SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

Giovedì 23 giugno 2005

826ª e 827ª Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 9,30

I. Avvio delle discussioni generali dei disegni di legge:

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

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

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1000)

II. Seguito dell'avvio della discussione generale dei disegni di legge:

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

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

III. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 26 aprile 2005, n. 63, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo e la coesione territoriale, nonchè per la tutela del diritto d'autore. Disposizioni concernenti l'adozione di testi unici in materia di previdenza obbligatoria e di previdenza complementare *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) – Relatore* MALAN *(Relazione orale).* **(3400-B)**

IV. Seguito della discussione dei disegni di legge:

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

2. Disposizioni concernenti la prevenzione e il divieto delle pratiche di mutilazione genitale femminile *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa del senatore Consolo e dei deputati Cé ed altri; Conti; Conti; Di Virgilio e Palumbo). – Relatori* BOSCETTO *e* DALLA CHIESA *(Relazione orale).* **(414-B)**

3. GUBETTI ed altri. – Modifica all'articolo 52 del codice penale in materia di diritto all'autotutela in un privato domicilio. **(1899)**

– DANIELI Paolo. – Riforma dell'istituto della legittima difesa. – *Relatore* ZICCONE *(Relazione orale).* **(2287)**

4. DE CORATO. – Modifica all'articolo 61 del codice penale. – *Relatore* FEDERICI *(Relazione orale).* **(1544)**

5. Delega al Governo per l'emanazione di un testo unico delle disposizioni legislative concernenti la minoranza slovena della regione Friuli-Venezia Giulia *(Voto finale con la presenza del numero legale). – Relatore* PIROVANO *(Relazione orale).* **(2431)**

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

VI. Seguito della discussione del disegno di legge:

MEDURI ed altri. – Delega al Governo per la disciplina dell'ordinamento della carriera dirigenziale penitenziaria *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati). – Relatore* BOREA *(Relazione orale).* **(1184-B)**

VII. Seguito della discussione della mozione 1-00321, con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento, sui brevetti *software* *(testo allegato).*

alle ore 16

Interpellanze e interrogazioni *(testi allegati)*

RATIFICHE DI ACCORDI INTERNAZIONALI

1. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di sede tra il Governo della Repubblica italiana e l'Istituto Italo-Latino Americano (IILA), con allegato, fatto a Roma il 12 ottobre 1999 e scambio di note integrativo, effettuato a Roma il 5 febbraio 2001 *(Approvato dalla Camera dei deputati). – Relatore* MORSELLI. **(2091)**

2. Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione scientifica e tecnologica tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica indiana, con Allegato, fatto a New Delhi il 28 novembre 2003. – Relatore PROVERA. **(3299)**

3. Ratifica ed esecuzione della Convenzione in materia di assistenza giudiziaria civile e commerciale tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica algerina democratica e popolare, fatta ad Algeri il 22 luglio 2003. – Relatore PROVERA. **(3366)**

4. Ratifica ed esecuzione del Memorandum d'Intesa tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo dello Stato del Kuwait sulla cooperazione nel campo della difesa, fatto a Kuwait l'11 dicembre 2003 *(Approvato dalla Camera dei deputati). – Relatore* PELLICINI. **(3405)**

5. Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione sull'immatricolazione degli oggetti lanciati nello spazio extra-atmosferico, fatta a New York il 14 gennaio 1975 e sua esecuzione *(Approvato dalla Camera dei deputati). – Relatore* PIANETTA *(Relazione orale).* **(3468)**

MOZIONE CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 157, COMMA 3, DEL REGOLAMENTO, SUI BREVETTI *SOFTWARE*

(1-00321 *p.a.*)
(8 febbraio 2005)

CORTIANA, BOCO, PETERLINI, MARINI, MONTI, ZANDA, FRANCO Vittoria, CASTELLANI, BAIO DOSSI, MANCINO, PETRUCCIOLI, PEDRAZZINI, BOLDI, AGONI, CHINCARINI, VANZO, TESSITORE, ZAVOLI, PETRINI, DALLA CHIESA, DE ZULUETA, FALOMI, BONFIETTI, DATO, GARRAFFA, PAGANO, CHIUSOLI, BASSO, MACONI, STANISCI, BRUNALE, BRUTTI Paolo, BONAVITA, MICHELINI, BRIGNONE, STIFFONI, MAGISTRELLI, PIZZINATO, LABELLARTE, BISCARDINI, VIVIANI, ACCIARINI, FLAMMIA, TONINI, SODANO Tommaso, MALABARBA, LONGHI, PIATTI, BARATELLA, PILONI, MURINEDDU, BUDIN, DE PAOLI, BASILE, CONTESTABILE, GUERZONI, VILLONE, PASTORE, TIRELLI, BEVILACQUA, SOLIANI, PERUZZOTTI, MANZELLA, MARITATI, LATORRE, FAVARO, ZANCAN, DE PETRIS, MARTONE, CARELLA, TURRONI, DONATI, SCARABOSIO, BIANCONI, PIANETTA, FABBRI, CARRARA, PICCIONI, CHIRILLI, PALOMBO, MARANO, COSTA, MALAN, GRILLOTTI, SEMERARO, MUGNAI, GIULIANO, BETTA, MARINO, IOVENE, RIPAMONTI, BEDIN, VITALI, MODICA, MUZIO, MANFREDI, SALINI, PEDRINI. – Il Senato,

premesso che:

l'art. 52 della Convenzione europea dei brevetti, l'art. 12 della legge italiana sui brevetti, così come le norme nazionali degli altri Stati membri dell'Unione europea, vietano la brevettazione dei *software* in quanto tali;

l'Ufficio europeo dei brevetti ha rilasciato negli ultimi anni oltre 30.000 brevetti di *software*, adottando un'interpretazione restrittiva del divieto di brevettare *software* previsto dall'art. 52 della Convenzione europea dei brevetti;

mentre la giurisprudenza di alcuni Stati europei ha ammesso la brevettabilità del *software*, la giurisprudenza della maggioranza degli Stati dell'Unione europea, tra i quali l'Italia, continua a mantenere un'interpretazione delle norme più aderente alla lettera delle stesse e non ammette i brevetti di *software*;

nel tentativo di armonizzare il quadro normativo, la Commissione dell'Unione europea il 20.2.2002 presentava una proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla brevettabilità delle invenzioni attuate per mezzo di elaboratori elettronici (n. Com (2002) 92 definitivo) che, nella sua formulazione originaria, ammetteva la brevettabilità dei *software*;

il Parlamento dell'Unione europea, il 24 settembre 2003, votava degli emendamenti che modificavano profondamente l'impianto della

proposta della Commissione, disegnando un quadro normativo nel quale si chiariva il divieto di brevettare i *software*;

l'adozione della direttiva avviene attraverso procedura di codecisione, che prevede la partecipazione ed il voto sia del Parlamento che del Consiglio;

il 17 maggio 2004 il Consiglio dell'Unione europea esprimeva accordo politico su una posizione comune con la quale si approvava un testo della direttiva che azzerava il risultato del voto democratico espresso dal Parlamento europeo;

successivamente, dietro pressione del proprio Parlamento nazionale, l'Olanda ritirava la propria dichiarazione di voto nel Consiglio europeo, seguita anche dall'Estonia;

la Polonia tra i primi atti della sua adesione ha scelto, con voto del 16 novembre 2004, di ritirare l'appoggio alla decisione politica rilevando ambiguità e contraddizioni nel testo;

considerato che:

il Parlamento europeo ha accolto le istanze dei due milioni di cittadini che contro tale provvedimento si sono schierati e riconoscendo che l'approvazione di tale direttiva, nel suo testo originario proposto dalla Commissione europea, avrebbe bloccato uno dei comparti più avanzati e strategici del nostro sistema economico nazionale e locale, quale l'informatica;

questa proposta di direttiva, con la motivazione di armonizzare il sistema brevettuale europeo in materia di *software*, di fatto sovverte i dettami della Convenzione europea sui brevetti, introducendo la brevettabilità del *software* e dei metodi commerciali;

come già dimostrato negli Stati Uniti il sistema brevettuale, che è stato esteso al *software* da 20 anni, ha rallentato l'innovazione invece che incoraggiarla, spostando i fondi destinati originariamente a ricerca e sviluppo verso i dipartimenti legali delle grosse multinazionali che si occupano a tempo pieno di costose cause brevettuali. Un tale sistema imporrebbe degli oneri eccessivi per le piccole e medie imprese del territorio, vero motore dello sviluppo *software* continentale, e le renderebbe succubi di quelle poche grosse aziende, in maggioranza extraeuropee, che posseggono grandi portafogli di brevetti *software*;

tale proposta è pericolosa perchè introduce ostacoli insormontabili alla creazione di *software*, sia libero che proprietario, sia se ceduto gratuitamente che dietro pagamento. Ogni autore di *software*, libero o meno, è esposto al rischio di dover elaborare soluzioni tecniche che non siano coperte da alcun brevetto *software*, rendendo estremamente complesso ed oneroso il processo di ideazione del *software*, se non del tutto impossibile; spesso infatti il processo di brevettazione del *software* va a coprire il problema nella sua interezza piuttosto che la soluzione, rendendo impossibile operare nel settore coperto dal brevetto senza violarlo;

alla data di oggi il tentativo di far passare la direttiva con procedura abbreviata presso il Consiglio dei ministri europei è stato bloccato dalle insanabili divisioni tra i diversi Paesi membri;

presso la Commissione giuridica del Parlamento sono in discussione almeno due mozioni che chiedono il riavvio dell'intero *dossier*, vista l'inconciliabilità delle posizioni del Consiglio dei ministri e del Parlamento europeo stesso;

rilevato che:

il Paese e diverse amministrazioni locali sono fortemente impegnati, per motivi politici, istituzionali ed economici, a sviluppare e promuovere processi di migrazione da *software* proprietario a *software* libero, e tale processo sarebbe fortemente osteggiato da una proposta di questo tipo;

la genericità con cui le idee vengono descritte e brevettate richiede pochi sforzi, se si hanno a disposizione abbastanza fondi, per brevettare i metodi più banali. In tal modo l'istituto della brevettazione, nato per stimolare l'innovazione in settori in cui essa costa molto, diventa nel settore del *software* una lotteria che va a beneficio di poche aziende. Inoltre la banalità dei brevetti concessi impone notevoli sforzi per elaborare qualcosa di alternativo e, soprattutto, richiede la completa conoscenza di quanto già brevettato, ovvero decine di migliaia di brevetti europei già esistenti e depositati, pur se attualmente non legali,

impegna il Governo, e in particolare i Ministri per l'innovazione e le tecnologie e delle attività produttive, competenti per materia, coerentemente con la decisione del 17 maggio 2004, ad astenersi dall'approvazione del testo di direttiva approvato dal Consiglio dell'Unione europea, dando così un voto che tecnicamente e politicamente risulta come contrario all'approvazione della direttiva e, in conseguenza della modificazione della posizione di altri Paesi dell'Unione e della posizione del Parlamento europeo, a sostenere la posizione di un completo riavvio del *dossier* relativo alla brevettabilità delle invenzioni attuate per mezzo di elaboratori elettronici.

INTERPELLANZA CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 156-*BIS* DEL REGOLAMENTO, SUI QUADRICICLI LEGGERI

FABRIS. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso: (2-00728 *p.a.*) (*Già* 4-08796) (1° giugno 2005)

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

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

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

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

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

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

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

che, in particolare, l'acquisto di tali veicoli sembra rappresentare una scaltra scelta per tutti coloro che si sono visti ritirare la patente, perchè il codice della strada non prevede nessuna possibilità di ritirare la patente e di sottrarre punti a coloro che guidano un quadriciclo leggero, essendo questo equiparato a un ciclomotore;

che il nuovo codice della strada stabilisce l'obbligo di munirsi di patentino anche per i maggiorenni a decorrere dal 1° luglio 2005 – a differenza dei minorenni, rispetto ai quali l'obbligo decorre invece dal 1° luglio 2004 – ma non viene previsto al riguardo alcun tipo di sanzione. In

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

si chiede di sapere:

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

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

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

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

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

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

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

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

se, come e in base a quali criteri gli organismi tecnici designati dalla competente autorità nella qualità di laboratori di prova per l'esecuzione delle prove o delle ispezioni in materia di omologazione o di approvazione al fine di verificare il livello di resistenza strutturale di tali veicoli abbiano eseguito le prove di impatto, di ribaltamento e di sicurezza dell'impianto elettrico dei vari tipi di quadricicli leggeri che si trovano attualmente in circolazione in Italia;

quali siano tali laboratori o centri di prova;

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

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

INTERROGAZIONE SULLA STRADA STATALE N. 434 «TRANSPOLESANA»

BARATELLA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che: (3-02084) (3 maggio 2005)

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

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

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

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

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

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

si chiede di sapere:

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

se rientri tra gli intendimenti del Governo l'adozione di apposite misure al fine di definire in modo inequivocabile le competenze dell'ANAS

in relazione alla custodia delle pertinenze e la rimozione dei rifiuti abbandonati lungo le strade statali gestite dalla medesima società;

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

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

INTERROGAZIONE SULLA CERTIFICAZIONE PROFESSIONALE EUROPEA NEL SETTORE DEI TRASPORTI MARITTIMI

EUFEMI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare per rimuovere l'atteggiamento, ingiustificato e illegittimo, della struttura denominata TMA4, attraverso il quale, con grave danno per il soggetto interessato e quindi per tutta la Comunità Marittima Nazionale, sono state bloccate le attività di formazione svolte dalla SRL-TST «Tema safety and tryining» in materia di certificazione professionale europea, afferente al settore dei trasporti marittimi. (3-01758) (6 ottobre 2004)

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

INTERROGAZIONE SULLA CONCESSIONE AL COMUNE DI AMALFI DI UN IMMOBILE DESTINATO ALLO SVOLGIMENTO DI ATTIVITÀ SPORTIVE

MANZIONE. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che: (3-02112) (*Già* 4-08465) (18 maggio 2005)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

si chiede di conoscere:

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

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

INTERPELLANZA SULL'AZIENDA EMBRACO DI RIVA PRESSO CHIERI (TORINO)

EUFEMI. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali e delle attività produttive*. – Premesso che: (2-00690) (21 marzo 2005)

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

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

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

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

INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DI UNA CENTRALE TERMOELETTRICA NEL COMUNE DI PONTECAGNANO (SALERNO)

MANZIONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della giustizia, dell'ambiente e per la tutela del territorio e delle attività produttive*. – Premesso che: (3-02149) (14 giugno 2005)

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

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

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

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

in forza della nota sovrariprodotta, si chiede di conoscere:

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

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

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

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