

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

13^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

INTERROGAZIONI

22° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 LUGLIO 2003

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente NOVI

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 6
BERGAMO (<i>UDC:CCD-CDU-DE</i>), relatore	5
NUCARA, sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio	3
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	7

N.B. I testi di seduta sono riportati in allegato al Resoconto stenografico.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

I lavori hanno inizio alle ore 8,30.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interrogazioni 3-01147, 3-01148 e 3-01149, presentate dal senatore Bergamo, a cui il sottosegretario Nucara risponderà congiuntamente.

Poiché non si fanno osservazioni, così rimane stabilito

NUCARA, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio*. Signor Presidente, con riferimento all'interrogazione 3-01147, concernente la flotta italiana di traghetti Ro-Ro, si deve preliminarmente evidenziare l'impegno di Governo e Parlamento volto ad incidere significativamente sulle problematiche sollevate dall'interrogazione del senatore Bergamo, adottando misure volte ad impedire l'iscrizione nelle matricole nazionali di navi vetuste, sia passeggeri che cisterne.

In particolare, l'articolo 4, comma 3, della legge 7 marzo 2001, n. 51, la cui implementazione ed effettiva applicabilità è potuta avvenire grazie all'impegno profuso dall'attuale Governo nelle sedi comunitarie, ha ribadito il divieto di iscrizione nelle matricole e nei registri nazionali di navi adibite al trasporto passeggeri provenienti da registri stranieri costruite da oltre venti anni, già previsto dalla legge 28 dicembre 1999, n.522, anche per le navi cisterna abilitate al trasporto di prodotti petroliferi e chimici a scafo singolo la cui età risalgia ad oltre venti anni.

È importante rilevare che le unità navali attualmente in esercizio, di cui all'interrogazione, sono da considerarsi idonee alla navigazione in condizioni di comprovata sicurezza, in quanto la normativa nazionale ed internazionale in materia impone regole tali da assicurare tale requisito.

Pertanto, anche le navi di bandiera non italiana sono regolarmente oggetto di attività di *port State control* a garanzia del rispetto dei nostri mari e della vigente normativa.

Tuttavia, condividendo l'opportunità di adottare iniziative per lo svecchiamento della flotta, sono state elaborate, sul piano tecnico, alcune ipotesi di lavoro, sia di carattere fiscale, sia relative all'imposizione di limitazioni per l'iscrizione nei registri nazionali, per garantire l'ammodernamento della flotta passeggeri, iniziative che sono attualmente in corso di valutazione. Iniziative in grado di contribuire alla soluzione del problema, sulla scorta delle indicazioni del recente Documento di programmazione economico-finanziaria e stante la connotazione *capital intensive* del settore, dovranno essere oggetto di discussione in sede di elaborazione ed approvazione della prossima legge finanziaria per il 2004, in relazione alla quale sono già state formulate dal Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti le richieste «minimali» di fabbisogno finanziario per le esigenze del comparto.

Passando ora all'interrogazione n. 3-01148, relativa all'applicazione ai parcheggi delle tariffe del servizio di gestione dei rifiuti urbani, ricordo che l'articolo 49 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n.22, come modificato dalla legge 9 dicembre 1998, n.426, prevede l'istituzione della «Tariffa per la gestione dei rifiuti urbani». In particolare, il comma 5 di tale articolo prevede l'elaborazione di un metodo normalizzato per la definizione delle componenti dei costi e per la determinazione della tariffa di riferimento da parte del Ministero dell'ambiente, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

Con il decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1999, n. 158, è stato definito il predetto metodo normalizzato che, in sintesi, prevede l'articolazione della tariffa in una parte fissa ed in una variabile, nonché l'individuazione di alcuni elementi di calcolo ai quali i comuni devono conformarsi per stabilire i coefficienti per l'attribuzione delle parti fisse e di quelle variabili della tariffa alle utenze domestiche e non domestiche.

In particolare, la tabella 3^a, allegata al suddetto decreto, individua, per i comuni con più di 5000 abitanti, 30 categorie di attività produttive (utenze non domestiche) alle quali i comuni devono far riferimento per l'applicazione dei coefficienti, variabili all'interno di un intervallo «minimo-massimo». Fra le trenta categorie individuate dalla tabella 3^a allegata al decreto del Presidente della Repubblica n. 158 del 1999, non compare la voce parcheggi, mentre compare, al numero 3, la voce autorimesse e magazzini senza alcuna vendita diretta, con un intervallo *kc* (coefficiente potenziale di produzione rifiuti) pari, per i comuni del Nord Italia, a 0,51-0,60.

Il comune di Chioggia, con apposita delibera del consiglio comunale, ha inserito la voce parcheggi nella medesima categoria della voce autorimesse e magazzini senza alcuna vendita diretta, applicando analogo coefficiente potenziale di produzione.

Sulla base della richiamata normativa ed in riferimento alla circolare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, esplicativa del decreto del Presidente della Repubblica n.158 del 1999, si ritiene che la decisione assunta dal comune di Chioggia debba essere considerata legittima per due ragioni. In primo luogo le categorie individuate dal decreto del Presidente della Repubblica n.158 del 1999 fanno senz'altro riferimento alla «Classificazione delle attività economiche – Ateco 2002», elaborata dall'ISTAT, che al punto «63.2 – Altre attività connesse ai trasporti» classifica con lo stesso codice, «63.21.5 – Gestione di parcheggi e autorimesse», l'attività di gestione di parcheggi e autorimesse, parcheggi per velocipedi, rimessaggio di roulotte, camper e imbarcazioni; in secondo luogo, nella richiamata circolare del 7 ottobre 1999, viene indicato che: «con riferimento alle categorie delle utenze elencate nelle tabelle 3^a, 3b, 4^a e 4b, si specifica che i Comuni potranno, in relazione alle tipologie

e alle caratteristiche delle attività presenti sul territorio di competenza, accorpate o suddivise per gruppi omogenei le voci previste nelle tabelle medesime».

Pertanto, l'accorpamento della voce parcheggi alla più generica voce autorimesse e magazzini senza alcuna vendita diretta, fatto dal comune di Chioggia, può essere considerato una estensione interpretativa della normativa vigente in virtù della suddetta specificazione.

Infine, con riferimento all'interrogazione n. 3-01149, concernente interventi di manutenzione e mantenimento programmato degli arenili della costa adriatica, sottolineo come l'erosione degli arenili sia un fenomeno che interessa la maggior parte delle coste italiane, ben noto al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, che ha avuto occasione di esprimere le proprie determinazioni in relazione ad analoghe problematiche interessanti varie zone di litorali erosi.

Gli interventi da porre in essere a difesa della costa mediante ripascimento degli arenili, rientrano nelle previsioni normative di cui all'articolo 21 della legge 31 luglio 2002, n. 179, che, per il rilascio delle autorizzazioni alla movimentazione di sedimenti derivanti dall'escavo di fondali marini, salmastri e terreni litoranei emersi, ha trasferito le relative competenze dallo Stato alle regioni.

È altresì vigente l'articolo 70 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112, che assegna le competenze allo svolgimento di «compiti ed osservazione delle zone costiere» alle regioni, sia pure in concorrenza con lo Stato, come prevede l'articolo 69, comma 2, lettera d) protezione dell'ambiente costiero, del medesimo decreto.

Pertanto, nel caso indicato dall'onorevole interrogante, sarà la regione Veneto a dover adottare quanto necessario per assicurare la piena fruibilità dei litorali interessati mediante opportuni interventi di manutenzione e mantenimento programmato degli arenili.

BERGAMO (*UDC*). Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario per le risposte date alle tre interrogazioni da me presentate. Mi permetto soltanto alcune riflessioni e di richiedere maggiore attenzione su alcuni aspetti, forse non affrontati compiutamente nella risposta.

Mi dichiaro pienamente soddisfatto per la risposta data all'interrogazione 3-01147. Anche in base ai riscontri avuti in sede di esame del Documento di programmazione economico-finanziaria e in considerazione di alcune iniziative assunte in sede comunitaria, prendo atto che il Governo ha ritenuto la cantieristica un problema strategico per il Paese, in particolare per quanto riguarda il rinnovo della flotta e lo svecchiamento di navi che rappresentano un pericolo, al di là del fatto che siano autorizzate secondo le certificazioni RINA a circolare nei nostri mari. La consapevolezza che si tratta di un intervento non procrastinabile, per il quale si chiedono anche adeguati finanziamenti che troveranno attenzione significativa in sede di manovra finanziaria, mi sembra sia una risposta che recepisce pienamente la questione sollevata dall'interrogazione.

Per quanto concerne invece l'interrogazione 3-01148, relativa all'applicazione della tariffa del servizio di gestione dei rifiuti urbani alle autorimesse o ai parcheggi, il problema sollevato non riguarda soltanto il co-

mune di Chioggia: si prende ad esempio quanto è accaduto lì affinché si affronti la medesima problematica sull'intero territorio nazionale. Non abbiamo mai messo in dubbio che il comune di Chioggia abbia adottato un provvedimento legittimo, anche se si tratta di un'interpretazione estensiva che poteva essere valutata diversamente, con conseguenze meno pesanti sugli operatori turistici ed economici che in quella zona e in altre aree del territorio nazionale sono numerosi e hanno rapporti diretti con un'utenza estremamente vasta, nonostante abbiano strutture assolutamente leggere.

Nell'interrogazione in oggetto si chiedeva di valutare – e su questo chiedo l'intervento del Sottosegretario presso i Ministeri competenti – la possibilità di prevedere la specifica categoria dei «parcheggi» (stagionali e non stagionali) per poter alleviare il carico finanziario dei gestori dei parcheggi, che risulta sproporzionato rispetto a chi ha analoghe strutture o terreni non destinati a utilizzo turistico. Prendo atto che si valuta correttamente applicato dal comune il provvedimento che prevede il pagamento della tariffa, ma chiedo di verificare la possibilità di articolare diversamente, con provvedimenti legislativi autonomi, la categoria prevedendo anche la sub categoria dei parcheggi. Mi auguro che il Governo possa perlomeno prendere in considerazione tale ipotesi.

Infine, prendo atto di quanto detto dal rappresentante del Governo circa l'interrogazione 3-01149. La regione Veneto ha già presentato un piano di ricostituzione dei lidi per la zona costiera dell'Alto Adriatico. Forse l'interrogazione poteva avere una risposta più completa. Mi rendo conto che lo Stato interviene su quel litorale attraverso il consorzio Venezia Nuova; si tratta di interventi riferiti complessivamente alla salvaguardia della laguna veneta e, quindi, con provvedimenti interpretati in maniera estensiva è stato concesso di intervenire fino al litorale di Jesolo e oltre. Lo Stato ha pertanto mantenuto una sua competenza diretta. Nell'interrogazione si chiedeva però di esercitare un ruolo di coordinamento e di verifica affinché gli interventi avvengano in maniera coordinata e tempestiva. Mi auguro che valutando questi aspetti ulteriori, che saranno facilmente riscontrabili, il Ministero possa assumere il ruolo prefigurato per presentare un piano adeguato che non metta in difficoltà gli operatori turistici, e che soprattutto salvaguardi un litorale così prezioso e importante come quello dell'Alto Adriatico.

In conclusione, dopo essermi dichiarato totalmente soddisfatto per la prima interrogazione, mi dichiaro parzialmente soddisfatto per le altre due, confidando in un impegno ulteriore del Governo.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 8,55.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

BERGAMO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ambiente e per la tutela del territorio e dell'interno.* – Premesso che:

la flotta italiana di traghetti Ro-Ro che opera nel Mediterraneo risulta essere composta da mezzi di età molto avanzata (30 navi hanno oltre 27 anni e altre 23 arrivano a 40 anni);

tali traghetti rappresentano un pericolo per la sicurezza della vita umana in mare, per l'ambiente marino e per le coste e non sono dotate di requisiti tecnici per la prevenzione dell'inquinamento del mare e dell'aria;

tali traghetti, non essendo dotati di doppio scafo per le cisterne del *bunker*, sono pericolosi per l'ambiente marino al pari delle navi vetuste a singolo scafo per il trasporto di olio pesante, che l'Unione europea ha messo al bando con un piano di eliminazione progressiva;

l'Italia è il Paese in Europa a più alto traffico passeggeri via mare, stimato in 80.000.000 persone all'anno, in maggioranza stranieri;

i traghetti rappresentano quindi anche un importante biglietto da visita per l'immagine di qualità del Paese e costituiscono un elemento essenziale per la promozione del turismo nelle isole e nel Meridione in generale,

si chiede di sapere:

quali azioni si intenda intraprendere per affrontare il problema e fronteggiare il rischio concreto che, per i motivi sopraesposti, tali navi rappresentano, tenuto anche conto che i traghetti Ro-Ro di nuova generazione possono ottenere i certificati RINA «Clean Sea» e «Clean Air», con radicale miglioramento della sicurezza in mare e della protezione ambientale;

se non si ritenga di tener conto, nell'affrontare il problema, dell'impegno finanziario necessario per il rinnovamento della flotta, trattandosi di un settore *capital intensive*.

(3-01147)

BERGAMO. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che:

il decreto del Presidente della Repubblica del 27 aprile 1999 ha approvato il Regolamento recante norme per la elaborazione del metodo normalizzato per definire la tariffa del servizio di gestione dei rifiuti urbani;

le tabelle 3 e 4 allegate al decreto del Presidente della Repubblica, al punto 3, riportano la voce «autorimesse e magazzini senza alcuna vendita diretta». Essendo l'autorimessa la parte di un edificio o locale adibito

al riparo di autoveicoli, è evidente che questa voce non può rappresentare anche il parcheggio, cioè un'area scoperta in cui è permesso far sostare un autoveicolo;

da ciò consegue che i Comuni che vogliono inserire i parcheggi nella categoria 3, con l'applicazione dei coefficienti relativi alle autorimesse, agiscono arbitrariamente. Ciò deriva dal fatto che esistono diverse autorizzazioni di parcheggio: parcheggio annuale diurno, parcheggio annuale diurno/notturno, parcheggio stagionale diurno e parcheggio stagionale diurno/notturno;

tutte queste autorizzazioni comportano per il gestore obblighi diversificati;

il Comune di Chioggia ha introdotto la tariffa di igiene ambientale con delibera del Consiglio Comunale n. 33 del 7 marzo 2003, applicando per le utenze non domestiche le 30 categorie di cui alle tabelle 3 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica 158/99, e nella categoria 3 ha inserito la voce «parcheggi», oltre a quella di «autorimesse e magazzini senza alcuna vendita diretta» e non facendo alcuna distinzione sul tipo di autorizzazione comunale concessa,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, per risolvere la questione, non ritenga opportuno creare una nuova categoria «parcheggi» da suddividersi nelle subcategorie «parcheggi stagionali» e «non stagionali» o fornire un chiarimento sia dal punto di vista della categoria in cui deve essere inserita la voce «parcheggi» sia per quanto concerne i coefficienti da applicare in funzione del tipo di autorizzazione concessa dal Comune considerato il fatto che l'accorpamento della categoria «parcheggi» alla voce «autorimesse e magazzini senza alcuna vendita diretta» ha comportato degli aumenti, a carico dei gestori dei parcheggi, fino al 4000 per cento.

(3-01148)

BERGAMO. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che:

la zona costiera dell'Alto Adriatico è da alcuni anni periodicamente oggetto di eventi meteo-marini che si traducono in forti azioni erosive degli arenili;

tenuto conto che le aree in questione sono caratterizzate da una forte concentrazione turistica, al punto che costituiscono oltre il 50% delle presenze turistiche della Regione Veneto che, con i suoi quasi 60 milioni di presenze, è la prima regione d'Italia per afflusso di turisti;

per le aree suddette la balneazione e la piena fruibilità degli arenili è di rilevanza fondamentale per l'economia dell'area;

tenuto conto che gli imprenditori hanno a suo tempo conseguito la concessione demaniale e che, in ragione di ciò, hanno opportunamente pubblicizzato la possibilità che la clientela possa fruire – gratuitamente – della spiaggia e delle sue infrastrutture;

l'indisponibilità della spiaggia si traduce in un grave danno per le imprese interessate che non sono in grado di assicurare ai propri clienti i servizi promessi,

si chiede di sapere:

quali misure siano state adottate per assicurare alle aree turistiche interessate ed agli imprenditori la piena fruibilità delle aree demaniali avute in concessione alla vigilia delle importanti festività quali l'Ascensione, il Corpus Domini e Pentecoste, in occasione delle quali è annunciato un grande afflusso di turisti di lingua tedesca;

quali siano le modalità, l'entità, i tempi di attuazione e l'impegno finanziario degli interventi di manutenzione e mantenimento programmato degli arenili sulla base dello studio sullo stato sugli arenili.

(3-01149)

