

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

Giovedì 6 febbraio 2003

326^a e 327^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

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

II. votazione sulle dimissioni presentate dal senatore Magri
(*voto a scrutinio segreto*).

III. Discussione del documento:

Elezione contestata nella regione Emilia-Romagna – *Relatore*
FRAU. (Doc. III, n. 1)

**IV. Discussione di relazioni della Giunta delle elezioni e delle
immunità parlamentari in materia di insindacabilità**
(*elenco allegato*).

V. Discussione del documento:

Istituzione della 14^a Commissione permanente «Politiche dell'Unione europea». (*Voto finale a maggioranza assoluta dei componenti del Senato*) – Relatori IOANNUCCI e MANZELLA. (Doc. II, nn. 4 e 6)

VI. Discussione di mozioni ai sensi dell'articolo 53, comma 3, penultimo periodo, del Regolamento (*testi allegati*).

VII. Seguito della discussione del disegno di legge:

Delega al Governo per la riforma del sistema fiscale statale. (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*) – Relatore CARTA; relatore di minoranza TURCI. (1396)

VIII. Discussione della mozione n. 98 ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento (*testo allegato*).

IX. Interpellanze e interrogazioni (*testi allegati*).

alle ore 16

Seguito della discussione sulle comunicazioni del Governo sulle linee della politica estera italiana.

RATIFICHE DI ACCORDI INTERNAZIONALI

1. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo interinale di collaborazione culturale, scientifica e tecnologica tra la Repubblica italiana e l'Organizzazione per la liberazione della Palestina, per conto dell'Autorità nazionale palestinese, con nota esplicativa, fatto a Roma il 7 giugno 2000 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) – *Relatore* SODANO Calogero. **(1528)**

2. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica dello Yemen sulla cooperazione nei campi della cultura, istruzione, scienza e tecnologia, fatto a Sana'a il 3 marzo 1998 – *Relatore* PROVERA. **(366)**

I. Relazioni della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari sull'applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale:

1. Nei confronti del senatore Raffaele Iannuzzi. – *Relatore*
CONSOLO. **(Doc. IV-quater, n. 6)**
2. Nei confronti del senatore Raffaele Iannuzzi. – *Relatore*
CONSOLO. **(Doc. IV-quater, n. 7)**

II. Relazioni della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari sull'applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile:

1. Nei confronti del senatore Raffaele Iannuzzi. – *Relatore*
CONSOLO. **(Doc. IV-quater, n. 8)**
2. Nei confronti del senatore Raffaele Iannuzzi. – *Relatore*
CONSOLO. **(Doc. IV-quater, n. 9)**
3. Nei confronti del senatore Raffaele Iannuzzi. – *Relatore*
CONSOLO. **(Doc. IV-quater, n. 10)**
4. Nei confronti del senatore Nando Dalla Chiesa. – *Relatore*
PETERLINI. **(Doc. IV-quater, n. 11)**

MOZIONI AI SENSI DELL'ARTICOLO 53, COMMA 3, PENULTIMO PERIODO DEL REGOLAMENTO

I. Mozione sulla vicenda di due bambine italiane in Polonia

FABRIS, BAI DOSSI, DONATI, TURRONI, MARTONE, BOCO, DE PETRIS, ZANCAN, MUZIO, FILIPPELLI, BASSO, BARATELLA, MARINO, MALENTACCHI, SODANO Tommaso, BRUTTI Paolo, PELLEGRINO, CREMA, LABELLARTE, MICHELINI, BETTA, MONTINO, TOIA, GIARETTA, MANZIONE, BASTIANONI, BORDON, MANCINO, COSSIGA, BATTISTI, GUBERT, CARUSO Antonino, DANIELI Paolo, MANZELLA, MURINEDDU, ZANCAN, FLORINO, D'ANDREA, DETTORI, RIPAMONTI, SCALERA, VERALDI, MASSUCCO, IZZO. – Il Senato,

(1-00099)
(5 novembre 2002)

premessi:

che nell'agosto del 1999 la signora Karolina Paetz Pozza, cittadina polacca, coniugata con il signor Paolo Pozza, cittadino italiano, con la scusa di far trascorrere alle due figlie della coppia, Valentina Paola e Federica Annamaria, allora rispettivamente di 2 e 7 anni, le ferie in Polonia, le ha illegalmente sequestrate trattenendole in quel Paese ed impedendo loro di poter successivamente incontrare il padre;

che, nonostante le sentenze del Tribunale dei Minori di Venezia e dei Tribunali Polacchi sanciscano il diritto del signor Pozza ad incontrare le bambine e a farle rientrare in Italia, quest'ultimo non ha mai potuto avere contatti con le figlie come stabilito dal giudice polacco e nessuno sa dove attualmente si trovino le due minori;

che il 17/11/1999 una sentenza del Tribunale Regionale di Poznan-IX Sezione di Famiglia e dei Minorenni – giudice Melania Biniek (IX Nsm 595/99) – stabilisce che vengano assicurati regolari contatti tra il padre e le figlie durante il procedimento (sentenza mai rispettata dalla madre);

che il 07/02/2000 una nuova sentenza del Tribunale Regionale di Poznan-IX Sezione di Famiglia e dei Minorenni – giudice Melania Biniek (IX Nsm 595/99) – stabilisce che la madre deve restituire le figlie al padre per il rientro in Italia;

che il 16/06/2000 una sentenza del Tribunale Circondariale di Poznan-II Sezione Civile di Appello – giudici Marcin Radwan, Ewa Blumczynska e Gorecki – stabilisce l'annullamento della sentenza del Tribunale Regionale e il rinvio al Tribunale Regionale per il riesame;

che il 05/01/2001 una sentenza del Tribunale Regionale di Poznan – IX Sezione di Famiglia e dei Minorenni (IX Nsm 469/00) – stabilisce nuovamente il rientro delle due bambine in Italia insieme al padre;

che il 01/06/2001 una sentenza del Tribunale Circondariale di Poznan-II Sezione Civile di Appello (II Ca 455/01) – giudici Marcin Radwan, Ewa Blumczynska e Danuta Silska – stabilisce di respingere

entrambi gli appelli presentati sia da Karolina Paetz che dal Procuratore Regionale;

che il 12/07/2001 è stata inoltrata domanda al Tribunale per l'Esecuzione forzata della sentenza di restituzione e rimpatrio delle due minori;

che nel frattempo la legislazione polacca ha subito modifiche nel senso che l'Ufficiale Giudiziario non è più competente per l'esecuzione della sentenza, incombenza che risulta passata al Tribunale dei Minorenni;

che, in seguito a ciò, l'08/01/2002 arriva la sentenza del Tribunale Regionale di Poznan-VIII Sezione di Famiglia e dei Minorenni (VIII R.Nsm 67/02) – giudice Beata Bukowska – che stabilisce l'esecuzione forzata della restituzione delle bambine al sig. Pozza;

che in successive, diverse e ripetute sentenze del Tribunale Regionale di Poznan del 18/04/2001, 01/02/2002, 15/04/2002, 27/05/2002, 06/06/2002, 25/06/2002 vengono respinti i ricorsi di Karolina Paetz Pozza alla sentenza del Tribunale di Poznan, riguardante l'esecuzione forzata di restituzione delle figlie al sig. Pozza;

che del 12/02/2002, 12/03/2002, 06/08/2002 sono le sentenze del Tribunale Regionale di Poznan che respingono i ricorsi presentati da Karolina Paetz Pozza aventi come contenuto la richiesta di esclusione dal procedimento della giudice Beata Bukowska;

che il 20/09/2001 è stato presentato il ricorso per la privazione del titolo esecutivo alla sentenza del Tribunale, presentato da Karolina Paetz Pozza, con conseguente domanda di sospensione della esecuzione. Il Tribunale Regionale di Poznan - VIII Sezione dei Minorenni il 01/08/2002 ha deciso di valutare il ricorso per la sospensione dell'esecuzione. Il termine dell'udienza è stato fissato per il 29/10/2002;

che il 23/07/2001 è stata presentata dalla sig.ra Karolina Paetz Pozza domanda di modifica della sentenza del Tribunale Regionale di Poznan per la restituzione delle figlie (VIII RNsm 505/01);

che il Tribunale Regionale con la sentenza del 01/02/2002 ha deciso di sospendere il procedimento sulla base dell'articolo 16 della Convenzione dell'Aia,

impegna il Governo:

a richiedere il rispetto da parte polacca delle Convenzioni internazionali di cui Italia e Polonia sono parte, prima tra tutte quella dell'Aia del 25 ottobre 1980 in materia di sottrazione internazionale di minori e la Convenzione di Lussemburgo del 20 maggio 1980 in materia di riconoscimento internazionale delle decisioni riguardanti l'affidamento dei minori;

a rilevare, in sede diplomatica, come l'eventuale ulteriore dilazione nel tempo dell'esecuzione di dette sentenze, non giustificato in alcun modo dalle stesse leggi polacche ma purtroppo dovuto all'inefficacia delle modalità esecutive delle sentenze messe sinora in atto dalle autorità di polizia polacche, tende a lasciare impunito un fatto che senza dubbio si configura come sottrazione internazionale di minore;

ad attivarsi presso le competenti autorità polacche al fine di garantire l'immediata esecuzione delle sentenze già emanate e consentire, così, il rimpatrio in Italia delle due minori.

II. Mozioni sulla sicurezza ambientale dei trasporti marittimi

TURRONI, BOCO, DE PETRIS, DONATI, CARELLA, ZANCAN, RIPAMONTI, MARTONE, CORTIANA, ZAVOLI. – Il Senato,
premessò che:

(1-00108)
(16 dicembre 2002)

il recente naufragio della vecchia petroliera monoscafo Prestige al largo delle coste della Galizia richiama l'urgenza dell'adozione di misure immediatamente efficaci per ridurre i forti rischi derivanti all'ecosistema dal traffico delle petroliere nel Mediterraneo, mare attraverso il quale transitano, via nave, oltre 360 milioni di tonnellate annue di idrocarburi, pari ad un quarto di tutti i traffici mondiali;

l'olio combustibile pesante altamente tossico, qualora riversato accidentalmente in mare, può rilasciare per decenni sostanze cancerogene e mutagene, distruggendo gli habitat e le specie dei fondali marini, mentre anche gli effetti a lungo termine sull'ecosistema sono estremamente gravi dal momento che il gasolio contiene alte percentuali di idrocarburi policiclici aromatici che tendono ad accumularsi nei sedimenti e a degradarsi molto lentamente, entrando nella catena alimentare;

il bacino del Mediterraneo presenta condizioni del tutto peculiari, quali un lentissimo ciclo di ricambio delle acque ed una dimensione relativamente assai ridotta, che lo rendono ancor più fragile rispetto agli oceani ed al Mare del Nord, situazione aggravata dal cosiddetto «inquinamento volontario», cioè dal riversamento di 600.000 tonnellate annue di idrocarburi prodotte dai cicli operativi della navigazione (lavaggio delle cisterne, scarico delle acque di zavorra e sentina ecc.);

ogni anno nei porti italiani sono movimentate circa 120 milioni di tonnellate di idrocarburi, il 70 per cento delle quali nei soli porti di Genova, Trieste, Cagliari ed Augusta-Priolo, Ravenna e Venezia;

i Paesi europei attualmente non dispongono di strumenti giuridici per obbligare i proprietari delle petroliere che hanno causato disastri all'ecosistema marino simili a quello determinato dalla Prestige a risarcire il danno ambientale, dal momento che le convenzioni internazionali prevedono che vengano rimborsate solo le «misure tecnicamente ragionevoli»;

a fronte di questa situazione ed a seguito del naufragio della petroliera italiana Erika, che si era spezzata in due nel dicembre 1999 disperdendo 13.000 tonnellate di gasolio al largo delle coste della Francia nord-occidentale, nel nostro Paese si era segnata una netta inversione di tendenza, tanto che negli ultimi due anni erano stati intrapresi notevoli passi in avanti sulla via della predisposizione di un sistema giuridico e tecnico finalizzato al controllo dei traffici marittimi ed alla messa in sicurezza del trasporto via mare di idrocarburi;

il 4 agosto 2000 il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente, aveva approvato un documento sul traffico delle petroliere nel Mediterraneo, riconoscendo la necessità di un maggiore coordinamento tra le diverse Amministrazioni interessate al problema ed impegnandosi ad assumere una serie di iniziative a livello nazionale, europeo ed internazionale per realizzare un sistema coordinato di controllo e sorveglianza della navigazione marittima, per coinvolgere le Regioni nella prevenzione e lotta operativa agli inquinamenti del mare, per imporre *standard* sempre più elevati per la navigazione nel bacino del Mediterraneo e prevedere la responsabilità dei proprietari delle petroliere in caso di rilascio di sostanze pericolose in mare;

in sede IMO (International Maritime Organization, organismo specializzato delle Nazioni Unite istituito con la Convenzione di Ginevra del 6 marzo 1948), l'Italia si era attivata per una più rapida messa al bando delle petroliere monoscafo, ponendosi all'avanguardia nelle politiche internazionali di tutela dell'ambiente marino rispetto ai rischi derivanti dal trasporto marittimo di sostanze pericolose, contribuendo in particolare alla stipula, nel marzo 2001, della Convenzione cosiddetta «Bunker Oil» per la assicurazione dei danni prodotti dal carburante delle navi;

la legge 23 marzo 2001, n. 93, «Disposizioni in campo ambientale», ha portato all'istituzione della Segreteria tecnica per la sicurezza ambientale dei trasporti marittimi di sostanze pericolose, ed è stato adeguato lo Statuto dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (ICRAM) per la ricerca in materia di minimizzazione dell'impatto ambientale del trasporto marittimo di idrocarburi;

negli ultimi due anni erano state emesse direttive e ordinanze finalizzate alla riduzione coattiva del traffico marittimo di sostanze pericolose in alcuni tratti di mare (come Venezia), prevedendo maggiori controlli delle Capitanerie di Porto;

la legge 7 marzo 2001, n.51, «Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo», all'articolo 5 ha modificato il Codice della navigazione prevedendo in capo al competente Ministero il potere di limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale anche per motivi di protezione dell'ambiente marino, di concerto con il Ministro dell'ambiente;

a seguito delle iniziative legislative e finanziarie si era riusciti a conseguire l'obiettivo di avere metà delle navi in servizio con doppio scafo;

a completamento di tale politica di tutela, in data 1° giugno 2001 è stato firmato un Accordo volontario tra il Governo, rappresentato dai Ministri dell'ambiente e dei trasporti e della navigazione, e le maggiori associazioni ambientaliste, Confindustria, Assoporti e le Organizzazioni sindacali, per l'attuazione di una serie di interventi finalizzati al conseguimento di più elevati *standard* di sicurezza ambientale in materia di trasporti marittimi di sostanze pericolose;

il suddetto accordo volontario prevedeva all'articolo 2 l'anticipazione delle date per il non utilizzo e la dismissione delle navi petroliere di

categoria 1 per il trasporto sia di petrolio greggio (entro il 31 dicembre 2003) che di prodotti finiti (31 dicembre 2005), nonché restrizioni particolari per il traffico di Venezia, vietandolo nelle Bocche di Bonifacio; considerato che:

dal giugno 2001 non si registra alcuna importante iniziativa politica del Governo sul tema della tutela dell'ambiente marino dai rischi derivanti dal trasporto di idrocarburi e sostanze pericolose, segnando con ciò una brusca interruzione della politica virtuosa attivamente perseguita nell'anno 2000 e nella prima metà del 2001;

le strutture tecniche ministeriali che erano state previste risultano fortemente indebolite, da un lato per il trasferimento ad altri incarichi dei tecnici ministeriali impegnati su questo argomento nelle sedi comunitarie e internazionali (IMO), dall'altro per l'esiguità del personale della Segreteria tecnica per la sicurezza ambientale dei trasporti marittimi, che da più parti si rileva come non abbia spesso neppure le sufficienti competenze tecniche curriculari;

l'ICRAM ha rischiato di essere sostanzialmente soppresso ed accorpato all'APAT;

nonostante l'avvenuta registrazione della Corte dei Conti già dal mese di agosto del 2001, l'Accordo volontario non risulta aver avuto seguito alcuno;

non risultano essere state attivate le procedure di coordinamento, monitoraggio (in particolare in Adriatico) e controllo che il Governo italiano si era impegnato ad attuare per la sicurezza del trasporto marittimo di sostanze pericolose nei porti e nei mari italiani;

non risulta assunta nessuna iniziativa di rilievo in sede comunitaria ed internazionale per rendere operativa l'Agenzia europea di sicurezza marittima, per adottare misure di sicurezza aggiuntive per le navi che trasportano «carburanti pesanti», correggere il vigente sistema di responsabilità legale per i disastri marittimi, intensificare i controlli nei porti e le ispezioni delle società di classificazione, realizzare un sistema per fronteggiare le emergenze ambientali in mare e dismettere le 6.800 navi a scafo singolo ancora in servizio,

impegna il Governo:

a riattivare le iniziative di pressione sulla comunità internazionale (IMO) e l'Unione europea per introdurre concretamente il principio «chi inquina paga» e riconoscere il danno ambientale in sede comunitaria, prevedendo la responsabilità della proprietà del naviglio e, solidalmente, degli utenti industriali per il caso di danni all'ecosistema marino;

ad introdurre in Italia la responsabilità solidale delle imprese che ordinano i trasporti di carburanti e sostanze pericolose trasportate via mare;

a confermare e completare gli attuali strumenti incentivanti la dismissione e la demolizione del naviglio obsoleto e delle navi cisterna non aventi il doppio fasciame;

a conseguire, anche in sede comunitaria, la messa al bando delle navi costruite da oltre 15 anni che siano state oggetto di due provvedimenti di fermo nell'ultimo biennio da parte delle autorità di controllo;

a rafforzare la sorveglianza sulle società di classificazione che verificano su delega degli Stati di bandiera la stabilità strutturale del naviglio;

a dare immediata e concreta attuazione alle misure ed alle iniziative di cui all'Accordo volontario del 1° giugno 2001 tra il Governo, Confindustria (Confitarma, Assocostieri, Federchimica, Unione Petrolifera) Assoport, WWF, Legambiente, Italia Nostra, Amici della Terra, Mare Vivo, CGIL, CISL, UIL e UGL, per conseguire più elevati *standard* di sicurezza ambientale;

a mettere al bando in tempi più rapidi l'utilizzo di navi di categoria 1 come definite dalla Convenzione Marpol, Annesso I e successive modificazioni, per il trasporto del petrolio greggio, nonché l'accelerazione dei tempi di messa al bando della medesima categoria di naviglio per il trasporto di prodotti finiti;

a combattere l'inquinamento legato a sversamenti di acque di lavaggio delle cisterne o di acque di zavorra nel Mar Mediterraneo, dotando tutti i porti e terminal petroliferi di adeguate stazioni di ricezione;

a dare corso con la massima rapidità alle procedure di ratifica della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile e sul risarcimento dei danni derivanti da inquinamenti determinati dal carburante delle navi (Bunker Oil) che prevede l'obbligo per il proprietario della nave di stipulare adeguata copertura assicurativa;

a verificare la professionalità tecnica degli organismi ministeriali preposti alla sicurezza ambientale dei trasporti marittimi, assicurando un adeguato assetto delle politiche di difesa del mare nell'ambito dell'organizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e rilanciando anche il ruolo dell'ICRAM in questa materia;

a dare attuazione alle politiche di coordinamento tra regioni, autorità portuali (Capitanerie di porto, Guardia di Finanza, Arma dei Carabinieri, Polizia di Stato ecc.) e Ministeri (Ambiente e tutela del territorio, Infrastrutture e trasporti, Difesa, Esteri, Attività produttive e Politiche agricole e forestali) senza il quale le iniziative e le misure di tutela resterebbero sulla carta;

ad attuare il sistema di controllo e sorveglianza della navigazione marittima (VTS) ai sensi della legge n. 979/1982 e della legge n. 647/1996;

ad avviare il sistema cosiddetto di «Port State control» di cui al decreto interministeriale del 19 aprile 2001 dei Ministri dei trasporti e dell'ambiente;

ad attivare in sede internazionale (IMO, UNEP, trattati di cooperazione economica bilaterali e multilaterali) ed in sede comunitaria tutte le iniziative per imporre *standard* di protezione ambientale sempre più elevati per il transito nel bacino del Mediterraneo di sostanze pericolose;

ad intraprendere iniziative urgenti e formali per la previsione nelle convenzioni vigenti del danno ambientale tra i nocuenti risarcibili a seguito di rilascio di idrocarburi o sostanze pericolose in mare;

ad attivare i passi necessari in sede comunitaria per ottenere l'anticipo al 2003 delle misure previste per il 2005 in materia di dismissione

e divieto di utilizzo del naviglio monoscafo, anticipando l'entrata in vigore di tale misura nell'ordinamento nazionale.

DETTORI, VALLONE, BORDON, MANCINO, GIARETTA, D'AMICO, MANZIONE, TOIA, CAMBURSANO, COLETTI, COVIELLO, SCALERA, SOLIANI, VERALDI. – Il Senato,

(1-00117)
(4 febbraio 2003)

premessi che:

la catastrofe ambientale causata nei mesi scorsi di fronte alle coste di Spagna, Portogallo e Francia dal naufragio della petroliera Prestige ripropone all'attenzione di tutti gli Stati il problema dei disastri causati dalle sostanze pericolose trasportate via mare da navi vetuste e prive di adeguati requisiti di sicurezza;

la inidoneità strutturale delle più vecchie petroliere monoscafo costituisce uno dei principali problemi per la sicurezza della navigazione e per la costante messa a rischio degli ecosistemi marini, con conseguenze catastrofiche per la qualità dell'ambiente marino e quindi anche per le economie che da essa traggono sussistenza (pesca, maricoltura, turismo, ecc.);

la Commissaria europea ai trasporti Loyola de Palacio, a seguito di questo incidente, ha sollecitato i governi ad anticipare le misure previste dal pacchetto di misure comunitarie «Erika 1» che includono, tra le altre, quelle volte a ridurre il rischio dei citati incidenti attraverso la immediata messa al bando dalle acque comunitarie delle petroliere monoscafo più vecchie;

nel corso della precedente legislatura il problema dei gravissimi rischi per le coste del nostro Paese prodotti dal massivo trasporto via mare di sostanze pericolose era stato concretamente assunto sia a livello di Governo sia a livello parlamentare:

già nell'estate 2000 (4 agosto) vi era stata un'apposita comunicazione in sede di Consiglio dei ministri al fine di sensibilizzare l'intero Governo sulla problematica in questione;

era stato avviato il potenziamento e l'ammodernamento della struttura del Ministero dell'ambiente preposta alla difesa preventiva e operativa dagli inquinamenti del mare;

si era attivato uno specifico potenziamento dell'Istituto centrale per la ricerca applicata al mare (ICRAM), al fine di conseguire un adeguato supporto tecnico-scientifico in merito ai problemi connessi ai trasporti marittimi di sostanze pericolose;

il Parlamento con la legge 7 marzo 2001, n. 51, aveva individuato una serie di interventi per conseguire maggiori *standard* di sicurezza in mare, anche mediante incentivi economici per la dismissione delle petroliere monoscafo da parte dell'armamento nazionale;

lo stesso Parlamento con la successiva legge 23 marzo 2001, n. 93, al fine di fornire un maggiore supporto tecnico-operativo al Ministero dell'ambiente in materia di prevenzione e mitigazione degli impatti prodotti dalla navigazione e dal trasporto marittimi sugli ecosistemi marini e costieri, aveva istituito presso lo stesso Ministero la Segreteria Tecnica per

la sicurezza ambientale della navigazione e del trasporto marittimi composta da esperti di settore;

nel giugno 2001 presso il Ministero dell'ambiente su iniziativa dei Ministri dell'ambiente e dei trasporti veniva sottoscritto un Accordo Volontario con la Confindustria (anche in nome e per conto di Confitarma, Unione Petrolifera, Assocostieri e Federchimica), l'Assoport, le organizzazioni sindacali (CGIL, CISL, UIL e UGL) e le maggiori associazioni ambientaliste (Amici della Terra, Italia Nostra, Legambiente, Marevivo e WWF Italia) per l'avvio di un articolato programma di interventi concreti finalizzati a prevenire i rischi connessi al trasporto marittimo di sostanze pericolose, innanzitutto mediante la più rapida messa al bando dalle nostre acque delle navi petroliere monoscafo, oltre ad altre misure per evitare il lavaggio delle cisterne in mare, per una più calibrata formazione professionale degli equipaggi, per la rapida ratifica della Convenzione internazionale «Bunker Oil», per la tutela di particolari aree quali le bocche di Bonifacio e la laguna di Venezia;

l'Accordo Volontario, condiviso dall'intero comparto industriale nazionale, prevedeva addirittura misure più severe di quelle incluse nel pacchetto «Erika 1», in anticipo di quattro anni rispetto alle scadenze fissate dall'Unione europea per l'eliminazione delle monoscafo, nonché l'istituzione di un comitato di monitoraggio, presso il Ministero dell'ambiente, per la costante verifica da parte dei sottoscrittori dell'Accordo Volontario dello stato di attuazione delle misure stabilite;

il citato Accordo è in linea con la richiesta di anticipazione degli interventi del pacchetto «Erika 1»;

tutte le concrete misure sopra elencate sono state sino ad oggi tralasciate dal Governo in carica:

è in fase d'avvio una riforma strutturale dell'Amministrazione ambientale ove non è più attribuita una specifica attenzione alle problematiche di tutela e di difesa del mare, con conseguente rischio di ulteriore indebolimento degli strumenti operativi pubblici incaricati di contrastare i rischi connessi ai trasporti marittimi di sostanze pericolose;

l'ICRAM è stato sin qui esautorato dalle problematiche dei trasporti marittimi, oltre che costantemente indebolito con tentativi di soppressione da ultimo riespressi con l'avvio della procedura di sostituzione di tutti i vertici dell'Istituto;

la Segreteria Tecnica per la sicurezza ambientale della navigazione e del trasporto marittimi è stata istituita presso il Ministero dell'ambiente con oltre un anno di ritardo e in più con alcuni esperti che non sembrano possedere i requisiti richiesti;

l'Accordo Volontario è rimasto lettera morta per oltre un anno e mezzo;

non è stata avviata la procedura legislativa per ratificare la Convenzione internazionale «Bunker Oil»,

impegna il Governo:

a rendere immediatamente esecutivo tutto l'Accordo Volontario del giugno 2001, mediante l'individuazione di idonee e urgenti misure applicative;

ad acquisire dalla Segreteria Tecnica per la sicurezza ambientale della navigazione e del trasporto marittimi una relazione aggiornata sulle attività istruttorie e conoscitive sin qui svolte, ove sia anche evidenziata la specifica caratura professionale di ciascuno dei componenti designati a farne parte;

a richiedere al Comitato di Monitoraggio dell'Accordo Volontario una relazione aggiornata sullo stato di attuazione dell'Accordo e le eventuali proposte formulate in ordine a misure finalizzate a conseguire più alti *standard* di sicurezza ambientale in materia di trasporti marittimi di sostanze pericolose e a specifici obiettivi di qualità ambientale;

a promuovere con la massima sollecitudine un apposito provvedimento normativo, anche con caratteristiche d'urgenza, che:

stabilisca in via immediatamente cogente misure rivolte a vietare o a disincentivare l'ingresso nelle acque territoriali nazionali delle navi petroliere monoscafo costruite da oltre 15 anni;

introduca un regime di corresponsabilizzazione in capo ai destinatari dei carichi pericolosi per i danni prodotti dal loro sversamento in mare, al fine di obbligare il sistema industriale a scegliere i vettori marittimi per il trasporto degli approvvigionamenti non solo sulla base dei costi dei noli ma anche in virtù delle garanzie di sicurezza offerte;

ratifichi con urgenza la Convenzione internazionale «Bunker Oil», per l'assicurazione dei danni prodotti dallo sversamento in mare dei carburanti necessari per il funzionamento dei motori delle navi;

ad assumere una iniziativa immediata nei confronti dell'Unione europea per promuovere una riunione dei Ministri dell'ambiente dei paesi membri volta a valutare ulteriori possibilità di intervento nelle vicende in argomento.

**MOZIONE CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO, AI
SENSI DELL'ARTICOLO 157 DEL REGOLAMENTO, SUL
COMMERCIO EQUO E SOLIDALE**

IOVENE, ANGIUS, BOCO, BORDON, CREMA, MALABARBA, MARINO, ACCIARINI, BAIO DOSSI, BARATELLA, BASSANINI, BASSO, BASTIANONI, BATTAGLIA Giovanni, BATTAFARANO, BATTISTI, BEDIN, BETTONI BRANDANI, BONAVITA, BONFIETTI, BRUTTI Paolo, CHIUSOLI, CORTIANA, D'ANDREA, DE PAOLI, DE PETRIS, DE ZULUETA, DI GIROLAMO, DONATI, FILIPPELLI, FORCIERI, FORLANI, GAGLIONE, GASBARRI, GIARETTA, GIOVANELLI, LIGUORI, LONGHI, MACONI, MAINARDI, MARTONE, MICHELINI, MONTALBANO, MONTICONE, MONTINO, MURINEDDU, NOVI, PAGLIARULO, PASQUINI, PETERLINI, PIATTI, PIZZINATO, RIGONI, RIPAMONTI, ROTONDO, SCALERA, SODANO Tommaso, SOLIANI, TOGNI, TOIA, TONINI, VERALDI, VICINI, VITALI, VIVIANI, ZANCAN. – Il Senato,

(1-00098 p.a.)
(24 ottobre 2002)

constatato:

che il prezzo del caffè grezzo negli ultimi cinque anni è crollato dell'80% passando dai 550 dollari al quintale del 1997 agli attuali 100 dollari, con costi di produzione superiori al costo di vendita;

che stessa sorte ha avuto il prezzo del cacao, il quale, dopo circa 15 anni nei quali il cacao grezzo ha aumentato il suo valore, nel 2000 ha toccato il suo record negativo ventennale e che tale tendenza continua creando notevoli problemi ai Paesi, ai produttori e alle centinaia di migliaia di persone che con la coltivazione della pianta del cacao vivono in molte parti del mondo;

che il caffè è la terza merce scambiata nel mondo dopo petrolio e acciaio, con una sua organizzazione, l'Organizzazione internazionale del caffè (OIC), ed una Borsa internazionale;

che questo crollo è dovuto ad un forte aumento della produzione, con l'aggiunta di un nuovo paese produttore (il Vietnam), e ad un consumo solo in lievissima crescita;

che oggi il 40% del mercato mondiale del caffè è nelle mani di quattro grandi multinazionali: la Procter & Gamble, la Philip Morris, la Kraft e la Nestlè;

che questa grande concentrazione, secondo i dati della Banca Mondiale, è una delle cause che ha fatto scendere il costo del chicco grezzo dell'80% lasciando nelle mani dei coltivatori solo il 7% del prezzo finale di un etto di caffè lavorato;

che la coltivazione del caffè è una risorsa fondamentale per numerosi paesi, dall'America Latina al Sud-Est asiatico, che occupa oltre 50 milioni di lavoratori e milioni di imprese agricole prevalentemente di piccole e medie dimensioni;

che il totale della produzione mondiale, dati del 2001, è stato di 110 milioni di sacchi, 60 chili l'uno, con un consumo totale di 102 milioni di sacchi;

che a seguito di questa crisi le organizzazioni umanitarie prevedono che, solo nel Centroamerica, circa un milione e mezzo saranno le persone alla fame;

considerato:

che la coltivazione del caffè ha una dimensione umana che riguarda milioni di persone di paesi impoveriti o in via di sviluppo, dal Kenia al Costa Rica, dal Vietnam al Brasile, rappresentando molto spesso l'unica risorsa di guadagno e di sopravvivenza;

che negli ultimi anni il commercio equo e solidale si è rivelato uno dei modi più efficaci per promuovere lo sviluppo;

che la Carta europea dei criteri del commercio equo e solidale recita:

«Il commercio equo e solidale è un approccio alternativo al commercio convenzionale; esso promuove giustizia sociale ed economica, sviluppo sostenibile, rispetto per le persone e per l'ambiente, attraverso il commercio, l'educazione e l'azione politica. Il suo scopo è riequilibrare i rapporti con i Paesi economicamente meno sviluppati, migliorando l'accesso al mercato e le condizioni di vita dei produttori svantaggiati, attraverso una più equa distribuzione dei guadagni. Il commercio equo e solidale è una relazione paritaria fra tutti i soggetti coinvolti nella catena di commercializzazione: produttori, lavoratori, Botteghe del Mondo, importatori e consumatori.

Il commercio equo e solidale:

promuove migliori condizioni di vita nei Paesi economicamente meno sviluppati rimuovendo gli svantaggi sofferti dai produttori per facilitarne l'accesso al mercato;

tramite la vendita di prodotti, divulga informazioni sui meccanismi economici di sfruttamento, favorendo e stimolando nei consumatori la crescita di un atteggiamento alternativo al modello economico dominante e la ricerca di nuovi modelli di sviluppo;

organizza rapporti commerciali e di lavoro senza fini di lucro e nel rispetto e valorizzazione delle persone;

promuove i diritti umani, in particolare dei gruppi e delle categorie svantaggiate;

mira alla creazione di opportunità di lavoro a condizioni giuste tanto nei Paesi economicamente svantaggiati come in quelli economicamente sviluppati;

favorisce l'incontro fra consumatori critici e produttori dei Paesi economicamente meno sviluppati;

sostiene l'autosviluppo economico e sociale;

stimola le istituzioni nazionali ed internazionali a compiere scelte economiche e commerciali a difesa dei piccoli produttori, della stabilità economica e della tutela ambientale;

promuove un uso equo e sostenibile delle risorse ambientali»;

che l'esperienza del commercio equo e solidale si è rivelata un importante strumento per favorire lo sviluppo dell'uomo e per promuovere regole internazionali in materia economica e commerciale ispirate a maggiore giustizia ed equità tra Nord e Sud del mondo;

che il principale obiettivo del commercio equo e solidale, a breve termine, è fornire maggiori opportunità ai piccoli produttori e ai lavoratori dei paesi in via di sviluppo e, in tal modo, apportare un contributo alla promozione di un sviluppo sociale ed economico durevole per le loro popolazioni;

che, a più lungo termine, il commercio equo e solidale mira a orientare il sistema commerciale internazionale in un senso più equo, istituendo un esempio ed esercitando pressioni su governi, organizzazioni internazionali e imprese affinché ne riconoscano e adottino le componenti principali;

che il commercio equo e solidale opera in senso positivo sulla sensibilizzazione globale in merito alle relazioni Nord-Sud, soprattutto attraverso il rafforzamento della cooperazione da cittadino a cittadino;

che il commercio equo e solidale garantisce ai produttori un rapporto continuativo ed un «prezzo equo», cioè che copra i costi di produzione, di esportazione, di importazione e di distribuzione ed anche le necessità primarie del produttore. Il «prezzo equo» in alcuni casi è determinato sulla base degli *standard* internazionalmente riconosciuti, come ad esempio il prezzo equo minimo per il caffè, che si basa su quei 120 dollari per 100 libbre fissati come prezzo minimo negli Accordi Internazionali del caffè; in altri le organizzazioni del commercio equo e i produttori stabiliscono di comune accordo il «prezzo equo», sulla base del costo delle materie prime, del costo del lavoro locale, della retribuzione dignitosa e regolare. Il «prezzo equo» viene mantenuto anche nei casi in cui crolli il prezzo, garantendo comunque, grazie all'eliminazione di tutte quelle intermediazioni speculative dalla filiera produttiva e distributiva, al produttore un sicuro guadagno;

che in Europa sono nati diversi marchi di garanzia nazionali per la necessità di inserire i prodotti equi e solidali anche in canali distributivi tradizionali nazionali: il primo di essi, Max Havelaar, è stato fondato nel 1986 in Belgio per poi diffondersi in Francia, Svizzera, Danimarca, Finlandia, Norvegia e Svezia; di seguito sono nati TransFair International in Germania, Austria, Lussemburgo, Giappone, Stati Uniti, Canada e Italia; in Inghilterra il marchio di garanzia porta il nome di Fair Trade Foundation e in Irlanda di Irish Fair Trade Network;

che in Italia, dopo la nascita del marchio di garanzia TransFair, gestito dall'Associazione TransFair Italia, associazione senza scopo di lucro costituita da organizzazioni che operano nel campo della solidarietà, della cooperazione internazionale, dell'educazione allo sviluppo e aderente a FLO (Fair Trade Label Organization), nel 1994, per i prodotti del commercio equo e solidale, prima presenti in Italia solo nelle Botteghe del Mondo (circa 200 punti vendita nel 1995) e in alcuni canali di piccolo dettaglio, è iniziata la diffusione in mercati più ampi ed in particolare in alcune catene della grande distribuzione organizzata;

che, secondo i dati provenienti da varie agenzie di ricerca, i prodotti equi e solidali sono disponibili in circa il 35% della distribuzione italiana;

che dai dati relativi all'anno 2000, tratti da «Fair Trade in Europe 2001», risulta che in Italia le Botteghe del Mondo – organizzazioni non profit che vendono prodotti equi e solidali – sono 374, in Europa 2.740 in 18 Paesi, i supermarket che vendono prodotti del commercio equo e solidale sono 2.620 in Italia, 43.100 in 18 Paesi europei, gli importatori sono 7 con l'esclusione delle Botteghe che importano direttamente in Italia, 97 in 18 Paesi europei, i volontari sono 1.500 in Italia, 96.000 in 18 Paesi europei, con un fatturato stimato superiore ai 16.100.000 euro in Italia, 369.000.000 euro in Europa;

che numerosi comuni italiani hanno emanato specifiche delibere per favorire l'uso di prodotti equi e garantiti nelle manifestazioni pubbliche;

che le Regioni Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Toscana, Veneto e Umbria hanno emanato apposite leggi regionali per la promozione e lo sviluppo del commercio equo e solidale;

rilevato:

che il Parlamento Europeo ha approvato una risoluzione l'8 ottobre 1991 sul sostegno attivo ai piccoli coltivatori di caffè del Terzo Mondo mediante una politica mirata di approvvigionamento e di introduzione di tale prodotto di provenienza del commercio equo e solidale nelle istituzioni comunitarie;

che il Parlamento Europeo, dopo un intenso lavoro dell'eurodeputato italiano Alex Langer, ha approvato una risoluzione sulla promozione del commercio equo e solidale fra Nord e Sud, la n. A3-0373/93 del 19 gennaio 1994;

che nel 1998 è stata approvata dal Parlamento Europeo la risoluzione n. 198/98 sul commercio equo e solidale nella quale, tra l'altro, si chiede alla Commissione Europea:

«1. di fare in modo che il sostegno al commercio equo e solidale diventi elemento integrante della politica estera di cooperazione allo sviluppo e commerciale dell'UE, compreso lo sviluppo di codici di condotta per le società multinazionali operanti nei paesi in via di sviluppo, e, in particolare, di garantire un adeguato coordinamento tra le direzioni e i servizi competenti nonché di istituire le necessarie strutture amministrative per metterlo in pratica;

2. che la promozione del commercio equo e solidale sia inserita come strumento di sviluppo nella conclusione di un nuovo accordo con i paesi dell'Africa, dei Caraibi e del Pacifico (ACP)»;

che la comunicazione della Commissione Europea al Consiglio sul commercio equo e solidale del 1999 recita: «Va rilevato che, se il commercio equo e solidale può essere considerato come una forma di "commercio leale", di solito il termine viene utilizzato per designare pratiche commerciali non solo moralmente corrette, ma specificamente intese a rafforzare la posizione economica dei piccoli produttori che altrimenti rischiano di trovarsi marginalizzati dai flussi di scambio convenzionali. Si parla più propriamente di "commercio leale" o di

"pratiche commerciali moralmente corrette" in riferimento alle attività delle società multinazionali operanti nei paesi in via di sviluppo (per esempio codici di condotta), intese a dimostrare le loro responsabilità etiche e sociali nei confronti dei dipendenti o dei soci»;

che la citata comunicazione della Commissione al Consiglio del 1999 ha definito, al punto 2, «Il concetto di commercio equo e solidale», che «la pratica del commercio equo e solidale favorisce particolarmente i piccoli produttori, soprattutto agricoltori e artigiani, i quali spesso vivono in regioni rurali periferiche e non producono in quantità sufficiente per esportare direttamente, cosicché dipendono da intermediari sia per la vendita dei prodotti che per l'assunzione di credito. Alcuni di essi hanno cercato di ridurre tale dipendenza associandosi in cooperative e mettendo in comune risorse, attrezzature e competenze tecniche e talvolta anche servizi collettivi come la sanità e l'istruzione. Le organizzazioni commerciali alternative – di cui si farà menzione più avanti – possono dare una spinta decisiva allo sviluppo di queste cooperative, con il pagamento di un prezzo equo e con la prestazione di assistenza di vario tipo, dall'acquisto di un fax alla consulenza in materia di esportazioni. Tra le iniziative di questo genere possono rientrare il pagamento di anticipi ai produttori e l'instaurazione di rapporti contrattuali che offrano a questi ultimi una sicurezza a lungo termine. In questo modo viene garantita la stabilità dei redditi, il che facilita la pianificazione e l'investimento, e i produttori possono esercitare un maggiore controllo sulla trasformazione e commercializzazione dei loro prodotti. Una parte del reddito può essere persino utilizzata per accrescere la capacità, per esempio in vista della costituzione di organizzazioni di produttori – come si è osservato in precedenza – o per l'allestimento di strutture che permettano di aggiungere valore, come la trasformazione del caffè. Va sottolineato che i profitti ricavati dal commercio equo e solidale vanno a beneficio di un'intera comunità e non di singoli individui. Il concetto di commercio equo e solidale si applica principalmente agli scambi tra paesi in via di sviluppo e paesi economicamente avanzati. Esso non incide direttamente sui beni prodotti all'interno dell'UE, dove le norme sociali ed ambientali sono già sancite dalla legge.

Le azioni in materia di commercio equo e solidale sorgono per iniziativa di organizzazioni non governative private. Esse si basano su un sistema di incentivi, nel senso che poggiano sulla scelta dei consumatori e non cercano di manovrare il commercio o di erigere barriere per impedire l'accesso al mercato di taluni paesi. Il consumatore ha così la possibilità di elevare il tenore di vita dei produttori nei paesi in via di sviluppo grazie ad un approccio sostenibile ed orientato verso il mercato»;

che la Commissione Europea, nella comunicazione n. 366 del 2002, «Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility», nel paragrafo 3.4, «Social and eco-labels», e nella comunicazione n. 416 del 2002, «Promoting Core Labour Standards and Improving Social Governance in the Context of Globalization», paragrafo 5.3, «Private and voluntary schemes for the promotion of core labour standards: Social labelling and industry codes of conduct», sostiene la necessità di sistemi

chiari di certificazione sociale e definisce tuttavia l'esperienza dei marchi di garanzia di commercio equo e solidale come una delle esperienze più avanzate di certificazione sociale;

che i prodotti attualmente venduti nell'Unione Europea attraverso le varie iniziative di commercio equo e solidale sono principalmente caffè, manufatti artigianali, tè, cioccolato, frutta secca, miele, zucchero, banane, ecc., tra i quali recano attualmente il marchio di garanzia di commercio equo e solidale caffè, cacao, banane, zucchero, miele, tè, succhi, riso, fiori e palloni. Secondo le stime il fatturato nell'Unione Europea si aggirava intorno a 175 milioni di euro nel 1994 e tra i 200 e i 250 milioni di euro nel 1997; di questo fatturato globale, il 60% circa è costituito da prodotti alimentari, di cui il caffè rappresenta a sua volta la metà. Tuttavia il caffè equo e solidale rappresenta appena il 2% di tutto il caffè commercializzato nell'Unione Europea;

che, nell'insieme, l'11% della popolazione dell'Unione Europea ha già acquistato prodotti equi e solidali, con ampie variazioni da un paese all'altro, che vanno dal 3% in Portogallo e Grecia al 49% dei Paesi Bassi;

che la libera imprenditoria, produzione e vendita del caffè è minacciata dalla concentrazione in poche mani del controllo del mercato mondiale, che delocalizza la grande produzione verso aree nuove a più basso costo salariale e sociale (come nel caso del Vietnam), determinando bassissimi costi alla produzione a cui, peraltro, non corrispondono poi investimenti di sviluppo o diminuzioni di prezzo al dettaglio. È un sistema di globalizzazione selvaggio che, di fatto, nega qualsiasi libertà di mercato e di concorrenza leale, depredando il territorio e sfruttando le manodopere locali con forme di lavoro e di remunerazione spesso simili alla schiavitù, impegna il Governo:

ad introdurre a pieno titolo il sostegno al commercio equo e solidale come elemento integrante della politica estera di cooperazione allo sviluppo e commerciale dell'Italia nei confronti dei paesi in via di sviluppo;

ad introdurre a pieno titolo il sostegno ai prodotti del commercio equo e solidale garantiti secondo gli *standard* delle organizzazioni esterne di certificazione del Fair Trade, come le organizzazioni associate in Fairtrade Labelling Organizations;

a mettere in atto misure di sostegno fiscale in favore delle organizzazioni di commercio equo e solidale al fine di far crescere anche in Italia questa importante esperienza;

a promuovere attraverso apposite campagne informative televisive, radiofoniche e sulla carta stampata le esperienze di commercio equo e solidale come strumento di lotta alla povertà al fine di sensibilizzare i cittadini italiani;

a favorire la presenza nelle scuole di programmi di educazione allo sviluppo e alla solidarietà internazionale, contrasto alla povertà e lotta alla fame, per una maggiore conoscenza delle risorse naturali e per un loro uso consapevole.

**INTERPELLANZA CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO,
AI SENSI DELL'ARTICOLO 156-BIS DEL REGOLAMEN-
TO, SULL'ALIENAZIONE DI IMMOBILI DEMANIALI**

MARINO, MUZIO, PAGLIARULO. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso:

(2-00287 p.a.)
(21 gennaio 2003)

che l'articolo 7 del decreto-legge 24 dicembre 2002 dispone che l'Agenzia del demanio è autorizzata a procedere a dismissioni urgenti di alcuni immobili – indicati negli allegati A e B – anche in blocco e a trattativa privata;

che l'alienazione di tali immobili è considerata urgente con particolare riferimento a quelli il cui prezzo di vendita sia fissato secondo criteri e valori di mercato;

che la norma dispone altresì che «la vendita fa venire meno l'uso governativo, le concessioni in essere e l'eventuale diritto di prelazione spettante a terzi anche in caso di rivendita»;

che in particolare nella città di Napoli risultano alienabili la Centrale telefonica Amedeo – Via Crispi – e la Centrale telefonica di Piazza Nolana (Tab. A), nonché la Manifattura Tabacchi di Via Galileo Ferraris (Tab. B),

gli interpellanti chiedono di sapere se risultino già alienati o stiano per essere alienati in tutto o in parte i predetti immobili a trattativa privata, chi siano gli acquirenti, quale sia il prezzo di vendita ed in base a quali criteri e valori di mercato sia stato fissato.

INTERPELLANZA ED INTERROGAZIONI SULL'ALIENAZIONE DI IMMOBILI DEMANIALI

I. Interpellanza

CADDEO. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso (2-00300)
che: (30 gennaio 2003)

il 27 dicembre scorso l'Agenzia del Demanio, autorizzata da un apposito decreto-legge, avrebbe venduto alla S.p.A. Fintecna il Palazzo delle Poste di Milano, le Torri dell'Eur già sede del Ministero delle finanze, gli stabili del Ministero dell'economia di Tor Pagnotta e La Rustica a Roma, sei sottocentrali telefoniche localizzate a Roma e a Napoli, nonché 27 immobili dell'ETI; (Già 3-00805)

questa vendita sarebbe avvenuta per un valore di libro di 500 – 600 milioni di euro e quindi non ci sarebbe stata una valutazione accurata e realistica dell'effettivo valore di mercato di immobili che, cambiando destinazione d'uso, appaiono in grado di spuntare prezzi di gran lunga superiori;

non appare chiaro come l'Agenzia del Demanio abbia potuto alienare i 27 immobili di proprietà dell'ETI, una società in via di privatizzazione di cui si sarebbe così svalutato il patrimonio distorcendo, di conseguenza, la sua collocazione sul mercato;

non si capisce come sia stato possibile alienare, tra questi immobili dell'ETI, l'ex manifattura tabacchi di Cagliari, che a seguito della dismissione dell'attività in forza dell'art. 14 dello Statuto speciale della Sardegna deve passare nella disponibilità della Regione,

l'interrogante chiede di conoscere:

che cosa sia stato effettivamente ceduto a Fintecna e se ed in quale data sia stato stipulato il necessario atto notarile;

quale sia il valore relativo a ciascun immobile e come sia stato stimato;

come abbia potuto l'Agenzia del Demanio alienare beni di proprietà dell'ETI e di una Regione ad autonomia speciale;

come e con quale procedura sia stata individuata Fintecna al posto di Infrastrutture S.p.A., recentemente costituita per curare la cartolarizzazione e la vendita del patrimonio dello Stato.

II. Interrogazioni

PIZZINATO, TOIA, CORTIANA, MALABARBA, PAGLIARULO, (3-00822)
MACONI, MARINO. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – (23 gennaio 2003)
Premesso che:

il decreto-legge 24 dicembre 2002 – il cui esame per la conversione in legge è tuttora in corso alla Camera dei deputati – all'articolo 7 dispone

che l’Agenzia del demanio è autorizzata a procedere a dismissioni urgenti di alcuni immobili, indicati negli allegati A e B, anche in blocco e a trattativa privata, perché viene considerata urgente la vendita di tali immobili, in particolare con riferimento a quello il cui prezzo di vendita viene fissato secondo criteri e valori di mercato;

le norme di tale decreto dispongono altresì che «la vendita fa venire meno l’uso governativo, le concessioni in essere e l’eventuale diritto di prelazione spettante a terzi anche in caso di vendita»;

in Lombardia risultano alienabili il Palazzo delle Poste di Milano, la Sottocentrale telefonica di Porta Romana (Milano), la Sottocentrale telefonica di via Magoffa (Milano), la Sottocentrale telefonica di Porta Venezia (Milano), la Sottocentrale telefonica di Via Belfiore (Milano) – Tabella A, la Manifattura tabacchi di Viale Fulvio Testi 131 (Milano) nella cui sede vi è il Centro sociale – ricreativo anziani con relativa bocciola (Quartiere Niguarda) e il deposito generi di Monopolio di Brescia – Tabella B,

gli interroganti chiedono di sapere:

se risultino già alienati o stiano per essere alienati in tutto o in parte i predetti immobili a trattativa privata, chi siano gli acquirenti, quale sia il prezzo di vendita ed in base a quali criteri e valori di mercato sia stato fissato;

se corrisponda al vero che lo scorso 27 dicembre l’Agenzia del Demanio, tra l’altro, avrebbe già venduto il Palazzo delle Poste e la Manifattura tabacchi di Milano e in tale caso a quale prezzo e come si ritenga di garantire la fruizione del Centro sociale alle migliaia di anziani del Quartiere di Niguarda-Bicocca;

se corrisponda al vero che l’acquirente di detti ed altri immobili sia la Fintecna, a quali prezzi siano stati venduti e perché detti immobili sarebbero stati ceduti alla Fintecna al posto di Infrastrutture S.p.A., appositamente costituita per curare la cartolarizzazione e la vendita del patrimonio dello Stato.

VIVIANI. – *Al Ministro dell’economia e delle finanze.* – Premesso che:

(3-00845)
(4 febbraio 2003)

l’articolo 7 del decreto – legge 24 dicembre 2002, n. 282, autorizza l’Agenzia del Demanio, con urgenza, alla vendita, anche in blocco e a trattativa privata, di alcuni immobili, indicati negli allegati A e B del medesimo decreto – legge, al fine di contribuire al perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica;

nell’alienazione di detti immobili sarà data precedenza a quelli per i quali il prezzo di vendita è fissato secondo criteri e valori di mercato;

tra detti immobili, nell’allegato B, si trova anche la Manifattura tabacchi di Verona, situata in posizione urbanisticamente strategica rispetto alle direttrici di sviluppo territoriale della città;

per tali ragioni detto immobile risulta di particolare interesse pubblico, sia per la possibile dislocazione di servizi pubblici, sia come area

di servizio della Fiera di Verona, che confina con detta area della Manifattura tabacchi;

organi di stampa nazionali e locali informano che la vendita in blocco dei suddetti immobili sarebbe già avvenuta in data 27 dicembre 2002 a favore della società finanziaria Fintecna del Gruppo IRI, tra l'altro capofila per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina,

si chiede di sapere:

come, quanto e con quali criteri sia stato fissato il prezzo di vendita e a quale prezzo effettivo sia stata realizzata la eventuale vendita;

se detto immobile risulti alienato e quali rapporti siano stati posti in essere con il Comune di Verona o altro ente pubblico interessati all'acquisto.

