

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

Giovedì 23 gennaio 2003

314^a e 315^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3. **(1545)**

– *Relatori* PASTORE e MAGNALBÒ.

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2002 (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*). **(1329-B)**

– *Relatore* BASILE (*Relazione orale*).

2. Deputati PISAPIA; PALMA ed altri; VITALI. – Modifiche al codice di procedura penale in materia di applicazione della pena su richiesta delle parti (*Approvato dalla Camera dei deputati*). (1577)

– *Relatore ZICCONI (Relazione orale)*.

alle ore 17

I. Interpellanza n. 264, con procedimento abbreviato ai sensi dell'articolo 156-bis del Regolamento, sul passante di Mestre (*testo allegato*)

II. Interpellanza e interrogazioni (*testi allegati*)

**INTERPELLANZA CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO,
AI SENSI DELL'ARTICOLO 156-BIS DEL REGOLAMEN-
TO, SUL PASSANTE DI MESTRE**

ANGIUS, BRUTTI Paolo, BASSO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che: (2-00264 p.a.)
(7 novembre 2002)

il giorno 30 ottobre 2002, in risposta ad un'interrogazione degli onorevoli Vianello e Martella sulla posizione del Governo in merito alla realizzazione del passante di Mestre, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ing. Lunardi, dichiarava: «...alla riunione del CIPE di domani il mio Dicastero esporrà una nota informativa sulla realizzazione del passante di Mestre. In particolare, siamo in grado di assicurare, per la fine del mese di novembre 2002, la presentazione al CIPE dei progetti preliminari sia del passante esterno sia del tunnel. Mentre per il tunnel si porterà avanti solo la fase progettuale, per il passante esterno siamo in grado di assicurare, entro il mese di maggio 2003, l'approvazione dell'intervento da parte del CIPE e la gara per l'affidamento ad un *general contractor* sempre entro il 2003»;

nella medesima risposta il ministro Lunardi si esprimeva a favore della complementarietà delle due infrastrutture, affermando esplicitamente, contro ogni evidenza, che non erano assolutamente da temere interferenze negative con la concessione in essere e con quella da stipulare con le società di gestione (Venezia-Padova, Autovie Venete e Società Autostrade), dicendo fra l'altro: «Per accelerare le procedure di realizzazione dell'intervento, l'ANAS segnala di aver previsto l'inserimento dell'intervento per quota parte negli strumenti convenzionali delle predette società autostradali. Tale inserimento non prevede alcuna modifica degli attuali rapporti di concessione della società in questione in quanto restano fermi i periodi di durata delle singole concessioni; tant'è che il 20 settembre 2002 l'ANAS ha approvato la modifica dei piani finanziari delle tre società, prevedendo la realizzazione del passante largo in tre parti ugualmente ripartite tra le stesse»;

sulla compatibilità delle due infrastrutture, sotto il profilo economico e sotto quello ambientale, esistevano invece profonde divergenze, tra il Ministro, le istituzioni locali, le forze economiche e le stesse concessionarie autostradali (si vedano in proposito le dichiarazioni del presidente della giunta regionale del Veneto, del presidente della Commissione attività produttive del Consiglio regionale e quelle del presidente degli industriali del Veneto);

nella giornata del 31 ottobre 2002 il CIPE deliberava positivamente sul passante in superficie, prevedendo una corposa compartecipazione delle concessionarie autostradali e delle banche, superiore all'80 per cento del costo delle opere, e non forniva alcun beneplacito sulla realizzazione del tunnel sotterraneo, rafforzando la tesi dell'incompatibilità delle due soluzioni;

immediatamente dopo il Ministro ribadiva la sua volontà di procedere comunque, attraverso l'ANAS, alla progettazione del tunnel sotterraneo, facendo ricorso a risorse interamente pubbliche;

a tutt'oggi l'ANAS non ha espresso alcuna valutazione sulla utilità e compatibilità del tunnel sotterraneo, in tal modo avallando nella sostanza il punto di vista del ministro Lunardi;

poiché è cosa ben nota che:

il ministro Lunardi è il principale consulente tecnico e geotecnico per le verifiche progettuali sulla realizzazione del tunnel autostradale di Mestre (si veda l'incarico relativo dell'ANAS del 23 febbraio 2001) con contributi primari anche alla progettazione della «talpa» che dovrebbe scavarlo;

l'attuale Amministratore delegato dell'ANAS, ing. Pozzi, deve al ministro Lunardi la sua nomina al vertice dell'ANAS, nonostante non ricorressero nei suoi confronti le condizioni di legge;

sono intercorsi rapporti professionali e d'affari tra l'Amministratore delegato dell'ANAS e il ministro Lunardi, sin dal ripristino del traforo del Monte Bianco e successivamente quando l'attuale Amministratore delegato dell'ANAS, in qualità di Amministratore delegato di RAV (società concessionaria del raccordo autostradale della Valle d'Aosta), affidava alla società dell'ing. Lunardi la progettazione e il monitoraggio delle opere in galleria del raccordo autostradale,

si chiede di sapere:

se non sia evidente il conflitto di interessi in cui si trova il ministro Lunardi mentre indirizza l'ANAS a realizzare comunque la progettazione del tunnel autostradale di Mestre, in aggiunta al raccordo in superficie, nonostante le obiezioni universalmente sollevate a questo riguardo;

se il silenzio-assenso su tutta la vicenda dell'Amministratore delegato dell'ANAS non sia censurabile sotto il profilo della vigilanza e del controllo, essendo l'ANAS responsabile dell'asseverazione della congruità e della rispondenza operativa e progettuale degli interventi infrastrutturali del tipo di quello in questione;

se non si ravvisi nel comportamento del Ministro l'obiettivo di indurre le società concessionarie a recedere dalla partecipazione al progetto del passante in superficie, per l'antieconomicità dell'opera stessa, a causa del duplicamento delle infrastrutture di attraversamento;

cosa intenda fare il Governo per impedire che tale stato di cose si realizzi e si determinino ulteriori ritardi e un dispendio ingente di denaro pubblico;

quali provvedimenti il Governo intenda assumere nei confronti della negligenza, spinta fino alla soglia della connivenza, di cui si è reso responsabile l'Amministratore delegato dell'ANAS;

cosa intenda fare il Governo per far cessare lo stato di conflitto di interessi cui soggiace il ministro Lunardi e che causa evidenti, continue e dannose distorsioni sull'allocazione degli investimenti infrastrutturali.

INTERPELLANZA SULL'INQUINAMENTO AMBIENTALE DELL'AREA DI PRIOLO

ROTONDO, GIOVANELLI, BATTAGLIA Giovanni, BETTONI BRANDANI, GARRAFFA, GASBARRI, IOVENE, LONGHI, MASCIONI, MONTALBANO, MONTINO, TONINI. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio, delle attività produttive, dell'economia e delle finanze e della salute.* – Premesso che:

(2-00290)
(21 gennaio 2003)

la compromissione di tutte le componenti ambientali e la presenza di numerosi impianti industriali a rischio di incidente rilevante furono le principali ragioni che portarono nel dicembre 1990 alla dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale per i comuni di Siracusa, Augusta, Priolo, Melilli, Floridia e Solarino;

con decreto del Presidente della Repubblica del 17 gennaio 1995 fu approvato il Piano di risanamento e disinquinamento della suddetta area;

a quasi dodici anni dalla dichiarazione di area ad elevato rischio di crisi ambientale e ad oltre sette anni dall'approvazione del Piano e del trasferimento alla Regione Sicilia dei primi 140 miliardi di lire, nessun intervento di competenza delle parti pubbliche – diretto a depotenziare i rischi o risanare i guasti ambientali – è stato realizzato. Gli interventi posti a carico delle aziende industriali interessate sarebbero stati invece quasi tutti effettuati anche perché si trattava di semplice adeguamento alle esistenti norme di legge;

lungi dal migliorare lo stato di crisi ambientale, il lunghissimo periodo di tempo trascorso inutilmente ha solo aggravato le problematiche dell'area e portato in luce ulteriori e gravissime emergenze come la questione sanitaria, lo smaltimento illegittimo di rifiuti pericolosi e l'inquinamento delle falde idriche profonde più prossime agli stabilimenti industriali dove erano stati smaltiti impropriamente ed illegalmente milioni di tonnellate di rifiuti pericolosi;

la magistratura di Siracusa, nei giorni scorsi, ha tratto in arresto dirigenti dell'Enichem di Priolo, dipendenti della stessa azienda, funzionari di enti di controllo, con l'accusa gravissima di associazione a delinquere finalizzata allo smaltimento illecito di rifiuti speciali pericolosi;

l'eccesso di mortalità per cancro e per altre patologie correlate all'esistenza del polo petrolchimico causa, secondo l'OMS, 27 decessi l'anno, mentre nell'area in questione il tasso dei bambini che nascono malformati si mantiene da oltre un decennio ben sopra il 2% con una punta del 5,6% registrata nell'anno 2000;

il Ministro dell'ambiente nella conferenza tenuta il 9 gennaio 2002 ha commentato così i dati della OMS: «Si tratta di dati spaventosi che pongono in primo piano il problema della bonifica di questi siti dove per decenni si sono accumulati veleni (...)»;

la 13^a Commissione permanente del Senato della Repubblica, dopo le visite effettuate nelle aree industriali del Paese, nel suo «Documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla situazione ambientale di Porto Marghera e la bonifica di siti inquinati» – approvato all'unanimità il 23.7.2002 – afferma a proposito dell'area Augusta – Priolo – Melilli: «Purtroppo, fenomeni recenti quali quelli avvenuti all'interno degli impianti che sono costati la vita ad alcuni lavoratori e hanno dato vita anche a commissioni d'indagine del Ministero dell'ambiente (la commissione guidata dal professor Clini ha ritenuto necessario predisporre un esame epidemiologico sulla popolazione, predisporre piani di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento diffuso e delle falde idriche) e, soprattutto, la recente individuazione in un pozzo di irrigazione della presenza di idrocarburi dimostra come i siti di Priolo e Augusta non siano più un'area a rischio di crisi ambientale ma un'area in crisi ambientale per cui si rendono indispensabili interventi legislativi e finanziari che consentano di affrontare con tempestività la drammatica emergenza»;

successivamente alla visita della Commissione a Priolo si è constatato che una decina di pozzi, tra cui uno utilizzato per l'alimentazione idrica cittadina, risultano gravemente contaminati da pericolosi idrocarburi aromatici come il benzene;

il territorio dell'area a rischio è disseminato di discariche, abusive e non, nelle quali per un cinquantennio sono stati «abbandonati» milioni e milioni di tonnellate di rifiuti. Basterà dire che nella sola frazione di Villasmundo, del comune di Melilli, esistono ben 11 discariche per rifiuti industriali tra attive e dismesse;

l'antica e colpevole inerzia della Regione Sicilia nell'affrontare e risolvere la questione dei rifiuti continua a produrre guasti irreparabili e nessun rimedio è purtroppo derivato dal commissariamento della Regione sia per ciò che attiene l'applicazione della «legge Ronchi», sia per quanto riguarda l'attuazione del Piano di risanamento ambientale,

si chiede di conoscere:

quali iniziative intendano adottare i Ministri in indirizzo al fine di procedere più celermente possibile alla rimozione della gravissima situazione di pericolosità ambientale e sanitaria e al risanamento delle aree interessate;

quali interventi intendano compiere i Ministri stessi al fine di salvaguardare i posti di lavoro nell'area interessata, nell'ottica di promuovere, nel rispetto dell'ambiente, investimenti per l'innovazione nell'industria chimica.

INTERROGAZIONI SULLA SICUREZZA DEI VOLI NEGLI SCALI AEROPORTUALI DI LINATE E MALPENSA

DALLA CHIESA, TOIA, CORTIANA, BAIO DOSSI, PETRINI. – *Al* (3-00814)
Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. – Premesso che: (21 gennaio 2003)

nella giornata del 21 gennaio 2003 il volo Alitalia Milano-Roma in partenza da Linate alle ore 8 ha rischiato, al momento della partenza, una collisione con un aereo privato proveniente in atterraggio alle sue spalle;

più precisamente l'aereo di linea è stato costretto a una brusca, improvvisa frenata sulla pista quando già era lanciato ad alta velocità verso il decollo;

l'aereo si è dovuto fermare per circa un'ora a causa del surriscaldamento delle ruote del carrello, dovuto – così è stato spiegato dal personale di bordo ai passeggeri – alla repentinità della frenata e alla alta velocità con cui l'aereo stava procedendo;

l'aereo stava prendendo la rincorsa per il decollo dopo avere avuto regolare autorizzazione dagli enti preposti in aeroporto, evidentemente senza previa valutazione (o adeguata valutazione) dell'arrivo o della traiettoria del velivolo privato;

la visibilità in aeroporto e sulla pista era molto buona, consentendo di distinguere nitidamente tutti gli oggetti a considerevole distanza, comunque ben al di là degli spazi aeroportuali;

nell'ottobre del 2001 una immane tragedia, con 118 vittime, si era verificata proprio sulla pista di Linate per effetto della collisione tra un aereo di linea e un aereo privato nello stesso orario del mattino e sempre sullo spazio della pista di decollo;

nell'aprile del 2002 un'altra tragedia, fortunatamente più circoscritta, si era verificata sempre a Milano a causa dello sfondamento da parte di un aereo privato della facciata superiore del grattacielo «Pirelli», sede della Regione Lombardia;

in base alle notizie di stampa, altri incidenti sono stati sfiorati negli ultimi due anni negli scali milanesi di Linate e Malpensa,

si chiede di sapere:

quali e di chi siano le responsabilità della indubbia situazione di pericolo che si è creata, dimostrata nel caso in oggetto dalla stessa necessità – per l'aereo di linea – di interrompere bruscamente e improvvisamente il proprio decollo;

se i fatti indicati possano essere definiti (per usare l'espressione cui hanno fatto ricorso in un comunicato ufficiale le autorità tecniche di Linate) effetto delle normali procedure di gestione dei voli;

quali misure concretamente siano state adottate dal Governo dopo la tragedia dell'ottobre 2001 per garantire la unicità delle competenze e delle

responsabilità nella gestione delle diverse fasi del volo aereo (negli aeroporti italiani e specificamente negli aeroporti di Linate e Malpensa);

più in particolare quali misure – tecniche, organizzative e gestionali – siano state adottate dal Governo dopo l'ottobre del 2001 per prevenire il ripetersi del rischio di incidenti negli scali milanesi;

quali misure siano state adottate dal Governo per regolare efficacemente il traffico dei voli privati sui cieli milanesi;

che cosa concretamente intenda fare d'ora in avanti il Governo, su quali enti e in che forme intenda intervenire per ottenere una piena tutela della incolumità dei passeggeri e dei cittadini sugli scali milanesi nonché un responsabile svolgimento del traffico aereo sui cieli della metropoli lombarda.

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

(3-00825)
(23 gennaio 2003)

nella giornata di martedì 21 gennaio, un aereo dell'Alitalia – volo 2021 delle ore 8 – in partenza dallo scalo di Linate e diretto a Fiumicino ha dovuto compiere una brusca frenata al momento del decollo per evitare l'impatto con altro aeromobile;

nessuna conseguenza è derivata in questa occasione per i passeggeri e l'equipaggio, se non un grande spavento; ma altri episodi di questa natura si sono verificati, sempre nello scalo di Linate, dopo il disastro aereo dell'8 ottobre 2001, in cui persero la vita 118 persone;

proprio nella medesima giornata era stato indetto uno sciopero di tutte le organizzazioni sindacali del trasporto aereo per il personale che opera su compagnie italiane, in relazione all'eccessivo numero di ore di navigazione (in alcuni casi la prestazione lavorativa si è protratta fino a 17 ore), rischiando di provocare incidenti cosiddetti «da errore umano»,

si chiede di sapere quali effettive migliorie siano state introdotte nello scalo milanese di Linate per evitare incidenti.