SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

Giovedì 3 marzo 2005

754ª e 755ª Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

I. Avvio della discussione generale del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° febbraio 2005, n. 8, recante disposizioni urgenti per lo svolgimento delle elezioni amministrative del 2005 *(Approvato dalla Camera dei deputati) (Voto finale con la presenza del numero legale) – Relatore* MALAN *(Relazione orale).* **(3314)**

II. Votazioni per l'elezione di due componenti del Consiglio di Presidenza della giustizia amministrativa e di due componenti del Consiglio di Presidenza della Corte dei conti *(Votazioni a scrutinio segreto con la maggioranza assoluta dei componenti del Senato).*

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – Modifiche alla Parte II della Costituzione. *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).* **(2544-B)**

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1000)

– DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – CONSIGLIO REGIONALE DELLA PUGLIA. – Disposizioni concernenti la forma di governo regionale. **(1941)**

– DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – CONSIGLIO REGIONALE DELLA CALABRIA. – Modifiche ed integrazioni degli articoli 122 e 126 della Costituzione. **(2025)**

– DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – VIZZINI ed altri. – Modifica degli articoli 121 e 126 della Costituzione. **(2556)**

– DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE. – Modifica all'articolo 126 della Costituzione. **(2651)**

(Voto finale con la presenza del numero legale).

IV. Discussione del disegno di legge:

Misure per l'internazionalizzazione delle imprese, nonché delega al Governo per il riordino degli enti operanti nel medesimo settore *(Approvato dalla Camera dei deputati, modificato dal Senato e nuovamente modificato dalla Camera dei deputati) – Relatore* PONTONE *(Relazione orale).* **(3034-B)**

alle ore 16

Interpellanza e interrogazioni.

INTERPELLANZA CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 156-*BIS* DEL REGOLAMENTO, ED INTERROGAZIONI SUI DISAGI ARRECATI DAL MALTEMPO ALLA CIRCOLAZIONE SULL'AUTOSTRADA SALERNO-REGGIO CALABRIA

I. Interpellanza

MANZIONE, VERALDI, BAIO DOSSI, BASTIANONI, BATTISTI, BEDIN, CAMBURSANO, CASTELLANI, CAVALLARO, COLETTI, COVIELLO, DALLA CHIESA, D'AMICO, D'ANDREA, DANIELI Franco, DATO, DETTORI, DINI, FORMISANO, GAGLIONE, GIARETTA, LAURIA, LIGUORI, MAGISTRELLI, MANCINO, MONTAGNINO, MONTICONE, PETRINI, RIGONI, SCALERA, SOLIANI, TREU, VALLONE, ZANDA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno.* – Premesso che: (2-00671 *p.a.*) (1° febbraio 2005)

da più di una settimana i servizi meteorologici avevano annunciato che il forte peggioramento delle condizioni meteorologiche e abbondanti nevicate, anche a bassa quota, avrebbero interessato il Centro-Sud della penisola;

come previsto, a partire da mercoledì 26 gennaio 2005 le regioni del Centro-Sud Italia sono state investite da una nevicata di particolare intensità, che si è trasformata in una vera e propria calamità naturale, con gravissimi disagi verificatisi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, dove centinaia di automobilisti e autotrasportatori sono rimasti intrappolati e abbandonati per oltre 48 ore in mezzo alla neve;

in particolare, l'ANAS si è dimostrata del tutto incapace di approntare le misure necessarie a far fronte alla situazione di emergenza attraverso i mezzi spazzaneve e spargisale; gli interventi messi in atto dal centro di coordinamento operativo dell'ANAS sono risultati inefficaci e mal coordinati; addirittura, nonostante fosse stata presa la decisione di chiudere l'autostrada, di fatto non sono stati chiusi tempestivamente i numerosi accessi;

la stessa protezione civile non è stata in grado di portare i soccorsi necessari agli automobilisti, i quali sono rimasti privi di ogni tipo di assistenza, anche la più elementare come quella di un pasto caldo e di coperte; alcuni di essi sono stati addirittura ricoverati nei vicini ospedali per un inizio di assideramento;

di fronte all'emergenza, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha dichiarato di voler avviare un'indagine al fine di appurare le responsabilità e le carenze registratesi nelle operazioni di soccorso,

si chiede di sapere:

per quali motivi, nonostante il lanciato allarme sui rischi derivanti dalle previste abbondanti nevicate, la protezione civile e l'ANAS non siano stati in grado di affrontare tempestivamente l'emergenza;

se il Governo non ritenga opportuna un'illustrazione in sede parlamentare al fine di individuare nel più breve tempo possibile i responsabili dalla situazione verificatasi sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria con il coinvolgimento di centinaia di cittadini;

se il Governo non ritenga in particolare di riferire circa i motivi del mancato funzionamento del centro di coordinamento nazionale facente capo al Ministero dell'interno e al Ministero delle infrastrutture, al quale spettava il compito di coordinare le operazioni di prevenzione e soccorso.

II. Interrogazioni

VERALDI, MANZIONE. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso: (3-01931) (1° febbraio 2005)

che da oltre 48 ore la morsa della neve attanaglia il tratto dell'autosole Lauria-Lagonegro, con il blocco della circolazione che coinvolge centinaia di mezzi pesanti e di automobili;

che per soccorrere gli automobilisti solo dopo molte ore sono intervenuti unità dell'ANAS, gruppi di volontari e agenti dei comuni della zona;

che tuttora perdura l'imponente ostruzione dell'area autostradale per diversi chilometri, con gravissimi pericoli per la salvezza degli occupanti degli automezzi;

che l'imminente tempesta di neve era stata puntualmente segnalata dal Dipartimento della protezione civile senza che fossero allertati i responsabili delle unità operative proposte al traffico, soprattutto allo scopo di chiudere immediatamente tutti gli accessi al tratto autostradale maggiormente interessato dall'eccezionale emergenza climatica;

che non solo l'allarme non è scattato tempestivamente, ma è mancata qualunque iniziativa volta al coordinamento tra le varie strutture amministrative (ANAS, protezione civile, prefetture, comuni e province, forze di polizia, autorità militari) e alla conseguente organizzazione dei soccorsi;

che in occasione dell'analoga emergenza verificatasi sull'Autosole nel tratto appenninico Firenze-Bologna della primavera 2004 proprio il coordinamento tra le varie competenze amministrative era stato individuato come strumento essenziale per fronteggiare – in futuro – analoghe calamità naturali,

si chiede di sapere:

quali siano le valutazioni e gli intendimenti del Governo in ordine a tale vicenda;

in particolare, se il Governo non ritenga opportuno che vengano rimossi dai rispettivi incarichi i colpevoli dell'incredibile catena di omis-

sioni, di ritardi e di errori, la cui responsabilità politica non può comunque, a giudizio degli interroganti, non essere ricondotta al vertice del Ministero.

DEMASI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso: (3-01932) (1° febbraio 2005)

che le regioni del sud sono state raggiunte da una grave perturbazione che, provenendo dal nord Europa, si è accompagnata ad un brusco abbassamento delle temperature e ad un innevamento – anche a basse quote – del tutto eccezionali per intensità e durata;

che il fenomeno atmosferico è stato particolarmente sofferto dalle popolazioni locali, non abituate a tanta inclemenza e non preparate a reagire a condizioni atmosferiche così avverse;

che le basse temperature ed i fenomeni connessi erano stati ampiamente previsti ed annunziati dai bollettini meteorologici;

che, pertanto, sarebbe stato possibile predisporre interventi e soccorsi per le eventuali vittime dell'inclemenza del tempo;

che, invece, i veicoli in circolazione sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria sono rimasti abbandonati a se stessi per molte ore senza che gli enti competenti intervenissero;

che tale latitanza si è protratta anche nelle giornate successive alla comparsa del fenomeno;

che nel telegiornale in onda su RAI Uno alle ore 13,30 del 28.1.05 l'inviata, in diretta, comunicava che lungo l'intera tratta autostradale tra Salerno e Sala Consilina non aveva notato la presenza di alcun mezzo sgombraneve. Tali mezzi, guarda caso, si sarebbero trovati tutti oltre la cittadina di Sala Consilina;

che la disavventura dei passeggeri in transito, i servizi televisivi andati in onda e, per ultimo, la cronaca del TG1 delle 13,30 del 28.1.05 sono sintomatici di disorganizzazione e mancanza di professionalità,

si chiede di conoscere:

se e quali iniziative si intenda attivare per approfondire i motivi dei ritardi che si sono registrati nei soccorsi agli automobilisti rimasti bloccati sull'autostrada Salerno/Reggio Calabria in occasione delle violente nevicate verificatesi nei giorni 26.1.05 e successivi:

se e quali iniziative si intenda assumere per verificare l'opportunità di continuare a mantenere il servizio neve fuori dalle responsabilità dirette del servizio civile.

INTERROGAZIONE SULLA CONDIZIONE DI RISCHIO DEL FIUME BISAGNO

FORCIERI. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Considerata la preoccupante condizione di rischio del fiume Bisagno, che ciclicamente provoca straripamenti con gravi danni per un bacino di oltre 150.000 abitanti; (3-01237) (23 settembre 2003)

considerato:

che la Provincia di Genova ha studiato un progetto per la messa in sicurezza degli argini del Bisagno per un costo complessivo di 150 milioni di euro a fronte di una attuale disponibilità di 4 milioni di euro assegnati per la realizzazione dello scolmatore ad una ditta italo-francese;

che gli enti locali liguri hanno accantonato tra i 25 e i 50 milioni di euro per la manutenzione lungo il corso del Bisagno;

che gli studi per la messa in sicurezza del Bisagno hanno evidenziato come l'ultima tratta del fiume antistante la foce, per un percorso di 1,2 chilometri, fu coperta nel 1930, riducendo considerevolmente il deflusso delle acque e restringendo il letto del fiume a monte da 70 a 48 metri; inoltre l'altezza delle volte misura 3,5 metri a fronte dei 5 metri di altezza degli argini;

che dal 1945 tale situazione ha causato danni per centinaia di milioni di euro al territorio;

che nell'alluvione del 1970, conseguenza dello straripamento del Bisagno, morirono 15 persone;

che nella stessa regione Liguria anche il fiume Entella, nella zona del Tigullio, presenta lo stesso indice di pericolosità e che la provincia di Genova ha presentato e sta lavorando ad un progetto per la messa in sicurezza degli argini del fiume Entella per un costo complessivo di 30 milioni di euro a fronte dello stanziamento del Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio di 8 milioni di euro,

si chiede di sapere:

se il Ministero dell'ambiente intenda farsi carico del grave rischio che in assenza di interventi mirati i due fiumi, Bisagno ed Entella, rappresentano per la popolazione e il territorio;

se il Ministero dell'ambiente abbia previsto lo stanziamento di finanziamenti adeguati alla realizzazione di opere di messa in sicurezza degli argini dei fiumi suddetti, e in particolare per il ripristino della tratta finale del Bisagno, come da progetti presentati dalla provincia di Genova;

quali siano le iniziative, e quali i tempi di realizzazione, che il Ministero dell'ambiente intenda attivare a favore della salvaguardia del territorio ligure e della sua popolazione e a favore della prevenzione dei danni drammaticamente pronosticabili in caso di pioggia torrenziale.

INTERROGAZIONE SULLE MISURE DI SICUREZZA ADOTTATE A FAVORE DELLE TRUPPE ITALIANE IN AFGANISTAN

DE ZULUETA, IOVENE, FORCIERI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro degli affari esteri e al Ministro della difesa.* – Premesso: (3-00686) (23 ottobre 2002)

che il contingente di Alpini che sarà inviato dal nostro Paese in Afghanistan dovrà operare anche nelle montagne di Tora Bora, che sono state oggetto dei bombardamenti più pesanti effettuati dalle forze armate americane nel recente conflitto;

che lo scopo dei bombardamenti era colpire le forze talebane all'interno di rifugi sotterranei e che, quindi, sono stati sicuramente impiegati ordigni penetranti caricati con uranio depleto;

che, in particolare, probabilmente risultano essere state impiegate bombe termobariche contenenti ciascuna 2000 litri di idrocarburi, capaci di sviluppare una potenza esplosiva pari a circa un quarto della bomba di Hiroshima, e che tali bombe (un'esplosione è, per definizione, una reazione chimica incontrollata) hanno sicuramente prodotto, nelle reazioni secondarie, una grande quantità di sostanze chimiche cancerogene;

che i lavori della commissione Mandelli si sono conclusi stabilendo il fatto che c'è stato un eccesso di casi di linfomi tra il personale militare italiano impiegato nei Balcani, tumori non riconducibili ad altro se non al loro impegno nei luoghi del conflitto,

si chiede di sapere:

se siano stati previsti *screening* medici appropriati per i nostri militari da impiegare in Afganistan, come *screening* preventivi, prima della partenza, controlli durante la missione, al termine della missione stessa e per gli anni a venire;

quali misure anti – NBC siano state adottate, evidentemente diverse e più efficaci di quelle messe in atto nei Balcani;

se sia stato, altresì, previsto di subordinare l'invio (ancorché l'impegno sul terreno operativo) delle nostre truppe ad una preventiva analisi dello stato di effettiva contaminazione delle zone di operazione militare.