . . 2, 4, 6 e *passim*
NOVI *(FI)* 4, 5
GIOVANELLI *(DS-U)* 6, 7
SPECCHIA *(AN)* 8, 9
VALLONE *(Mar-DL-U)* 9, 10
MONCADA *(CCD-CDU:BF)* 11, 12
DONATI *(Verdi-U)* 12, 13

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI VENERDÌ 8 FEBBRAIO 2002 15

ALLEGATO B

Insindacabilità

Presentazione di relazioni su richieste di deliberazione 17

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati . . . *Pag.* 17
Annunzio di presentazione 17
Assegnazione 17

AFFARI ASSEGNATI 18

GOVERNO

Richieste di parere per nomine in enti pubblici 18
Trasmissione di documenti 18

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti 20

PARLAMENTO EUROPEO

Trasmissione di documenti 20

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 14
Interpellanze 21
Interrogazioni 22
Interrogazioni da svolgere in Commissione . . 30
Ritiro di interrogazioni 30

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; CCD-CDU:Biancofiore: CCD-CDU:BF; Forza Italia: FI; Lega Nord Padania: LNP; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Gruppo Per le Autonomie: Aut; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Rifondazione comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma tricolore: Misto-MSI-Fiamma.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

La seduta inizia alle ore 15.

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 interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento, sull'inquinamento atmosferico nelle aree metropolitane

PRESIDENTE. Richiamata la procedura prevista dall'articolo 151-*bis* del Regolamento per le interrogazioni a risposta immediata, dà la parola al ministro Matteoli.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Il Ministero ha predisposto un articolato programma di interventi per l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico che sarà presentato nei prossimi giorni. Punto qualificante è l'accordo di programma siglato con le industrie automobilistiche e con l'Unione petrolifera per favorire l'immissione di 300.000 veicoli alimentati a GPL e metano entro il 2005, mentre analogo accordo è in via di definizione anche per quanto riguarda i motorini che rappresentano un fattore di forte inquinamento nelle città. Nuovo impulso occorre inoltre dare alla legge Tognoli per favorire la costruzione di parcheggi nelle periferie con il contributo anche dei privati in modo da accedere ai centri storici con i mezzi pubblici, aderendo in tal modo all'idea non di scoraggiare l'acquisto delle auto da parte dei privati, secondo quanto proposto dagli ambientalisti, ma di favorirne un uso oculato. Per l'avvio di altre iniziative occorre l'opera coordinata di diversi Ministeri,

in particolare per quanto riguarda lo sviluppo del trasporto ferroviario, soprattutto laddove le infrastrutture sono più arretrate, con l'obiettivo di renderlo più conveniente e realmente alternativo a quello privato. In tale ottica comunica di avere espresso parere favorevole sulla valutazione di impatto ambientale relativa al raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese.

NOVI *(FI)*. Chiede i motivi per cui l'attenzione sull'inquinamento atmosferico si è accentrata soprattutto sulla città di Milano e non su altre, quali Roma, Torino, Napoli e Firenze dove peraltro sono state raggiunte punte ancora maggiori.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. È dipeso anche dalla diversa sensibilità dimostrata dai sindaci al problema e dalla disomogeneità delle situazioni. Peraltro, la chiusura al traffico delle città è una misura assolutamente insufficiente in quanto l'inquinamento atmosferico si combatte con un'azione integrata di vari soggetti.

NOVI *(FI)*. La questione dell'inquinamento ha carattere epocale e non si risolve con provvedimenti tampone ma colmando l'arretratezza delle reti metropolitane cittadine e attivando interventi anche nella rete di distribuzione per favorire l'uso del metano e del GPL a cominciare dal trasporto pubblico.

GIOVANELLI *(DS-U)*. Con riferimento all'annunciata immissione di 300.000 veicoli alimentati a GPL e metano, domanda al Ministro se ritiene che possa avere effetti significativi sull'inquinamento la sostituzione del sistema di propulsione all'un per cento delle auto circolanti in Italia.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. È certamente soltanto un primo passo, in quanto le risorse disponibili non consentono interventi ulteriori, ma può essere utile per determinare un cambiamento culturale nei cittadini. Comunque, il pacchetto non riguarda soltanto il sistema di propulsione, ma prevede anche il telelavoro, l'adozione di orari differenziati e altre misure.

GIOVANELLI *(DS-U)*. L'uso del GPL, la cui accisa è la più alta d'Europa, andrebbe incentivato in maniera ben più massiccia, incrementando le ridottissime risorse finanziarie previste dal collegato e destinandone altre al sostegno della ricerca.

SPECCHIA *(AN)*. Chiede se, oltre alle misure adottate, siano necessari ulteriori provvedimenti legislativi e più adeguate misure finanziarie.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. La legislazione è sufficiente, soprattutto considerando la futura approvazione del collegato ambientale; anche se occorrono maggiori risorse finanziarie, intende comunque utilizzare al meglio quelle disponibili.

SPECCHIA *(AN)*. Ringrazia il Ministro per la risposta assicurando che il Parlamento collaborerà alla risoluzione dei problemi ereditati.

VALLONE *(Mar-DL-U)*. Visto che le misure adottate non incideranno nel breve periodo, chiede se l'adozione di un diverso sistema assicurativo possa disincentivare l'uso dell'auto.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Una politica di disincentivazione all'acquisto delle auto è destinata al fallimento, mentre bisogna incoraggiare l'uso coordinato del mezzo pubblico e dell'auto privata. Non è stato possibile agire sulle tariffe assicurative in quanto ciò avrebbe richiesto il concerto di altri Ministeri per cui ha preferito intervenire con le risorse a disposizione. Sottolinea il ruolo essenziale del Parlamento ai fini della salvaguardia ambientale.

VALLONE *(Mar-DL-U)*. La possibilità di assicurare l'auto per il fine settimana potrebbe contribuire a disincentivare l'uso dell'auto nei giorni di maggiore traffico. È comunque necessario un intervento più articolato, che riguardi anche i parcheggi e l'incentivazione dell'impiego del metano per riscaldamento.

MONCADA *(CCD-CDU:BF)*. Chiede se il numero delle centraline e la loro precisione consentano un monitoraggio accurato ed omogeneo.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Il numero e la distribuzione delle centraline non è soddisfacente, né esiste un omogeneo sistema di rilevamento. Su questo tema sono già previsti incontri con i responsabili delle autonomie locali.

MONCADA *(CCD-CDU:BF)*. Dà atto al Ministro di chiarezza e di onestà intellettuale: le sue proposte sono corrette e si muovono nella giusta direzione, anche se una significativa riduzione dell'inquinamento nelle città richiederà tempi non brevi.

DONATI *(Verdi-U)*. Chiede quali interventi saranno adottati in caso di superamento del limite consentito per le polveri sottili e se sia previsto il rifinanziamento di alcune leggi finalizzate a favorire la mobilità.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. La normativa consente esclusivamente la misura del blocco del traffico; la riduzione dell'inquinamento richiede tempi lunghi, ma confida nell'efficacia delle misure adottate, che richiederebbero però ulteriori risorse. Esperimento del *car sharing* sarà esteso entro la fine dell'anno ad 11 città, con un finanziamento complessivo di 5,5 milioni di euro; la mobilità sulle due ruote è di competenza dei comuni e può avere soltanto un limitato impatto sulla riduzione dell'inquinamento.

DONATI *(Verdi-U)*. Il Ministro ha impostato correttamente il problema, pur restando forte la preoccupazione che nonostante il recepimento della direttiva sui limiti di inquinamento non vengano adottate le necessarie misure. Nessuno ha mai sostenuto che l'uso della bicicletta possa risolvere il problema dell'inquinamento, ma può comunque essere una misura utile insieme ad altre, principalmente il rifinanziamento delle leggi per il trasporto rapido di massa, visto che la finanziaria non prevede per queste finalità alcuno stanziamento aggiuntivo.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è così terminato. Da quindi annunzio dell'interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza *(v. Allegato B)* e comunica l'ordine del giorno per la seduta dell'8 febbraio.

La seduta termina alle ore 15,50.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 15).*

Prima di far dare lettura del processo verbale, ringrazio il senatore Specchia che, ancora una volta, viene a sostituire coloro che dovrebbero essere in questo momento i segretari di turno. Mi spiace – come già ieri ho avuto modo di verificare – che, pur con 14 segretari, i due che dovrebbero essere ora al banco della Presidenza manchino e debbano essere sostituiti da altra persona disponibile.

Credo si tratti di un episodio da non ripetere, che va approfondito in altra sede perché veramente inaccettabile.

Si dia lettura del processo verbale.

SPECCHIA, *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: Agnelli, Antonione, Baldini, Bobbio Norberto, Bosi, Camber, Cursi, D'Alì, Danieli Paolo, De Martino, Magri, Mantica, Mugnai, Saporito, Sestini, Siliquini, Vegas e Ventucci.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Centaro, per partecipare alla conferenza dei Parlamenti dell'Unione europea contro il riciclaggio; Bianconi, Gubert e Peruzzotti, per visita alla base dell'Aeronautica militare di Poggio Renatico (Ferrara).

Comunicazioni della Presidenza

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

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 151-*bis* del Regolamento, sull'inquinamento atmosferico nelle aree metropolitane

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (cosiddetto *question time)* sull'inquinamento atmosferico nelle aree metropolitane.

Ricordo che ai sensi dell'articolo 151-*bis* del nostro Regolamento, dopo l'eventuale intervento del Governo per non più di dieci minuti, un senatore per ciascun Gruppo parlamentare può, per non più di un minuto, formulare interrogazioni consistenti in una pura e semplice domanda al Governo, senza alcun commento. Dopo la risposta, per tre minuti, del rappresentante del Governo, l'interrogante può a sua volta replicare, per non più di tre minuti.

Ricordo ai colleghi che questi tempi sono definiti per esigenze di carattere televisivo, e quindi non si può derogare. A dieci secondi dalla conclusione di ogni intervento, darò una scampanellata per ricordare all'oratore di turno l'imminente scadenza del tempo disponibile; dopodiché sarà automaticamente disattivato il microfono.

Ha chiesto di intervenire il ministro Matteoli. Ne ha facoltà.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Signor Presidente, onorevoli senatori, alla luce di quanto accaduto in questi giorni in relazione all'inquinamento atmosferico, il Ministero dell'ambiente ha predisposto un articolato programma di interventi, destinato ad incidere nel breve, nel medio e nel lungo periodo sull'abbattimento dell'inquinamento atmosferico.

In questi giorni si è parlato molto della chiusura al traffico dei nostri centri storici: in alcune città ciò è avvenuto insistentemente, in altre in maniera alternata. Io credo che i sindaci avessero poche possibilità di compiere scelte diverse; la chiusura al traffico era inevitabile, stante l'emergenza. Con la chiusura al traffico non si risolve però il problema ed io, che faccio un mestiere diverso da quello di sindaco, sono cioè Ministro dell'ambiente, ho l'obbligo di individuare un programma per arrivare ad inquinare meno l'atmosfera.

In questi giorni ho riunito gli assessori regionali di tutta Italia, i sindaci, i presidenti delle province e ho loro illustrato il programma che il Ministero dell'ambiente – come dicevo poc'anzi – ha predisposto. Nei prossimi giorni tale programma sarà presentato, dopo essere stato formalizzato, e lo voglio qui riassumere, sia pure sinteticamente.

Alcune settimane fa ho stipulato un accordo di programma con l'industria automobilistica italiana e con l'Unione petrolifera, accordo che si propone in tempi brevi (inizio del 2005) di sostituire 300.000 veicoli, che dovrebbero essere alimentati non più come adesso avviene, bensì a GPL e a metano. Ritengo che questo accordo di programma sia molto importante, sotto certi aspetti anche rivoluzionario: apre con l'industria automobilistica

italiana un rapporto, portando praticamente la stessa ad affrontare il problema ambientale in modo strutturale.

In questi giorni – per la verità da settimane – sto lavorando per poter stringere un accordo di programma simile con coloro che costruiscono veicoli a due ruote. In Italia vi sono 3.600.000 motorini alimentati in maniera tradizionale, e sono fortemente inquinanti.

Desidero realizzare questo accordo di programma al fine di consentire di erogare incentivi per la costruzione di motorini non inquinanti, alimentati a metano e GPL. L'accordo non è stato ancora sottoscritto perché non si trova con l'industria un punto di incontro sui cosiddetti Eurouno, i quali sono certamente meno inquinanti dei veicoli attualmente in circolazione ma, a mio avviso, non possono garantire sufficientemente il non inquinamento. Stiamo quindi ancora discutendo su tale aspetto e spero che nei prossimi giorni anche questo accordo possa essere stipulato.

Inoltre, il programma che abbiamo presentato prevede una spesa complessiva – tra le risorse messe a disposizione dal Ministero dell'ambiente e ciò che investe l'industria – di oltre 500 miliardi di interventi. Sono affezionato a questo progetto perché tali fondi sono già a disposizione del Ministero dell'ambiente; non si tratta quindi di promesse vaghe bensì supportate da risorse attualmente disponibili.

Nel programma che, dopo essere stato formalizzato, verrà illustrato in questi giorni agli assessori, ai sindaci e ai presidenti delle province si prevede anche di riprendere una vecchia legge, la cosiddetta legge Tognoli sui parcheggi. Ritengo infatti che sia necessario costruire parcheggi nelle periferie e nelle semiperiferie delle città per consentire al cittadino di lasciare la macchina e accedere al centro storico con il mezzo pubblico. Ciò non dovrebbe avere un costo per la mano pubblica perché sono convinto, anche sulla base di alcune ricerche effettuate da parte degli uffici del mio Ministero, che i privati sarebbero disposti a costruire i parcheggi.

Al riguardo, si apre un altro dibattito con le associazioni ambientaliste, le quali sostengono che costruendo parcheggi si incentiva il cittadino ad utilizzare la macchina. Desidero essere molto sincero: sono contento se vi è qualcuno che pensa di scoraggiare il cittadino ad acquistare l'automobile, tuttavia debbo essere molto pragmatico e credo che questa strada non sia percorribile. Vi è semmai la necessità di educare il cittadino ad utilizzare la macchina in maniera diversa; questa strada è a mio avviso percorribile e credo vi siano buone prospettive di poter raggiungere tale obiettivo.

Inoltre, è indubbiamente necessario intervenire sulle modalità di alimentazione del riscaldamento nelle case degli italiani; come ho appreso in questi giorni, vi sono abitazioni che addirittura ancora utilizzano il riscaldamento a carbone. Dobbiamo monitorare la situazione e individuare come sia possibile intervenire.

Vi sono poi iniziative di carattere più generale che non possono coinvolgere soltanto il Ministero dell'ambiente, ma hanno bisogno di un supporto di tutto il Governo ed in particolare del Ministero delle infrastrutture. In questi giorni ho parlato lungamente con il collega Lunardi che

si è dichiarato disponibile a studiare con me una soluzione. Mi riferisco a quella che considero una mia vecchia battaglia, che ho condotto anche come parlamentare di opposizione, relativa alle infrastrutture ferroviarie. Abbiamo in Italia alcune infrastrutture ferroviarie assolutamente inefficienti.

Le grandi linee ferroviarie ad alta velocità sono utilizzate moltissimo dai viaggiatori; penso ad esempio alla Firenze-Roma. Per arrivare dal centro della Capitale al centro della città di Firenze si impiega un'ora e 25 minuti e il treno parte ogni ora. Su questa tratta nessuno utilizza più l'automobile, il cittadino è invogliato a prendere il treno; ma come è possibile prendere il treno sulla tratta Trapani-Palermo, dove occorrono circa quattro ore per percorrere 90 chilometri?

Sono lieto di aver verificato che nel pacchetto delle grandi opere presentato dal collega Lunardi molte di esse riguardano le ferrovie, soprattutto in Sicilia, ma non posso dichiararmi completamente soddisfatto. Avrei auspicato maggiori investimenti nelle infrastrutture ferroviarie e il Parlamento e il Governo devono lavorare affinché nei prossimi anni siano potenziate soprattutto le linee trasversali, in modo da consentire al cittadino una scelta effettiva tra il mezzo automobilistico e il mezzo di trasporto ferroviario.

Sono lieto di comunicare al Senato che in questi giorni ho espresso parere positivo nella valutazione d'impatto ambientale sul raddoppio della Pontremolese (la linea ferroviaria Genova-Roma-Napoli, un tempo all'avanguardia, è diventata oggi una linea di serie B o addirittura di serie C); tale possibilità è in sintonia con il progetto di potenziare le ferrovie italiane.

Il tempo a disposizione non mi consente di illustrare compiutamente il programma presentato; ma il Senato mi darà atto di averlo illustrato diffusamente in questi giorni presso la Commissione ambiente.

NOVI *(FI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NOVI *(FI)*. Signor Ministro, nei giorni scorsi abbiamo registrato una situazione di allarme per l'inquinamento atmosferico. Come spiega il fatto che Roma, Torino e Firenze sono tre città molto più inquinate di Milano e quest'ultima è diventata invece l'epicentro dell'inquinamento atmosferico in Italia?

PRESIDENTE. Il Ministro ha facoltà di rispondere alla domanda testé formulata.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. In questo caso si tratta molto probabilmente di sensibilità diverse. Penso di poter dire che non esiste sindaco in Italia che non abbia a cuore questo problema. I sindaci delle città del Nord, della Lombardia in modo partico-

lare, hanno verificato un tasso d'inquinamento molto alto e hanno chiuso le città al traffico. Altri sindaci, ritenendo che la chiusura al traffico non risolva di per sé il problema, hanno fatto ricorso a tale misura in modo meno sistematico.

Le città che insistono sul mare inoltre – mi riferisco soprattutto a Napoli, ma per certi versi anche a Roma – sono avvantaggiate dall'aiuto del dio Eolo; probabilmente per questo motivo i sindaci non hanno ritenuto opportuno bloccare il traffico automobilistico.

Per quanto riguarda Firenze questo tipo di provvedimento è stato adottato, seppure in misura meno incisiva rispetto a Milano. La città di Firenze risente pesantemente dell'inquinamento atmosferico; ho parlato a lungo con il sindaco e sono previsti ulteriori incontri nei prossimi giorni per individuare insieme una soluzione.

Il problema che abbiamo di fronte non è risolvibile con l'intervento esclusivo del Governo, di una regione, di una provincia o di un comune; dobbiamo lavorare tutti insieme per individuare una soluzione.

L'uomo ha affrontato il problema dell'inquinamento con troppo ritardo; tale considerazione vale in modo particolare per l'Italia. Per troppo tempo abbiamo ritenuto di poter usare *sine die* tutto quanto avevamo ereditato: acqua, terra e mare. Improvvisamente, ci siamo invece svegliati e ci siamo accorti che ciò non è possibile e che l'ambiente deve essere salvaguardato.

Non voglio né applaudire coloro che chiudono le loro città, né criticare coloro che non lo fanno. Sostengo soltanto che dobbiamo lavorare insieme per raggiungere l'obiettivo e per preparare un ambiente migliore per i nostri figli.

NOVI *(FI)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NOVI *(FI)*. Signor Ministro, quando lei ha sostenuto che in realtà la questione relativa all'inquinamento atmosferico nei grandi centri urbani è una questione epocale ha soprattutto sottolineato un dato: il rischio per la salute dei cittadini certamente non si affronta e non si risolve con la politica dei «pannicelli caldi».

Il problema, come lei sa, onorevole Ministro, è molto più serio. In Italia si contano appena 129 chilometri di linee metropolitane, mentre la città di Londra ne conta ben 412 e Parigi 201. Purtroppo, nel nostro Paese negli ultimi trent'anni vi è stato un incremento della circolazione pari al 270 per cento e si contano 103 auto per chilometro, non solo nelle città ma per l'intera rete stradale italiana.

Come è possibile che di fronte a questa situazione davvero allarmante non si sia pensato negli ultimi anni a far ricorso ad un combustibile pulito come il metano? E come è possibile che tuttora non si riesca a mettere in piedi un'efficiente rete di distribuzione del gas metano o non si riesca ad utilizzare auto a GPL, soprattutto per il trasporto pubblico?

GIOVANELLI *(DS-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANELLI *(DS-U)*. Signor Ministro, lei pensa che, a fronte di un parco auto di 32 milioni di veicoli, cambiare la propulsione e il combustibile di 300.000 veicoli in tre anni sia un obiettivo interessante? Lei, onorevole Ministro, davvero pensa che questo uno per cento possa incidere seriamente sulla qualità dell'aria?

E' inoltre a conoscenza del fatto che, secondo uno studio commissionato dalle Ferrovie e condotto dagli «Amici della terra» (una associazione ambientalista spesso vicina alle posizioni del Governo), 11.700 tonnellate di polveri di PM10 sulle 13.000 totali sarebbero nell'aria a causa delle emissioni dei motori *diesel*? Lei pensa che l'accordo di programma fatto con FIAT e Unione petrolifera abbia, in fondo, il significato di spostare dal *diesel* a carburanti più ecologici il centro del sistema di mobilità italiano?

PRESIDENTE. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ha facoltà di rispondere alla domanda testé posta.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Senatore Giovanelli, personalmente avrei preferito un progetto finalizzato a cambiare il sistema di alimentazione dei 32 milioni di mezzi che circolano in Italia, ma ho ritenuto di iniziare ad affrontare questo problema con l'attuale accordo di programma.

Dobbiamo essere realisti. Molto probabilmente, infatti, ci siamo trovati in queste condizioni perché qualcuno ha sognato, perché qualcuno ha scritto tanti libri su tale problema, perché qualcuno ha organizzato tanti convegni ma si è dimenticato di iniziare ad intervenire pesantemente sulla questione.

L'accordo di programma stilato apre anzitutto ad una cultura diversa, all'uso del gas e del metano in attesa che arrivi l'idrogeno (proprio in questi giorni abbiamo notizie in merito, che spero siano vere anche perché vengono da una fonte di scienza quale il premio Nobel Rubbia, il quale sostiene che tra cinque anni si avrà l'alimentazione ad idrogeno e dio voglia che abbia ragione), tuttavia sarei sciocco a risponderle che attraverso questo intervento si risolverà il problema.

Ho detto più volte in questi giorni che il pacchetto nel suo complesso (che prevede anche il telelavoro e orari differenziati nei posti di lavoro) darà i primi risultati – non la soluzione del problema – tra dodici mesi. È un primo passo.

Un accordo di programma di questo tipo innanzitutto è servito – poiché i *mass media* ne hanno parlato ampiamente – a far capire a tutti i cittadini che esiste la possibilità di rimediare. Intanto possiamo constatare – considerato che l'accordo con l'Unione petrolifera lo prevede, vista l'azione di distribuzione del metano sul territorio nazionale – che questo

fatto può invogliare il cittadino all'uso della macchina a metano e a GPL. È un mutamento culturale.

Certo, sarebbe stato meglio se avessimo avuto tante risorse da poter offrire alle case automobilistiche italiane e alle altre quegli incentivi, che ora si concedono per 300.000 veicoli, per tre o dieci milioni di veicoli. Ma questo non inficia, per esempio, la politica che stiamo portando avanti riguardo alla macchina e al motorino elettrici. Continuiamo a concedere incentivi in questo senso; è un'aggiunta ulteriore a quello che già stavamo facendo.

GIOVANELLI *(DS-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANELLI *(DS-U)*. Giudico insufficiente, signor Ministro, anche in termini di estremo realismo, l'obiettivo di incidere sull'1 per cento del parco mezzi e considero insufficienti le misure che, per esempio, potrebbero prevedere in Italia una riduzione dell'accisa sul GPL, la più alta in Europa.

Le esprimo solidarietà perché magari i suoi colleghi di Governo non sono molto sensibili al problema. So benissimo che il Ministero dell'ambiente con i suoi mezzi non può farcela; non basta comprare un autobus elettrico, farne vedere uno a idrogeno in giro come un esemplare raro; non basta fare della comunicazione. Nel collegato ambientale da lei presentato, che è stato licenziato ieri – se non sbaglio – dalla Camera dei deputati, si muovono risorse dell'ordine di 40 miliardi. Mi sembrano del tutto ridicole rispetto alle esigenze; dovrebbero essere 4.000 o forse 40.000 miliardi.

Il nostro è un Paese ricco: ha un *record* mondiale di diffusione delle auto e anche di seconde case (e di consumo di cemento *pro capite)*. Deve trovare le risorse per qualificare questo sviluppo, e non è un compito solo del suo Ministero, onorevole Matteoli, ma del Governo nel suo insieme.

È possibile fare molto di più. I Governi dell'Ulivo hanno stanziato 14.000 miliardi – non 40 – per migliorare il trasporto collettivo delle città in termini qualitativi e quantitativi. La prossima finanziaria o il collegato ambientale potranno stanziare alcune migliaia di miliardi (almeno 10.000 miliardi aggiuntivi) per mezzi pubblici nelle città, per mezzi a GPL, a metano, in qualche caso persino elettrici, per metropolitane leggere, per filobus.

La concertazione è un'ottima cosa, sia con le imprese sia con gli enti locali, le regioni ed i cittadini. Non c'è altra strada, sono d'accordo con lei su questo aspetto, signor Ministro. La politica, se lasciata sola, non potrà risolvere questo problema, però la politica deve esprimere anche una grande determinazione. Si registrano otto morti al giorno in più, secondo l'Organizzazione mondiale della sanità. I bambini delle nostre città del Nord magari frequentano le migliori scuole del mondo, come a Reggio Emilia, ma respirano, purtroppo, un'aria tra le peggiori d'Europa.

Credo che questo debba essere considerato un impegno prioritario da assumere non con la buona volontà, le conferenze stampa, le campagne di comunicazione, ma con un grande sforzo economico oltre che culturale. Va bene la ricerca e anche le macchine a idrogeno, ma adesso bisogna cominciare – la scienza, la tecnologia e anche il mercato lo consentono – ad intervenire. *(Il microfono si disattiva automaticamente).*

SPECCHIA *(AN)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPECCHIA *(AN)*. Signor Ministro, nelle scorse settimane lei ha giustamente affermato che i blocchi della circolazione non servono a risolvere il problema e ha aggiunto che il suo compito deve essere ben diverso.

In effetti lei è stato conseguente, perché ha messo in atto un piano di misure antismog (anche se non ha potuto completarne l'elenco), fra le quali mi permetto di aggiungere la predisposizione di uno schema di decreto legislativo per recepire due direttive e la modifica di un decreto ministeriale, il n. 163 del 1999.

La domanda che le pongo è la seguente: signor Ministro, lei ritiene che, a parte queste misure – che mi vedono favorevole – ci sia bisogno di ulteriori provvedimenti legislativi? Ma, soprattutto, a fronte di circa 900 miliardi che sono stati messi in campo, lei ritiene – come io penso – che nella prossima finanziaria si debba fare davvero uno sforzo molto più grande?

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere il Ministro dell'ambiente.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Io ritengo che, da un punto di vista legislativo, quello che stiamo facendo attraverso la legge delega, ma anche con le norme già esistenti, sarebbe sufficiente.

Quello dei mezzi finanziari è un problema reale. Per quanto riguarda la prossima finanziaria, come ho fatto per la precedente, quella che è stata approvata da poche settimane, opererò cercando di far arrivare al mio Ministero la maggiore quantità possibile di risorse.

Spero che le risorse che ho investito diano maggiori risultati di quei 14.000 miliardi che sono stati spesi o previsti dai Governi dell'Ulivo, visto che hanno lasciato il Paese nella situazione che tutti noi in questi giorni abbiamo registrato. Certamente io non ho a disposizione 14.000 miliardi, ne ho molti meno, ma ritengo di usarli forse in maniera migliore.

SPECCHIA *(AN)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPECCHIA *(AN)*. La ringrazio per la risposta, signor Ministro, e ritengo che certamente lei vada incoraggiato a proseguire su questa strada, così come va incoraggiato il Governo. Penso che il Parlamento, almeno per la parte che ci riguarda, farà il suo dovere, anche per riparare – ahimè – ai guai del passato, perché oggi, proprio da parte di coloro che avrebbero dovuto provvedere negli anni scorsi, si chiedono decine di migliaia di miliardi, leggi e provvedimenti. Ma costoro, purtroppo, ci hanno e le hanno consegnato una situazione pesante, che ovviamente non può essere risolta con la bacchetta magica.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALLONE *(Mar-DL-U)*. Signor Ministro, lei ha preparato un pacchetto – così lo ha definito – che ha obiettivi nel breve, nel medio e nel lungo termine. Dalle cose che ci ha detto qui oggi, a me sembra difficile immaginare che nel breve periodo si risolva il problema. Oggi l'autovettura, la mobilità è sotto accusa: non pensa ci siano altre modalità per disincentivare l'utilizzo dell'automobile, per esempio un sistema assicurativo diverso?

PRESIDENTE. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ha facoltà di rispondere alla domanda testè posta.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Senatore Vallone, io concordo con lei sul fatto che è un obiettivo difficile; non ho mai sostenuto che sia facile. So perfettamente che il perseguimento di questo obiettivo è pieno di difficoltà, però dovevamo partire in qualche modo.

Ho provato a ragionare con me stesso in relazione proprio all'uso del trasporto e, siccome ho qualche anno, come quelli che hanno più o meno la mia età ricordo perfettamente il modo in cui si è sviluppato in tutto il mondo – ma limitiamoci all'Italia – l'uso della macchina. Quando eravamo ragazzi (parlo di quelli della mia generazione), faceva notizia il fatto che il vicino di casa aveva comprato la macchina; poi si costruirono le autostrade e divenne inevitabile il ricorso all'automobile. In quegli anni la macchina si comprava anche perché c'erano agevolazioni enormi; il cittadino ha incominciato a poter acquistare l'auto e questo atteggiamento culturale ha pervaso il Paese per tanti anni.

Credo che, dopo cinquant'anni, non sia possibile obbligare il cittadino a non acquistare la macchina e sono convinto – ma posso sbagliare – che una politica contro l'acquisto dell'automobile sia destinata al fallimento. Vi è allora l'obbligo di ragionare a seconda della verità e di incoraggiare il cittadino a usare la macchina e il mezzo pubblico insieme: è questo che stiamo tentando di fare.

Sono d'accordo con lei e ho pienamente contezza delle difficoltà, però sono anche determinato ad andare avanti su questa strada.

Ho parlato a lungo con i miei collaboratori per valutare se era possibile intervenire sulla politica delle assicurazioni e abbiamo convenuto che non era possibile farlo in tempi brevi, perché era coinvolta una serie di altri Ministeri, avremmo perso del tempo, e tempo non ne avevamo. Allora ho ragionato in questi termini (posso avere sbagliato, l'opinione pubblica deciderà se è così o meno): valutiamo quali sono le risorse del Ministero e mettiamole in rapporto con gli interventi e gli incentivi. Credo che questo sia un comportamento molto serio.

Poi bisogna lavorare tutti insieme – in questo il Parlamento gioca un ruolo determinante, certamente più del Governo – anche per una cultura diversa della salvaguardia ambientale che passa inevitabilmente attraverso il trasporto, che è il primo inquinante.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VALLONE *(Mar-DL-U)*. Signor Ministro, lei ha accennato alla questione assicurativa. Non credo che risolvere questo problema comporti dei costi a carico della collettività.

Può avere conferma dai dati di questi giorni che per effetto delle targhe alterne il 20 per cento di cittadini lombardi e piemontesi sono stati messi in condizione di non utilizzare l'autovettura. Tra le tante opportunità, se noi avessimo un sistema assicurativo che prevede una copertura per il fine settimana, ci potrebbero essere dei vantaggi per i cittadini e un costo inferiore, perché molto probabilmente coloro che hanno a disposizione dei mezzi pubblici comodi possono essere incentivati a ridurre l'utilizzo della vettura.

Dobbiamo mettere insieme una serie di interventi che ci consentano di risolvere questo problema in brevissimo tempo. Lo possiamo fare con interventi mirati su alcuni settori: la possibilità di un minor utilizzo dell'autovettura; i parcheggi, che costituiscono un intervento a medio termine; disincentivare coloro che ancora utilizzano il riscaldamento a gasolio e a carbone attraverso qualche incentivo che li spinga ad utilizzare il metano. Dunque, una serie di interventi con questa finalità.

Signor Ministro, lei sa che il 30 per cento del nostro parco automezzi è di vecchia concezione, ad alimentazione diesel o senza marmitte catalitiche. Lei sa meglio di me che tali automezzi emettono, rispetto agli altri, da tre a cinque volte in più polveri fini che determinano una situazione di forte disagio e di forte inquinamento.

Credo che una serie di interventi articolati ci possa portare ad una riduzione di questo effetto. Sicuramente, per risolverlo in maniera definitiva, i tempi saranno lunghi, ma si può fare qualcosa di più.

MONCADA *(CCD-CDU:BF)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONCADA *(CCD-CDU:BF)*. Signor Presidente, signor Ministro, vorrei analizzare la questione da un punto di vista diverso. Mi rendo conto della gravità della situazione e dell'urgenza di affrontare il problema dell'inquinamento dei grandi centri abitati, problema purtroppo antico (come lei ha ricordato, non è nato ieri), però secondo me occorre non allarmare l'opinione pubblica, soprattutto fornendo dati precisi e facendo capire – bisognerebbe che fosse chiaro – che il problema è risolvibile a breve-medio periodo, ma, qualunque cifra volessimo impegnare, non è ipotizzabile poterlo risolvere in pochi giorni.

Ecco allora la domanda. Proprio al fine di fornire questi dati e per completezza di informazione, mi piacerebbe sapere se la distribuzione, il numero delle centraline di rilevamento nelle grandi città e il grado di precisione delle apparecchiature ivi impiegate sono tali da consentire un monitoraggio omogeneo, concreto e sufficientemente affidabile attraverso i dati raccolti.

PRESIDENTE. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ha facoltà di rispondere alla domanda testé posta.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Senatore, la ringrazio veramente per avermi posto questa domanda perché tra le cose che volevo dire – poi il tempo a disposizione non è stato sufficiente – c'era proprio questa.

Innanzitutto concordo con lei quando afferma che occorre non allarmare l'opinione pubblica, e questo si fa anche non diffondendo dati che spesso non corrispondono alla realtà.

Non sono assolutamente soddisfatto, ma non lo è nessuno, della distribuzione delle centraline, per due ordini di motivi: innanzitutto perché non sono sufficienti e in alcune parti d'Italia sono addirittura pochissime; in secondo luogo – aspetto più grave del primo – perché non esiste un sistema di rilevamento omogeneo.

Rischiamo di avere dati non omogenei, truccati, e quindi non possiamo intervenire perché, magari, una regione che usa un sistema efficiente di rilevamento riporta dati allarmanti, mentre i dati rilevati in un'altra regione non ci allarmano nonostante essa possa essere inquinata quanto l'altra. Su tale aspetto dobbiamo intervenire e anche di ciò parleremo con gli assessori regionali, i sindaci e i presidenti delle province nella riunione prevista per la prossima settimana, proprio per avere un monitoraggio omogeneo su tutto il territorio nazionale.

MONCADA *(CCD-CDU:BF)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONCADA *(CCD-CDU:BF)*. Signor Ministro, devo darle atto ufficialmente della sua onestà intellettuale. È già la seconda volta che ho modo di ascoltarla – la prima in Commissione e poi oggi – e raramente mi è capitato di sentir parlare con tanta chiarezza, riconoscendo (perché le colpe sono di tutti, difficili da dividere) le problematiche che abbiamo di fronte. Di questo la ringrazio. Credo infatti che per discutere un problema così serio sia importante non politicizzare l'argomento ma affrontarlo, come lei ha detto, tutti insieme.

Bisognerebbe far capire alla gente che il particolato, il PM10, non è il solo problema; ci sono gli aromatici ciclici che sono cancerogeni, c'è la CO2, anche se sembra che ce ne siamo dimenticati. Sono questioni molto importanti. Non bastano i soldi, come dimostra il fatto che i 14.000 miliardi del centro-sinistra sembra non siano serviti a niente, viste le condizioni in cui ci troviamo. Ci vuole tempo.

Lei ha fatto benissimo a fare quello che poteva con i fondi a disposizione. Le sue proposte si muovono nell'ottica corretta. Tutti vorremmo andare ad idrogeno, che le ferrovie fossero già pronte, i parcheggi già fatti, i piani di mobilità predisposti: sono tutti problemi che richiedono molto tempo e che lei non può affrontare e risolvere da solo. La ringraziamo per aver chiesto l'aiuto del Parlamento, cosa questa che mi sembra molto corretta. Il Parlamento ha questo dovere, questa dignità: molti di noi fino ad ora si sono lamentati di non averla potuta esercitare e pertanto desidero darle atto di questa sua richiesta.

DONATI *(Verdi-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, due quesiti.

Lei, signor Ministro, ha annunciato il recepimento delle direttive 30/99/CE e 69/00/CE per fissare limiti più restrittivi per la qualità dell'aria. Vorrei conoscere quali interventi operativi sono previsti in caso di superamento dei limiti per le polveri sottili.

Secondo quesito. Quali risorse aggiuntive sono previste per gli anni 2002-2004 per le seguenti leggi: decreto per la mobilità sostenibile (quello riferito a *car sharing, mobility manager* e veicoli puliti), ammodernamento del parco autobus, legge n. 211 del 1992 per le reti tranviarie metropolitane e legge n. 366 del 1998 per la mobilità ciclistica?

PRESIDENTE. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ha facoltà di rispondere alla domanda testé posta.

MATTEOLI, *ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Per quanto riguarda le polveri, la direttiva 30/99/CE è stata recepita in questi giorni e ci consente di intervenire nel caso si superino i limiti delle polveri sottili, ma nel modo in cui siamo intervenuti nell'immediato: non ci sono altri strumenti che quello di vietare il traffico. Nell'immediato non esiste

un altro strumento. Per quanto riguarda tempi più lunghi, ritengo che il pacchetto da me illustrato possa avviare a soluzione il problema.

È chiaro che, in occasione della prossima legge finanziaria, dovremo batterci per destinare maggiori risorse al Ministero dell'ambiente per arrivare alla fine del 2005, puntando in questi anni ad una costante diminuzione dell'inquinamento atmosferico, ad un risultato apprezzabile, anche se non del tutto esaustivo.

I primi esperimenti di *car-sharing* sono stati attuati nelle città di Bologna, Brescia, Genova, Milano, Modena, Torino e Venezia; entro la fine di quest'anno il numero delle città dotate di un proprio sistema di *car-sharing* dovrebbe comunque arrivare a undici.

Sono lieto di poter confermare che questo processo si è avviato. Dai dati che sto esponendo non è, però, pensabile dichiararci soddisfatti. Gli incentivi del Ministero dell'ambiente per il *car-sharing* sono pari a 5,5 milioni di euro (11 miliardi di lire).

La mobilità su due ruote è, comunque, un problema più legato ai comuni. Dai miei predecessori ho ereditato processi di finanziamento e di incentivi che certamente non ho abolito; spetta tuttavia ai comuni individuare i percorsi per le due ruote e molti di essi lo stanno facendo.

Tra di noi non dobbiamo, però, raccontarci soluzioni teoriche: si può certamente andare in bicicletta nella città di Lucca, ma mi chiedo come lo si possa fare a Potenza o a Roma, se non in periferia o in alcune zone particolari. Certo, si può pensare all'utilizzo della bicicletta come soluzione del problema della viabilità, ma dovremmo essere tutti Gino Bartali o Fausto Coppi, specialmente in certe città.

È mia intenzione, quindi, rispondere con senso di responsabilità e, soprattutto, con realismo.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro soprattutto per la comprensione mostrata nei confronti di chi abita in una città collocata su due livelli e vive questo problema.

DONATI *(Verdi-U)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI *(Verdi-U)*. Signor Presidente, ribadisco che il Ministro dell'ambiente ha impostato il problema abbastanza correttamente, ma le risorse disponibili, la capacità di attuazione e il recepimento della direttiva, così come si annuncia rispetto ai piani operativi, suscitano nei Verdi una forte preoccupazione.

Se si recepiscono dei limiti, ma a ciò non seguono iniziative concrete sul piano operativo ed omogenee su tutto il territorio nazionale, quali ad esempio quelle invocate dalla regione Lombardia, si rischia davvero di lanciare delle grida nel deserto.

Ho, inoltre, chiesto di indicare specificatamente le risorse aggiuntive: il problema è accelerare e rifinanziare alcuni provvedimenti. Mi fa piacere

che il Ministro ribadisca l'utilità di alcune misure adottate dai Governi dell'Ulivo, riconoscendone quindi la validità, ma nessuno ha mai sostenuto che la bicicletta è la soluzione al problema della mobilità. Nel *mix* delle possibili soluzioni si annovera anche l'utilizzo della bicicletta nelle piccole e medie città.

Sottolineo che nella legge n. 211 del 1992 sono previsti 14.000 miliardi di lire: quasi 5.000 per opere in costruzione, 5.000 in appalto e 5.000 in progettazione. Sappiamo – anche perché il presidente Berlusconi lo ha affermato in televisione, disegnando sui grafici – che il fabbisogno di infrastrutture per il trasporto rapido di massa si aggira sui 25.000 miliardi.

Nella legge finanziaria per il 2002 e nei provvedimenti ad essa collegati non è prevista, però, neppure una lira aggiuntiva per dare il via a nuovi progetti e per accelerare quelli in corso di attuazione. Allo stesso modo, non sono state destinate risorse aggiuntive per il presente anno per ammodernare, potenziare e rendere più confortevole per i cittadini il nostro parco autobus, che è stato oggetto di numerosi emendamenti in questa sede durante la discussione della finanziaria.

Ciò rappresenta un grosso problema per le aziende di trasporto pubblico locale, che hanno bisogno di avere certezze in tal senso, ma anche per il mondo industriale che, dovendo fare una pianificazione dei veicoli di trasporto collettivo, non ha sufficienti garanzie del fatto che si stia effettivamente andando verso un vero e proprio potenziamento di questi mezzi.

PRESIDENTE. Manifesto un certo disagio nel vedere un'Aula numericamente così spoglia su un tema tanto rilevante, che ha catalizzato l'attenzione di tutti i *mass media*. In proposito, mi chiedo come un argomento del genere non abbia portato a richiedere la diretta televisiva perché credo che al momento questo è uno dei problemi che interessano maggiormente i cittadini.

Lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata *(question time)* sull'inquinamento atmosferico nelle aree metropolitane all'ordine del giorno è così esaurito.

Interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza una interpellanza e interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno
per la seduta di venerdì 8 febbraio 2002

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, venerdì 8 febbraio, alle ore 9,30, con il seguente ordine del giorno:

Interpellanza e interrogazioni

La seduta è tolta *(ore 15,50).*

Licenziato per la composizione e la stampa dall'Ufficio dei Resoconti parlamentari alle ore 18,30

Allegato B

Insindacabilità, presentazione di relazioni su richieste di deliberazione

A nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, il senatore Scarabosio ha presentato la relazione sulla richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità *ex* articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del dottor Roberto Visentin, senatore all'epoca dei fatti (*Doc*. IV-*quater*, n. 2).

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Presidente del Consiglio dei ministri
Ministro Affari Esteri
Ministro Italiani nel mondo
(Governo Berlusconi-II)
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 gennaio 2002, n. 3, recante disposizioni urgenti per il potenziamento degli uffici diplomatici e consolari in Argentina (1115)
(presentato in data **07/02/02**)
C.2177 Approvato dalla Camera dei deputati

Disegni di legge, annunzio di presentazione

DDL Costituzionale
Sen. BETTAMIO Giampaolo, BIANCONI Laura, CARRARA Valerio, CALDEROLI Roberto, MAGNALBÒ Luciano, GUBERT Renzo
Modifiche all'articolo 131 della Costituzione (1116)
(presentato in data **07/02/02**)

Sen. MONTI Cesarino
Norme per la tutela degli acquirenti di immobili (1117)
(presentato in data **07/02/02**)

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

1ª Commissione permanente Aff. cost.
Sen. DEL TURCO Ottaviano ed altri
Istituzione della provincia di Avezzano (707)

previ pareri delle Commissioni 2º Giustizia, 5º Bilancio, 8º Lavori pubb., Commissione parlamentare questioni regionali
(assegnato in data **07/02/02**)

1ª Commissione permanente Aff. cost.
Sen. BASSANINI Franco ed altri
Norme in materia di riordino della dirigenza statale (1011)
previ pareri delle Commissioni 2º Giustizia, 3º Aff. esteri, 4º Difesa, 5º Bilancio, 7º Pubb. istruz., 11º Lavoro
(assegnato in data **07/02/02**)

3ª Commissione permanente Aff. esteri
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 gennaio 2002, n. 3, recante disposizioni urgenti per il potenziamento degli uffici diplomatici e consolari in Argentina (1115)
previ pareri delle Commissioni 5º Bilancio, 11º Lavoro; È stato inoltre deferito alla 1º Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.
C.2177 Approvato dalla Camera dei deputati;
(assegnato in data **07/02/02**)

Affari assegnati

In data 31 gennaio 2002, è stato deferito alla 4ª Commissione permanente (Difesa), ai sensi dell'articolo 34, comma 1, primo periodo, e per gli effetti di cui all'articolo 50, comma 2, del Regolamento, l'affare sulla candidatura del Comune di Monte Argentario quale sede dell'Istituto europeo di politiche spaziali.

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina dell'ingegner Vincenzo Pozzi ad Amministratore dell'Ente nazionale per le strade (n. 24).

Ai sensi dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni).

Governo, trasmissione di documenti

Il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 28 gennaio 2002, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, i Rapporti informativi sull'attività svolta dal-

l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, per gli anni 1999 e 2000 *Doc.* LXXV, nn. 1 e 2).

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

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato, ai sensi dell'articolo 19, comma 9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le comunicazioni concernenti il conferimento degli incarichi di dirigente, nell'ambito del Ministero della Giustizia, ai dottori Fausto De Santis, Augusta Iannini, Sebastiano Neri, Vittorio Paraggio, Maria Teresa Saragnano, Giuseppe Belsito e Carolina Fontecchia; nell'ambito del Ministero della salute, ai dottori Claudio Calvaruso e Raffaele D'Ari e al professor Vittorio Silano; nell'ambito del Ministero delle comunicazioni, all'ingegner Giorgio Guidarelli Mattioli.

Tali comunicazioni sono depositate presso il Servizio dell'Assemblea, a disposizione degli onorevoli senatori.

Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con lettera in data 23 gennaio 2002, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 30 gennaio 1999, n. 27, la Relazione sulle attività svolte dall'Agenzia spaziale italiana (ASI) nel 2000 *(Doc.* XCIV, n. 1).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 7ª e alla 10ª Commissione permanente.

Il Ministro degli affari esteri, con lettera 31 gennaio 2002, ha inviato la relazione finale sull'attività di gestione espletata dal Commissario Generale per la partecipazione dell'Italia all'Expo di Hannover, nonché i verbali del Collegio dei revisori dei conti.

Detta relazione è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 3ª e alla 5ª Commissione permanente.

Il Ministro per i beni e le attività culturali, con lettera in data 6 febbraio 2002, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6 della legge 30 aprile 1985, n. 163, la Relazione sull'utilizzazione del Fondo unico dello spettacolo relativa all'anno 2000 (*Doc.* LVI, n. 1).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 7ª Commissione permanente.

Il Ministro della salute, con lettera in data 5 febbraio 2002, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, della legge 28 agosto 1997, n. 284, la Relazione sullo stato di attuazione delle politiche inerenti la prevenzione della cecità, l'educazione e la riabilitazione visiva, relativa agli anni 2000 e 2001 (*Doc*. CXXXIII, n. 2).

Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 12ª Commissione permanente.

Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 4 febbraio 2002, ha inviato, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria della Cassa per la formazione della proprietà contadina, per gli esercizi dal 1998 al 2000 (*Doc*. XV, n. 56).

Alla determinazione sono allegati i documenti fatti pervenire dall'Ente suddetto ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della legge stessa.

Detta documentazione è stata deferita, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5ª e alla 9ª Commissione permanente.

Parlamento europeo, trasmissione di documenti

Il Presidente del Parlamento europeo, con lettera in data 28 gennaio 2002, ha inviato il testo di quattro risoluzioni e di due risoluzioni legislative, approvate dal Parlamento stesso nel corso della tornata dal 14 al 17 gennaio 2002:

una risoluzione del Parlamento europeo sugli aspetti generali della politica di protezione dei consumatori e,in particolare, sull'informazione ed educazione dei consumatori in merito all'applicazione della direttiva 90/314/CEE (*Doc*. XII, n. 111). Detto documento è stato deferito, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 10ª Commissione permanente e alla Giunta per gli affari delle Comunità europee;

una risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione, a nome della Comunità, del Protocollo su acqua e salute della Convenzione del 1992 sulla protezione e l'utilizzazione dei corsi d'acqua transfrontalieri e dei laghi internazionali (*Doc*. XII, n. 112). Detto documento è stato deferito, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 13ª Commissione permanente e alla Giunta per gli affari delle Comunità europee;

una risoluzione legislativa sulla proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione dell'accordo di partenariato fra gli Stati dell'A-

frica, dei Caraibi e del Pacifico, da un lato, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall'altro. (*Doc*. XII, n. 113). Detto documento è stato deferito, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 1ª e alla 3ª Commissione permanente e alla Giunta per gli affari delle Comunità europee;

una risoluzione sulla comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul ripopolamento degli stock di merluzzo e nasello nelle acque comunitarie e nelle acque limitrofe (*Doc*. XII, n. 114). Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 9ª Commissione permanente e alla Giunta per gli affari delle Comunità europee;

una risoluzione sulla comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sugli elementi di una strategia d'integrazione delle esigenze connesse alla tutela dell'ambiente nella politica comune della pesca (*Doc.* XII, n. 115). Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 9ª Commissione permanente e alla Giunta per gli affari delle Comunità europee;

una risoluzione sulla comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulla formazione professionale e l'arruolamento della gente di mare (*Doc.* XII, n. 116). Detto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 8ª Commissione permanente e alla Giunta per gli affari delle Comunità europee.

Interpellanze

DONATI, BRUTTI Paolo. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e per la tutela del territorio e degli affari esteri.* – Premesso che:

sono in corso contatti con il Governo francese per definire i termini della riapertura del Tunnel del Monte Bianco al traffico pesante;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha annunciato l'intenzione di voler riaprire il Tunnel del Monte Bianco al traffico pesante fin dal 15 febbraio 2002;

il regolamento di circolazione nel Tunnel del Monte Bianco, messo a punto dalla Commissione Intergovernativa di controllo del Traforo del Monte Bianco nella riunione straordinaria del 3 gennaio 2002 autorizza all'articolo 4 l'accesso al tunnel di un numero massimo di 240 *camion* ogni ora nei due sensi (fino a 5.760 al giorno) e 220 in un solo senso;

tale disposizione permette un transito giornaliero di *camion* superiore a quello che avveniva prima della chiusura del tunnel del Monte Bianco;

constatato che:

il Presidente della Regione Autonoma Valle d'Aosta ha espresso «riserve e perplessità in merito all'articolo 4» del suddetto regolamento, durante la riunione intergovernativa di cui sopra, con cui si ammette un

eccessivo numero massimo di mezzi pesanti a circolare nel traforo del Monte Bianco, basandosi sulla mancanza di ogni riferimento alla necessità di diminuire la loro circolazione, rispetto al periodo precedente al marzo 1999, e tenendo in considerazione i vincoli ambientali;

tali perplessità del Presidente sono state avanzate basandosi sul fatto che il numero massimo di mezzi pesanti ammessi contrasta con l'esigenza di tutela ambientale delle Valli del Monte Bianco e con gli obiettivi turistico-economici della regione;

le obiezioni del Consiglio della Regione Valle d'aosta sono state formalizzate nella Risoluzione del 23 gennaio 2002, in cui il Consiglio esprime all'unanimità parere negativo sull'articolo 4 richiamato in premessa, chiedendone al Governo la modifica, al fine di ridurre il numero massimo orario di *camion* autorizzati al transito;

si chiede di sapere:

quali provvedimenti intendano mettere in atto i Ministri in indirizzo per rispettare la richiesta del Consiglio della Regione autonoma della Valle d'Aosta, con cui si chiede di modificare il regolamento citato in premessa al fine di autorizzare il passaggio dei veicoli pesanti in numero inferiore alla soglia dei 5.000 veicoli/giorno registrata nel periodo precedente all'incidente;

quali provvedimenti effettivi di contenimento del transito dei mezzi pesanti intendano applicare per non compromettere l'ambiente delle Valli del Monte Bianco e gli obiettivi turistico-economici della regione, minacciati dal transito dei veicoli industriali.

(2-00134)

Interrogazioni

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

da più parti è stata posta la questione della copertura sanitaria per quei soggetti che fino a tutto il 31 dicembre 1997 sono stati assicurati al Servizio Sanitario Nazionale italiano attraverso il pagamento dei relativi contributi assicurativi da parte del datore di lavoro, mentre dal 1998, con l'introduzione del decreto legislativo n. 446 del 15 dicembre 1997 che ha abolito tale obbligo contributivo istituendo la nuova imposta regionale sulle attività produttive – I.R.A.P., nulla è stato più versato;

le Ambasciate non sono infatti tra i soggetti passivi d'imposta (non essendo neanche sostituti d'imposta) e, mentre il personale dipendente di cittadinanza italiana all'atto della presentazione della propria dichiarazione dei redditi, provvede autonomamente al pagamento delle imposte, tra le quali l'IRAP, il personale non di cittadinanza italiana che effettua la dichiarazione fiscale e paga le imposte nel proprio paese di origine rimane esente dal pagamento di tale imposta,

si chiede di sapere:

se siano previste delle norme specifiche per il versamento dell'Imposta regionale sulle attività produttive –IRAP per il personale di cittadinanza straniera (europea) occupato in Italia presso la propria Ambasciata;

quali obblighi, ai fini della copertura sanitaria, o di eventuale altra natura, sia essa fiscale che previdenziale, abbiano tali soggetti.

(3-00308)

EUFEMI, SODANO Calogero. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

il «Corriere della Sera» di giovedì 7 febbraio pubblica con grande evidenza il nome e gli elementi identificativi della paziente colpita dalla variante della malattia di Creutzefldt Jakob, rappresentando tale scelta editoriale una squallida operazione contro la persona umana e contro la Sicilia;

il riferimento costante alla mafia sul mercato illegale degli animali dimostra ancora una volta l'animosità editoriale nei confronti dei siciliani,

si chiede di conoscere:

i nomi dei responsabili di una così grave fuga di notizie che hanno violato così gravemente il diritto alla *privacy*, portando alla diffusione e identificazione del nominativo della paziente affetta dalla variante della malattia di Creutzefldt Jakob;

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per tutelare notizie così riservate dall'assalto dell'insaziabile morbosità dei *media* rispetto alla quale occorre severità e rigore.

(3-00309)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

BERLINGUER, BRUNALE. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

l'Ente Nazionale Aviazione Civile con lettera del 28 gennaio 2002 ha comunicato a IATA, alla Società Aeroporto di Firenze, alla Società Aeroporto Toscano Galileo Galilei di Pisa e alla Regione Toscana, lo smantellamento dell'area metropolitana FLR, la conseguente separazione dei codici PSA e FLR e la separazione della visualizzazione dell'offerta dei voli dell'Aeroporto Vespucci Firenze e dell'Aeroporto Galilei di Pisa nei Computer Reservation Systems;

le motivazioni addotte di una presunta situazione distorsiva che arreca disagi all'utenza a causa di una informativa, fornita dai sistemi di distribuzione, che genera erronee aspettative sull'esistenza di un sistema aeroportuale «FLR» in ordine anche alle connessioni via superficie tra le città di Pisa e Firenze, non è mai stata segnalata dagli Enti locali pisani come invece sostenuto da ENAC;

gli aeroporti di Firenze e Pisa, in conformità alle attuali prerogative richieste per tale definizione, posseggono tutte le caratteristiche ido-

nee a rientrarvi, anche grazie alla loro vicinanza (80 chilometri con percorso autostradale in superstrada; 12 collegamenti giornalieri con il treno grazie ad un terminal ubicato nell'aeroporto Galilei);

tali condizioni non sono cambiate dalla data «1998» che ha portato alla creazione dell'area metropolitana;

l'aeroporto di Firenze per oggettive caratteristiche ha una capacità di accoglienza inferiore a quello di Pisa e che conseguentemente anche in questo caso la presenza congiunta nel Computer Board System internazionale aumenta le informazioni fornite ai vettori e non viceversa;

tale decisione costituirebbe una grave penalizzazione dello scalo di Pisa e un peggioramento del servizio offerto ai cittadini,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della decisione assunta da ENAC;

se la decisione sia anche conseguente alle pressioni di alcune compagnie aeree;

se il Ministro non intenda chiedere per ragioni di trasparenza e di tutela degli interessi dei cittadini utenti una immediata sospensione della decisione al fine di valutare con le autorità locali e regionali della Toscana, oltreché con ENAC, gli effetti di tale provvedimento.

(4-01391)

IOVENE. – *Ai Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso:

che nelle tratte ferroviarie calabresi negli ultimi mesi si sono verificati gravi episodi delinquenziali ed atti vandalici;

che l'ultimo in ordine di tempo è avvenuto pochi giorni fa e ha visto coinvolto il treno espresso 815, proveniente da Torino Porta Nuova per Crotone e Reggio Calabria, il quale è stato fatto oggetto, nell'attraversamento di Nicastro e diretto alla stazione di Lamezia Terme (Catanzaro), di una fitta sassaiola con il ferimento di un passeggero;

che nel mese di novembre 2001 il treno 826 proveniente da Reggio Calabria e diretto a Milano transitando dalla stazione di Squillace (Catanzaro) veniva bersagliato da un fitto lancio di sassi che ha provocato la rottura di alcuni finestrini;

che, qualche settimana prima, i vetri della biglietteria di Soverato, in provincia di Catanzaro, sono stati distrutti da alcuni vandali;

che, nel mese di dicembre 2001, nei pressi della stazione di Spezzano Albanese, sulla tratta Sibari-Cosenza, il treno 997 (Bari-Reggio Calabria) veniva fatto oggetto di una sassaiola;

che, da quanto risulta da una denuncia del Capo Treno C.S.T dell'I.A. di Paola Domenico Frustagli, fatti analoghi si sono verificati con frequenza e in più parti della linea ferroviaria ed in particolare si segnalano alcuni casi di borseggio nelle tratte Napoli-Salerno in ambedue i sensi di marcia;

considerato:

che episodi come quelli sopra descritti mettono i passeggeri in serio pericolo ed il personale viaggiante a rischio di aggressioni nello svolgimento del proprio lavoro;

che gli episodi citati sono solo alcuni di quelli effettivamente accaduti, in quanto il problema della sicurezza sui treni è molto più vasto e interessa tutto il territorio nazionale,

si chiede di sapere:

se non si ritenga opportuno adottare provvedimenti al fine di scoraggiare borseggiatori e piccoli malviventi in azione sulla rete ferroviaria ed intraprendere tutte le iniziative necessarie per garantire maggiore sicurezza ai viaggiatori ed al personale viaggiante;

se non si ritenga opportuno, per quanto riguarda la Calabria, mettere in atto, coinvolgendo l'azienda ferroviaria, un piano per la messa in sicurezza del tracciato ferroviario.

(4-01392)

STANISCI. – *Ai Ministri delle attività produttive e della difesa.* – Premesso che:

la Fiat Avio di Brindisi ha comunicato alle organizzazioni sindacali lo stato di crisi e la conseguente procedura di mobilità per 50 operai e 15 impiegati in età di prepensionamento;

i giovani che lavorano con contratti di formazione lavoro in scadenza nel prossimo mese di giugno, corrono il rischio maggiore, quello del licenziamento;

la Fiat Avio motiva le procedure di mobilità sia col mancato affidamento, da parte del Ministero della difesa, della revisione dei motori di 15 suoi aerei, che sembra essere stata affidata ad un paese del Sud America e con la perdita di un'altra commessa di revisione degli aerei F16;

questa situazione crea non poche frizioni all'interno dello stabilimento e mette in stato di allarme i lavoratori e le organizzazioni sindacali;

se dovesse accadere quanto paventato, il caso Fiat Avio aprirebbe un'altra finestra sulla disoccupazione a Brindisi, sempre grave e pesante,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti suesposti;

se risponda al vero che il Ministero della difesa non ha affidato le commesse alla Fiat Avio e se la revisione dei motori sia stata dirottata verso i paesi dell'America Latina;

in quale modo ed entro quali tempi si intenda intervenire per sanare la grave situazione di crisi.

(4-01393)

TATÒ. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio e per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

nella città di Barletta (Bari) si sta concretizzando l'ennesimo sfregio nei confronti dello striminzito e mal curato verde urbano e si sta compiendo l'ennesimo atto di protervia nei confronti dei cittadini, poiché,

sono in corso di svolgimento lavori di restauro dei giardini del castello, ed il verde ivi insistente sta subendo gravi mortificazioni, cosi' come mortificati sono tutti quei cittadini che, da un decennio chiedono che le piante ed in genere il verde dei giardini del castello venissero curate e che l'Amministrazione comunale tutelasse al massimo il verde dell'intera città;

durante i detti lavori di pseudo manutenzione dei giardini del castello sono stati abbattuti e continuano ad esserlo numerose piante secolari e numerosi ceppi arborei tipici del luogo, per far posto a strutture in cemento armato, a piste ciclabili ed a spazi bitumati che denotano una spregevole tutela dell'ambiente e del decoro urbano;

i lavori in avanzata fase d'attuazione sono conseguenza di un progetto commissionato negli anni novanta, non approvato per le sue povere sensibilità ambientali e soltanto dal 1994 in poi, a cura del Sindaco *pro tempore*, rispolverato per una sua attuazione più per sperperare denaro pubblico delle capienti casse comunali e non per un'effettiva necessità conciliante con gli interessi dell'ambiente e dei cittadini;

detto progetto non fu attuato anche perché la competente Soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici della Puglia – BARI – vi oppose un parere fortemente negativo;

nel novembre 1998 l'attuale Amministrazione comunale, non curante dei negativi pareri già consolidati ha approvato con delibera di Giunta il contestato progetto, ponendo a riparo del parere negativo già espresso dalla predetta Soprintendenza una generica indicazione circa il mantenimento delle specie arboree esistenti;

sta di fatto che con inusuale efficienza, i lavori sono stati rapidamente banditi e aggiudicati e con essi sono in fase avanzata anche le opere di estirpazione degli alberi e piante che necessitavano solo di cure manutentive e di qualche trattamento con fitofarmaci più che di una radicale estirpazione;

tanto sta generando risentimento e protesta vibrata dei cittadini di Barletta che si ribellano alla tracotanza degli Amministratori con scritte sui muri della città e sui teli posti a riparo dalla recinzione dei giardini, e di tanto sono occupati anche organi di stampa quali la «Gazzetta del Mezzogiorno» del 5 gennaio 2002,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda adottare in proposito per assicurare il ripristino della condizione di vita delle piante e di fruibilità degli spazi da parte di cittadini utenti e se non si intenda verificare che non sia stato compiuto un danno al patrimonio cittadino punito dalla vigente legislazione in materia di tutela del verde.

(4-01394)

TATÒ. – *Ai Ministri della salute e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

nella città di Barletta (Bari), rientrante nel territorio di competenza della ASL BA/2 della Regione Puglia, è in corso di costruzione da circa tre decenni un nuovo presidio ospedaliero;

la costruzione di detto Presidio ospedaliero è stata avviata con le risorse allo scopo destinate e con il vincolo del rispetto della vigente normativa in materia di lavori pubblici;

la non prossima ultimazione della costruzione dell'edificio in questione genera non poche disfunzioni a tutta l'utenza di assistiti che ad oggi continua a ricevere assistenza in due distinti presidi ospedalieri siti in Barletta, dei quali il presidio è stato sede storica di convento e conserva in se una lunga serie di carenze igienico sanitarie talmente gravi da rendere urgente il suo trasferimento in altra sede quale quella in costruzione;

l'altro presidio ospedaliero è sito in Via Cavour in Barletta ed è prevalentemente occupato da degenti in età pediatrica che subiscono trasferimenti al presidio centrale per ogni attività di indagine strumentale. Esso è situato in un antico palazzo patrizio per il quale nessuna attività di manutenzione ordinaria e straordinaria risulta programmata tanto da mostrare sulla facciata due «barbacani»in tufo posti a protezione della facciata che potrebbe subire crolli;

oltre ai notevoli disagi oggi riscontrabili in tutti e due i Presidi Ospedalieri del territorio di Barletta, vi sono Divisioni, Reparti, Servizi, Dipartimenti, e macro strutture dipartimentali che hanno gli spazi fisici per operare realizzandosi così un continuo trasferimento di funzioni aziendali dalla sede legale della Azienda S.L. da Barletta in altri comuni con un una confusione da determinare disorientamento perpetuo, con grave pregiudizio per gli assistiti del territorio;

i disagi sono avvertiti e denunciati con vive proteste nel territorio anche dal personale dipendente di quella ASL che in fondo chiede solo di attuare con serenità le dovute prestazioni in luoghi sicuri per i pazienti e per la loro stessa incolumità;

la direzione generale, e quella responsabile dell'area gestione tecnica di quella ASL vanno attribuendo la causa maggiore di questa situazione alla pressoché totale assenza di finanziamenti sufficienti alla ultimazione della costruzione del presidio ospedaliero;

a parere dell'interrogante, il vero problema consiste nella individuazione delle priorità sugli obiettivi da perseguire, programmando l'impegno delle disponibilità di bilancio in ragione delle reali esigenze dell'opera pubblica in costruzione, con adeguati finanziamenti,

si chiede di conoscere:

quali iniziative si intenda adottare in proposito per assicurare la prosecuzione dell'opera in costruzione;

i motivi per i quali non sia stata rispettata la data ultima 31 dicembre 2000 di consegna.

(4-01395)

BONFIETTI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Considerato che:

inutilmente e senza neppure un cenno di risposta già si sono rivolti al Ministro i Sindaci dei comuni interessati;

l'asse stradale Abetone – Brennero è tra quelli rimasti in carico alla Società Anas e non è mai stato adeguato allo sviluppo complessivo del territorio, alle sue nuove esigenze di mobilità che richiedono in particolare interventi per le tangenziali di Sorbara e San Prospero e per il completamento della tangenziale di Mirandola,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda prendere per un intervento sostanziale e decisivo sulla strada statale n. 12 Abetone – Brennero interessante l'area Nord della provincia di Modena, sede tra l'altro del distretto biomedicale e di importanti aree produttive.

(4-01396)

GASBARRI, DE ZULUETA. – *Al Ministro della salute*. – Premesso che:

il Ministro della salute durante la scorsa estate ha provveduto a nominare il Commissario Straordinario degli Istituti Fisioterapici Ospedalieri di Roma;

il Commissario anzidetto ha conseguentemente nominato il Direttore Sanitario aziendale nella persona del dottor Ettore Conti;

il Collegio dei revisori degli I.F.O. ha formulato osservazioni relativamente al possesso da parte del dottor Conti dei requisiti necessari per il conferimento dell'incarico di direttore sanitario aziendale;

tali osservazioni sono state oggetto di diversi interventi, anche di carattere ispettivo, da parte del Ministero della salute;

tali interventi hanno confermato il mancato possesso da parte del dott Conti fin dall'atto della sua nomina, dei requisiti previsti dalle vigenti norme di legge per ricoprire l'incarico di direttore sanitario aziendale;

tali determinazioni formulate dalla Direzione Generale del Ministero della salute preposta alla vigilanza degli IRCCS sono state regolarmente trasmesse al Commissario Straordinario degli I.F.O.;

nonostante l'evidente condizione di illegittimità dell'incarico di direttore sanitario aziendale conferito al dott Conti, il Commissario Straordinario degli I.F.O., da mesi continua ad ignorare le determinazioni del Ministero della salute;

tali condizioni di illegittimità sono state rappresentate al Commissario Straordinario degli I.F.O. anche da parte della Ragioneria Generale dello Stato, anche in questo caso senza alcuna determinazione risolutiva da parte di quest'ultimo;

l'articolo 3, comma 7 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, come modificato dall'articolo 4, decreto legislativo 7 dicembre 1993, n. 517, affida al direttore generale dell'azienda sanitaria la scelta di carattere discrezionale e fiduciaria in ordine alla nomina del Direttore Amministrativo e Sanitario, salvo l'onere di motivare il possesso da parte del prescelto dei requisiti previsti per la copertura dell'incarico;

tale vincolo normativo, nel caso in specie in capo al Commissario Straordinario degli I.F.O., non è stato da quest'ultimo osservato fin dall'atto della nomina del dottor Conti, mentre la norma prevede espressamente che tale incarico può essere conferito soltanto previo accertamento

del possesso dei requisiti previsti dalla legge e che tale accertamento deve essere effettuato proprio a cura del Commissario Straordinario,

si chiede di sapere:

se e quali interventi siano stati intrapresi da parte del Ministero della salute relativamente all'incarico di direttore sanitario aziendale illegittimamente conferito al dottor Ettore Conti e se le determinazioni della Direzione Generale competente siano state tempestive e risolutive;

quali siano stati i provvedimenti adottati nei confronti del Commissario Straordinario degli I.F.O. a fronte della documentata illegittimità dell'atto di nomina a direttore sanitario aziendale del dottor Conti;

se di tali eventi sia stata data formalmente notizia all'Autorità competente;

se l'esercizio delle funzioni illegittime conferite al dottor Conti possa comportare od aver già determinato l'inefficacia di atti o procedure da quest'ultimo poste in essere nel corso dell'incarico di direttore sanitario, con specifico riferimento ai concorsi pubblici per la copertura di posti vacanti di dirigente medico presso i presidi ospedalieri degli I.F.O.;

se alla luce delle evidenti incapacità amministrative dimostrate dal Commissario Straordinario degli I.F.O nella gestione di uno dei suoi primi e più importanti atti amministrativi, peraltro così bene disciplinato dalle legge, quest'ultimo possa essere ancora considerato compatibile con la gestione di un IRCCS di tale complessità e importanza a livello nazionale e regionale.

(4-01397)

FALOMI. – *Al Ministro della difesa.* – Considerato:

che da notizie apparse sulla stampa locale risulterebbe l'intenzione da parte del Governo di chiudere le caserme dei carabinieri del comune di Latera e dei comuni di Onano, Proceno, Farnese, Cellere e Piansano;

che, ove queste notizie fossero confermate, ci troveremmo di fronte a un vero e proprio smantellamento dell'Arma dei carabinieri nell'Alto Lazio;

considerato che la chiusura delle stazioni dei carabinieri, lascerebbe numerosi piccoli comuni privi della necessaria tutela che il crescente bisogno di sicurezza e di tranquillità dei cittadini richiede;

che numerosi sindaci ed esponenti politici locali e regionali hanno lanciato un preoccupato allarme contro il pericolo di chiusura delle stazioni dell'Arma dei carabinieri e hanno sollevato il problema nelle rispettive sedi istituzionali,

si chiede di sapere se il Governo non ritenga di fornire notizie precise in merito in modo da rendere chiari ai Sindaci nonché agli amministratori dei comuni interessati gli intendimenti del Governo.

(4-01398)

LONGHI, FLAMMIA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che in questi giorni stanno arrivando nelle case degli italiani milioni di euroconvertitori con una gentile lettera di accompagnamento;

che probabilmente la spedizione, da parte del Presidente del Consiglio, è stata tardiva ed un inutile spreco di denaro pubblico in quanto quasi tutte le famiglie italiane si erano procurate un euroconvertitore e per di più si comincia a ragionare ed a pagare in euro;

considerato che molti italiani pensano che non solo l'iniziativa sia stata del Presidente del Consiglio ma anche il conseguente onere, che agli scriventi invece risulta essere a carico del bilancio dello Stato e quindi della collettività,

gli interroganti chiedono di sapere:

quanti euroconvertitori siano stati acquistati;

quanto sia costato l'acquisto;

quanto sia costata la spedizione;

da quale capitolo di bilancio dello Stato si sia attinto per finanziarie la spesa.

(4-01399)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

3-00308, del senatore Eufemi, sull'imposta regionale sulle attività produttive – IRAP.

Interrogazioni, ritiro

È stata ritirata l'interrogazione 4-01128, del senatore Frau.