

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIV LEGISLATURA —

224^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

LUNEDÌ 29 LUGLIO 2002

Presidenza del presidente SALVI,
indi del vice presidente CALDEROLI

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-IX

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-24

*ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente
consegnati alla Presidenza dagli oratori, i
prospetti delle votazioni qualificate, le comu-
nicazioni all'Assemblea non lette in Aula e
gli atti di indirizzo e di controllo) 25-37*

I N D I C E

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

CONGEDI E MISSIONI Pag. 1

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 1

PER COMUNICAZIONI URGENTI DEL GOVERNO SUI RECENTI ATTI TERRORISTICI COMPIUTI IN LOMBARDIA

PRESIDENTE	5, 6
MALABARBA (<i>Misto-RC</i>)	2
MACONI (<i>DS-U</i>)	3
RIPAMONTI (<i>Verdi-U</i>)	4
TOIA (<i>Mar-DL-U</i>)	5

INTERROGAZIONI

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE	7
CALVI (<i>DS-U</i>)	6

PER UN'INFORMATIVA URGENTE DEL MINISTRO DELL'ISTRUZIONE, DELL'UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA

PRESIDENTE	8
PAGANO (<i>DS-U</i>)	7

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione:

(1583) *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per ga-*

rantire la sicurezza nella circolazione stradale (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):

FABRIS (<i>Misto-Udeur-PE</i>)	8
PELLEGRINO (<i>UDC:CCD-CDU-DE</i>)	12
VERALDI (<i>Mar-DL-U</i>)	12
BRUTTI Paolo (<i>DS-U</i>)	13
DONATI (<i>Verdi-U</i>)	15, 20, 21 e <i>passim</i>
GIOVANELLI (<i>DS-U</i>)	18
Verifiche del numero legale	20, 21, 22

ORDINE DEL GIORNO PER LE SUDUTE DI MARTEDÌ 30 LUGLIO 2002 23

ALLEGATO B

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione	25
Assegnazione	25

GOVERNO

Trasmissione di documenti	27
---------------------------------	----

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti	28
--	----

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio	23
Interpellanze	29
Interrogazioni	29

ERRATA CORRIGE 37

N.B. 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 Democratica e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; 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.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente SALVI

La seduta inizia alle ore 17,03.

Il Senato approva il processo verbale della seduta pomeridiana del 25 luglio.

Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Dà comunicazione dei senatori che risultano in congedo o assenti per incarico avuto dal Senato. (*v. Resoconto stenografico*).

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 17,05 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Per comunicazioni urgenti del Governo sui recenti atti terroristici compiuti in Lombardia

MALABARBA (*Misto-RC*). Chiede che il Ministro dell'interno riferisca in Aula con urgenza, quindi prima della pausa estiva, sul rinvenimento di due ordigni nelle sedi della FIAT di Milano e della CISL di Monza, anche per evitare che prendano corpo le polemiche incentrate sul presunto collegamento tra i recenti episodi di terrorismo ed il conflitto sociale in corso, sulla cui inaccettabilità è necessario che il Parlamento si pronunci prontamente e con chiarezza; occorre poi che il Governo riferisca in merito alle perquisizioni compiute dalle forze dell'ordine all'interno di talune aziende per verificare l'andamento dei recenti scioperi.

MACONI (*DS-U*). Si associa a tale richiesta, anche con riferimento al tentativo di associare le azioni terroristiche alle legittime manifesta-

zioni di dissenso dei lavoratori. Esprime quindi solidarietà alla CISL di Monza, dichiarandosi convinto che, analogamente a quanto è avvenuto nel passato, le organizzazioni sindacali, pur divise rispetto al merito dei provvedimenti, sapranno ritrovare l'unità per ribadire i valori comuni di libertà e di limpida dialettica democratica. (*Applausi dai Gruppi DS-U, Mar-DL-U e Misto-RC*).

RIPAMONTI (*Verdi-U*). Si associa a sua volta alla richiesta di un dibattito parlamentare, da svolgersi nei tempi più brevi, nonché alle espressioni di solidarietà verso due componenti del mondo del lavoro, sindacale ed aziendale, destinatari di pericolose ed oscure intimidazioni contro cui le istituzioni democratiche devono esprimere una ferma presa di posizione.

TOIA (*Mar-DL-U*). Esprime preoccupazione per gli atti di terrorismo perpetrati a danno delle organizzazioni sindacali e in generale verso il mondo del lavoro e della produzione e si augura che il Senato, nell'ascoltare con urgenza le comunicazioni del Governo sugli sviluppi delle indagini e sulle iniziative da adottare, voglia esprimere il fermo rifiuto per tale rigurgito di atti di violenza, di cui è stata spesso teatro di recente la città di Milano. (*Applausi dai Gruppi Mar-DL-U e DS-U*).

PRESIDENTE. La Presidenza esprime solidarietà nei confronti della CISL e della FIAT e solleciterà il Governo affinché fornisca informazioni al Parlamento.

Per lo svolgimento di un'interrogazione

CALVI (*DS-U*). Sollecita la risposta del Ministro della difesa all'interrogazione 3-00578, riguardante la richiesta da parte di uomini dell'Arma dei carabinieri dell'elenco degli iscritti ai sindacati in alcune fabbriche delle Marche. Si tratta di una iniziativa gravissima, che non solo confligge con la legge sulla *privacy*, ma prefigura il ritorno alle schedature degli anni '50 in violazione dei diritti dei cittadini e dei lavoratori. (*Applausi del senatore Bedin*).

Per un'informativa urgente del Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca

PAGANO (*DS-U*). Mentre la 7^a Commissione permanente sta discutendo a ritmi serrati la riforma della scuola, che tra l'altro prevede l'anticipo dell'iscrizione alla scuola materna ed elementare, il ministro Moratti, comportandosi come se il provvedimento fosse stato già approvato dal Senato, ha inviato alle Regioni protocolli di intesa per la sperimentazione di piani personalizzati. Si tratta di una grave offesa al Parlamento, per cui

richiede un sollecito chiarimento da parte del Ministro e la sospensione dei lavori della Commissione.

PRESIDENTE. La Presidenza sottoporrà all'Esecutivo le richieste avanzate dai senatori Calvi e Pagano.

Seguito della discussione del disegno di legge:

(1583) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)

PRESIDENTE. Ricorda che nella seduta antimeridiana del 25 luglio si è concluso l'esame degli articoli del decreto-legge, nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati. Passa alla votazione finale.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Annuncia l'astensione del Gruppo in quanto il provvedimento, pur contenendo misure condivisibili, non contribuisce a delineare una coerente politica della sicurezza stradale volta a ridurre l'elevato tasso di incidentalità. Anziché proseguire l'iniziativa avviata dal Parlamento nella precedente legislatura per la riforma del codice della strada e l'adozione del primo piano nazionale per la sicurezza stradale, il Ministro invia messaggi contraddittori all'opinione pubblica, per cui è auspicabile che in futuro ad ulteriori annunci di riforma del codice della strada facciano seguito atti concreti.

PELLEGRINO (*UDC:CCD-CDU-DE*). Annuncia il voto favorevole del Gruppo.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Il Gruppo della Margherita voterà contro in quanto il provvedimento ripropone la strategia mediatica del Governo, basata su annunci ai quali non seguono adeguate iniziative legislative, che invece sarebbero particolarmente necessarie nel settore dei trasporti e della sicurezza. La contrarietà si estende anche al merito, in quanto è superfluo e incongruo l'obbligo dell'uso generalizzato degli anabbaglianti, mentre la riduzione degli incidenti dovrebbe essere perseguita attraverso il miglioramento della rete stradale. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U*).

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Il Governo, invece di proporre una complessiva e radicale riforma del codice della strada, che è allo stesso tempo complesso e lacunoso, ed assicurare una maggiore vigilanza da parte degli agenti della Polizia stradale – in gran parte distolti in compiti amministrativi – e un coerente complesso di misure in grado di garantire maggiore sicurezza, adotta norme estemporanee tramite un decreto-legge per il quale non sussistono motivi di urgenza, in tal modo precludendo anche l'appro-

vazione di emendamenti condivisi, solo per poter annunciare all'opinione pubblica di aver assunto un'iniziativa rispetto alla sicurezza stradale. Per tali ragioni, ma anche per la contrarietà sulle misure adottate, alcune superflue ed altre sbagliate, annuncia il voto contrario del Gruppo. (*Applausi dal Gruppo DS-U*).

DONATI (*Verdi-U*). La chiusura del Governo ad ogni ipotesi di modifica del decreto-legge n. 121 non ha consentito di migliorare un testo che, accanto a misure positive, come l'introduzione dell'uso delle luci obbligatorie per i motocicli, la maggiore severità in materia di tasso alcolemico e l'articolo 4 sull'uso dei mezzi tecnici e dei dispositivi di controllo del traffico, reca previsioni di scarsa efficacia dal punto di vista della deterrenza e comunque non adatte ad affrontare i veri nodi della sicurezza stradale. Al contrario, il Governo lancia messaggi sulla possibilità di aumentare la velocità massima consentita su alcuni tratti autostradali che alimentano comportamenti e modelli imitativi pericolosi per la sicurezza pubblica. Constatando che il provvedimento in esame non contiene soluzioni credibili e di prospettiva del problema della sicurezza stradale, i senatori Verdi si asterranno dalla votazione. (*Applausi dal Gruppo Verdi-U*).

GIOVANELLI (*DS-U*). In dissenso dal Gruppo non parteciperà alla votazione per sottolineare il silenzio del provvedimento sul gravissimo problema delle cosiddette «stragi del sabato sera». L'approccio tecnicistico adottato dal Governo, infatti, ha portato ad incentrare la discussione su misure del tutto insufficienti, mentre sarebbe stato necessario prendere le mosse dallo straordinario aumento dell'indice di incidentalità rispetto alla densità di traffico che si verifica nei fine settimana per affidare poteri straordinari ai prefetti, limitare drasticamente la velocità consentita in quei giorni nelle ore notturne ed aumentare i controlli mirati. Preso atto che il Governo ha inteso accettare soltanto come raccomandazione un ordine del giorno in materia, preannuncia la presentazione di un disegno di legge specifico.

PRESIDENTE. Indice la votazione finale del disegno di legge. Dopo che per quattro volte consecutive, all'esito di altrettante richieste di verifica del numero legale, chieste sempre dalla senatrice Donati (*Verdi-U*), il Senato non è risultato in numero legale, ai sensi dell'articolo 108, comma 4, del Regolamento, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

PRESIDENTE. Dà annunzio dell'interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza (*v. Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno delle sedute di domani.

La seduta termina alle ore 19,20.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente SALVI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 17,03*).

Si dia lettura del processo verbale.

MUZIO, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 25 luglio.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Amato, Andreotti, Antonione, Baldini, Bettoni, Bobbio Norberto, Chincarini, Chirilli, Collino, Cursi, D'Alì, Danieli Paolo, De Corato, De Martino, Frau, Giuliano, Mantica, Menardi, Minardo, Saporito, Sestini, Siliquini, Vegas e Ventucci.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Bedin, Contestabile, Forcieri, Meleleo e Palombo, in missione in Eritrea per visitare il contingente italiano interforze, operativo in ambito ONU.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (ore 17,05).

**Per comunicazioni urgenti del Governo sui recenti
atti terroristici compiuti in Lombardia**

MALABARBA (*Misto-RC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALABARBA (*Misto-RC*). Signor Presidente, come tutti quanti i colleghi sanno, alle 7,40 di questa mattina sono stati rinvenuti, davanti alla sede della FIAT di via Grosio, a Milano, e di fronte alla sede della CISL, a Monza, due ordigni.

Si tratta di episodi particolarmente gravi sui quali si è già sviluppata una iniziale polemica che ritengo francamente poco accettabile, perché essi colpiscono l'insieme del mondo del lavoro e non semplicemente un'organizzazione sindacale o un'azienda. La situazione è particolarmente delicata perché ci sono ancora episodi oscuri riguardanti la vicenda del terrorismo e non si è riusciti a fare chiarezza sulle responsabilità dei fatti più gravi, quali gli assassinii del professor D'Antona e del professor Biagi.

Ritengo che tutti i tentativi di collegare queste azioni terroristiche o questi atti dimostrativi con il conflitto sociale in atto siano assolutamente da respingere e che il Parlamento debba fermamente condannarli, insieme alla forma con la quale si vuole creare questa connessione.

Credo anche che le perquisizioni, avvenute nei giorni scorsi sulla base di disposizioni del Ministero dell'interno, in alcune aziende, in particolare in una di Tolentino e che altri episodi eclatanti per cui vengono fermati, interrogati o addirittura arrestati lavoratori durante la loro attività, non contribuiscano a creare condizioni di tranquillità all'interno delle aziende e ad affrontare i problemi sollevati dalle misure del Governo e del padronato nel modo più adeguato, con un dialogo sociale che è necessario.

Varrebbe la pena che si svolgesse una discussione parlamentare su queste vicende prima della chiusura dei lavori per la pausa estiva. Quindi, l'invito che vorrei rivolgere, se i colleghi sono d'accordo, è che vi sia in settimana una comunicazione del Ministro dell'interno sia sugli episodi accaduti questa mattina, sia sulla vicenda relativa all'intervento dei carabinieri nelle fabbriche per una verifica sull'andamento degli scioperi, cosa assolutamente inaccettabile.

Signor Presidente, questa è la richiesta che, suo tramite, avanzo perché il Ministro dell'interno venga a riferire in Aula nel corso della settimana.

MACONI (*DS-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACONI (*DS-U*). Signor Presidente, mi associo alla richiesta che il collega Malabarba ha appena avanzato perché in settimana ci sia data la possibilità di ascoltare in Aula il Ministro dell'interno su una serie di episodi di violenza verificatisi negli ultimi mesi; in particolare sugli avvenimenti di questa mattina alla sede della CISL di Monza e alla filiale di vendita della FIAT di via Grosio a Milano, di fronte alle quali sono stati rinvenuti due ordigni incendiari, che si dice, dalle prime analisi, non fossero in grado di esplodere, ma avrebbero potuto provocare gravi danni a persone e a cose.

Soprattutto resta la preoccupazione per il fatto che i due ordigni sembrano di fattura molto simile, il che lascerebbe presagire che non si tratti di un atto isolato e sconsiderato, ma che, in maniera provocatoria, siamo posti innanzi al rischio di attentati di stampo terroristico coordinati fra loro.

Ritengo quindi utile che, sull'insieme di tali questioni, le Camere discutano in maniera tempestiva, anche perché in questi ultimi mesi abbiamo affrontato un dibattito in Parlamento molto acuto e aspro. Vi sono stati tentativi di larga parte della maggioranza di associare i movimenti di protesta e di contestazione alla linea politica del Governo e ai provvedimenti che sono stati assunti, con il manifestarsi di episodi di violenza e di terrorismo.

È un tentativo palesemente falso che va assolutamente respinto, perché, come dimostra tutta la storia del movimento dei lavoratori di questi anni nel nostro Paese, è vero il contrario. È vero cioè che manifestazioni terroristiche e di violenza entrano sempre in campo con l'obiettivo di strumentalizzare, di bloccare e di far arretrare un movimento di protesta che si manifesta nel Paese con intenzioni positive e che soprattutto lo fa alla luce del sole, utilizzando tutti gli strumenti leciti, senza mai creare alcun problema di ordine pubblico, tanto meno di sicurezza.

Credo quindi sia utile per tutti cogliere l'occasione e fare chiarezza su questi episodi, perché ricordo che Milano è stata teatro, anche l'anno scorso, di altri fatti di violenza, che hanno avuto come oggetto sedi sindacali. Sono poi purtroppo ancora irrisolti i casi drammatici degli omicidi del professor D'Antona e del professor Biagi, a testimonianza che il terrorismo, sia pure in forme diverse e magari meno pericolose di quelle che abbiamo conosciuto nel passato, è comunque tuttora all'opera e in grado di colpire.

Purtroppo su questi episodi dobbiamo rimarcare come le indagini tardino a far luce. Il dibattito parlamentare in questo momento può quindi essere estremamente utile, per fare in modo che le Camere conoscano direttamente dal Governo qual è lo stato delle indagini e quali sono le iniziative che lo stesso intende adottare e, al contempo, facciano sentire con forza la propria voce di condanna e denuncia nei confronti di fatti di questo genere.

Signor Presidente, vorrei concludere esprimendo innanzi tutto la mia solidarietà agli amici della CISL di Monza, città dalla quale provengo, che questa mattina sono stati oggetto di un grave attentato che avrebbe potuto avere serie conseguenze. Certo, con gli amici della CISL abbiamo avuto in questi mesi occasioni di confronto e di dibattito, però credo che un fatto ci abbia sempre uniti, cioè il rispetto dei valori della democrazia, la convinzione che ciascuno possa e debba esprimere con la maggiore libertà e con la più assoluta sicurezza le opinioni in cui crede e di cui è convinto, senza essere sottoposto a nessuna limitazione e senza dover misurare in alcun modo la propria iniziativa, perché oggetto di provocazioni così gravi.

La mia solidarietà, che credo sia poi quella di tutto il Parlamento, va dunque alla CISL, perché possa continuare a svolgere liberamente il proprio lavoro di sindacato, sostenendo legittimamente le proprie posizioni e alimentando la discussione politica e sindacale del nostro paese.

Sono convinto che, come del resto si è verificato in altre fasi, il sindacato e tutte le forze democratiche ed istituzionali, al di là di ogni divisione sul merito, sapranno ritrovare, anche nella presente occasione, l'unità per affermare valori e principi di democrazia e libertà e per contrastare, nei modi più fermi e con gli strumenti più adeguati ed idonei, ogni tentativo di inserire violenza e terrorismo nella limpida dialettica sociale, al fine di consentire lo svilupparsi del confronto senza che nessuno si senta limitato nella propria autonomia e libertà. (*Applausi dai Gruppi DS-U, Mar-DL-U e Misto-RC*).

RIPAMONTI (*Verdi-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIPAMONTI (*Verdi-U*). Signor Presidente, desidero associarmi alle parole di solidarietà espresse dai colleghi degli altri Gruppi in particolare nei confronti della CISL e della FIAT. Credo sia necessaria una risposta unitaria in primo luogo da parte di tutto il movimento sindacale, ma anche delle istituzioni democratiche.

Signor Presidente, chiediamo che il Ministro dell'interno riferisca immediatamente in Parlamento sui fatti verificatisi; non possiamo aspettare altri giorni, perché gli avvenimenti che hanno avuto luogo questa mattina a Milano sono da una parte gravi e, dall'altra, oscuri. Sono gravi perché con essi si cerca di intimidire una parte del movimento sindacale che ha svolto un ruolo importante nelle iniziative di queste ultime settimane. Sono oscuri perché si inquadrano in una iniziativa più ampia che cerca di intimidire il movimento dei lavoratori e i singoli lavoratori che in queste settimane hanno partecipato alle lotte sindacali.

Ritengo pertanto opportuno che il Governo riferisca immediatamente al Parlamento. Siamo di fronte ad avvenimenti pericolosi perché in questo modo si determina un clima di confusione: da un lato, le lotte sociali vengono dipinte come causa di iniziative che possono sfociare nella radicalizzazione, appunto attraverso l'inserimento del terrorismo e, dall'altro, si

tenta di dimostrare che il movimento sindacale, con le iniziative promosse in queste ultime settimane, contribuisce a creare un clima di allarme sociale.

È quindi necessario che da parte delle istituzioni democratiche vi sia la più ferma presa di posizione che accompagni l'iniziativa unitaria del movimento sindacale.

Signor Presidente, mi permetto di insistere perché vi sia una immediata comunicazione del Governo alle Camere.

PRESIDENTE. Senatore Ripamonti, la Presidenza si attiverà presso il Governo affinché risponda immediatamente su questi avvenimenti.

TOIA (*Mar-DL-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOIA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, alla lettura di queste notizie, come senatrice milanese, ho provato un moto di viva preoccupazione. Tali notizie evidentemente riflettono la tensione sociale che è forte in tutto il nostro Paese; sono notizie che a chi (come me e i colleghi appena intervenuti) è stato eletto a Milano – e quindi conosce quel tessuto sociale e sa quanto le forze sindacali, e nello specifico la CISL, siano portatrici di valori di democrazia, di pluralismo e siano sempre state contro la violenza – non possono non suscitare una preoccupazione viva e il desiderio che il Senato esprima immediatamente una parola di solidarietà. Una parola di solidarietà per la CISL, per le diverse realtà dell'intero movimento sindacale e per il mondo del lavoro e della produzione che, con l'ordigno incendiario che ha colpito la FIAT, si trova anch'essa nel mirino di atti di violenza.

Chiedo anch'io che accanto a questa sollecita espressione di solidarietà da parte del Senato – che, credo, sia stata manifestata attraverso le nostre parole – ci sia anche una sollecita spiegazione, un'informativa qui nell'Aula del Senato, da parte del Governo, com'è sempre avvenuto di fronte ad episodi che destano viva preoccupazione. Non vogliamo, infatti, che nel nostro Paese possano tornare forme di violenza che colpendo il mondo del lavoro si estendano poi all'intera società.

Ci schieriamo con il mondo del lavoro, con le forze sindacali e della produttività, affermando che ostacoleremo – e tutte le istituzioni devono farlo – ogni rigurgito di violenza. Dobbiamo anche interrogarci sul perché ciò sia accaduto, tra l'altro nella civilissima Milano, nel mondo del lavoro milanese e presso la sede della CISL. Forse qualcuno ha usato toni troppo aspri nel dibattito sulle riforme del lavoro e quindi deve sentire *in primis* la responsabilità di smorzare e di cambiare i toni che hanno prodotto simili tensioni.

Ci aspettiamo dal Governo un'informativa seria, che possa immediatamente chiudere la stura alle più strane, svariate ed improprie illazioni. Il Governo dica ciò che risulta dagli atti con un'informativa ufficiale e si im-

pegni a far luce – cosa che ancora non accade – sui numerosi episodi di violenza avvenuti, sugli attentati al mondo del lavoro e a personalità importanti di questo (penso ad esempio al professor Biagi), su cui ancora non si hanno notizie chiare, nonostante l'impegno del Governo ribadito più volte.

Proprio pochi giorni fa Pezzotta ha preso posizione su tale argomento, affermando che c'è bisogno di sapere in fretta qualcosa, che le indagini devono fornire qualche elemento di chiarezza, qualche punto dirimente, qualche risultato, anche senza arrivare ad una risoluzione complessiva.

Vogliamo quindi dal Governo un'informazione sullo stato delle cose ed un impegno sulla capacità investigativa, la più rapida, la più completa ed efficace possibile. Inoltre, dato che questi episodi di violenza toccano realtà vitali del mondo del lavoro, chiediamo che vi sia un impegno a svolgere un'azione moderatrice nel dibattito sociale. È giusto che tale dibattito ci sia e che le forze sindacali si esprimano con le parole proprie della lotta sindacale; invece, chi ha responsabilità politiche ed istituzionali, soprattutto di Governo, deve intervenire con le parole della cultura di Governo, dunque della moderazione e del dialogo.

Ci aspettiamo tutto questo dal Governo nei prossimi giorni di attività istituzionale. Non riterremmo infatti assolutamente positivo il rinvio di tale risposta a settembre: i fatti sono gravi e urgente deve essere la presa di posizione da parte del Governo, nella sede più propria, cioè nell'Aula del Senato, che questa settimana proseguirà i suoi lavori. (*Applausi dai Gruppi Mar-DL-U e DS-U*).

PRESIDENTE. La Presidenza esprime solidarietà, a nome di tutta l'Assemblea, alla CISL e alla FIAT di Milano per gli attentati sventati questa mattina e si farà carico di sollecitare una risposta del Governo a fornire elementi informativi al Parlamento su tale questione.

Per lo svolgimento di un'interrogazione

CALVI (*DS-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALVI (*DS-U*). Signor Presidente, vorrei sollecitare lo svolgimento dell'interrogazione 3-00578, da me presentata, partendo proprio dalle parole che poco fa la collega Patrizia Toia ha rivolto a quest'Assemblea.

Nel momento in cui vi sono fatti così gravi, che turbano la coscienza di tutti noi in modo duro e violento, proprio la richiesta di accertamento della verità confligge con alcuni fatti che sono stati sottoposti al Governo, attraverso la mia attività di sindacato ispettivo. Chiedo al riguardo un'immediata risposta dell'Esecutivo e in particolare del Ministro della difesa.

Mi riferisco all'iniziativa presa da uomini dei carabinieri, i quali si sono recati presso alcune fabbriche marchigiane, chiedendo l'elenco degli iscritti al sindacato. Il fatto, secondo me, costituisce già di per sé non solo una violazione dei diritti del cittadino, ma una vera e propria attività illegittima, che sarà poi sottoposta alla magistratura, se del caso, e che comunque è già stata sottoposta all'*Authority*, in quanto si tratta di dati sensibili coperti dalla legge sulla *privacy*.

Dapprima, i fatti erano stati negati, poi, attraverso le parole del prefetto di Macerata, sono risultati assolutamente veritieri; successivamente, è stato affermato che si trattava di un episodio circoscritto e locale, mentre appare che anche in altre realtà del nostro Paese si sarebbero verificati fatti del genere.

Ritengo pertanto sia assolutamente indispensabile che il Ministro della difesa risponda con la massima celerità alla mia interrogazione, affinché non si verifichi quello che accadde negli anni Cinquanta, quando iniziarono le famose schedature alla FIAT. Questo non deve assolutamente succedere; bisogna intervenire immediatamente, affinché i diritti dei lavoratori e dei cittadini siano tutelati. Proprio per garantirli, il Ministro deve immediatamente venire a rispondere in Aula. (*Applausi del senatore Bedin*). (*Applausi del senatore Bedin*).

PRESIDENTE. La Presidenza solleciterà il Governo, facendosi carico della questione avanzata dal senatore Calvi.

**Per un'informativa urgente del Ministro
dell'istruzione, dell'università e della ricerca**

PAGANO (*DS-U*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGANO (*DS-U*). Signor Presidente, le chiedo di adoperarsi affinché il ministro Moratti venga urgentemente in Aula a rispondere di un atto gravissimo che è stato perpetrato nei confronti del Parlamento.

La 7^a Commissione del Senato sta lavorando pomeriggio e notte per portare a termine l'approvazione della riforma presentata dal Ministro, con una discussione estremamente importante, pacata e senza ostruzionismi, dove si confrontano diverse posizioni. In tale sede si è dibattuto, tra maggioranza e opposizione, a volte con posizioni trasversali, sulle questioni dell'anticipo a due anni e mezzo della scuola dell'infanzia e del corrispettivo anticipo della scuola elementare.

Ebbene, signor Presidente, laddove praticamente la Commissione ha stabilito un percorso, quindi una discussione, e non si è ancora votato il provvedimento, apprendiamo che il ministro Moratti invia alle Regioni i protocolli d'intesa per la sperimentazione nella scuola dell'infanzia e nella scuola elementare, indicando sostanzialmente piani nazionali personaliz-

zati per l'attività educativa in tali ordini di scuole, contravvenendo ad un punto essenziale, cioè saltando il parere del Parlamento e comportandosi come se la riforma fosse stata già approvata dal Senato.

Pertanto, signor Presidente, le chiedo che intervenga in questa sede il ministro Moratti; chiedo altresì al presidente Asciutti, anch'egli leso nella sua autorità di Presidente, e ai colleghi della Commissione di sospendere i lavori per avere un chiarimento nell'Aula del Parlamento per questo comportamento inammissibile del Ministro.

PRESIDENTE. Senatrice Pagano, la Presidenza si farà carico della sua richiesta.

Onorevoli colleghi, per questioni concernenti l'andamento della seduta di oggi pomeriggio, d'ora in poi darò la parola sull'ordine dei lavori, mentre per le sollecitazioni circa lo svolgimento di interpellanze e interrogazioni o per altre questioni i colleghi senatori potranno intervenire a fine seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge:

(1583) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 1583, già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che nella seduta antimeridiana del 25 luglio si è concluso l'esame degli articoli del decreto-legge, nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati.

Passiamo alla votazione finale.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRIS (*Misto-Udeur-PE*). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, lo scorso fine settimana si è registrata sulle nostre strade, ancora una volta, una serie infinita di incidenti. Oltre 70 morti e più di 1.500 feriti danno l'idea di quale strage continua si consumi sulle strade italiane.

Sembra quasi che siamo abituati a questo, che ci sia una sorta di costo da pagare per poter fare sostanzialmente quello che si vuole sulle strade. Leggiamo di tali avvenimenti sui giornali del lunedì quasi fossero i risultati del campionato di calcio della domenica: più di tanto nessuno si sconvolge e non si riesce ad invertire una linea di tendenza che ha portato

l'Italia ormai agli ultimi posti a livello europeo per quanto riguarda la sicurezza stradale.

Quello che non si riesce a far capire a tutti noi, per primi agli organi istituzionali, al Governo e al Parlamento, è che serve una drastica inversione di rotta in materia. Torno a dire che non si tratta di un costo da pagare comunque; quel che manca è la continuità di un'azione politica e di Governo che riesca a correggere una strage continua e una guerra incessante che si perde regolarmente sulle nostre strade.

Molte famiglie hanno avuto lutti derivanti da incidenti stradali. Ci sono ormai decine di migliaia di persone che vivono una vita veramente misera e infelice a causa di questa incidentalità che si consuma ogni giorno sulla nostra rete stradale, in modo particolare nei centri urbani.

C'è quasi la convinzione da parte di molti che, tutto sommato, ciò può capitare ad altri, che sia un qualcosa che riguarda le persone non prudenti, la grande viabilità, mentre sappiamo che non è così. Siamo ormai tutti a conoscenza – le relazioni consegnate al Parlamento sono chiare – che la gran parte degli incidenti si consuma sulla rete delle strade urbane, e non sulle strade extraurbane o sulla rete autostradale.

Di fronte a tutto questo che facciamo noi, che fa il Governo? In questa legislatura c'è un segnale pericoloso di disattenzione su tale materia. Assistiamo ad una politica di annunci da parte del Ministro, peraltro contraddittori tra di loro: una volta si parla di incremento dei limiti di velocità a 150 chilometri orari, un'altra volta si invitano i conducenti d'auto a non litigare con la propria moglie quando guidano, un'altra volta ancora si promettono piani mirabolanti che non vediamo. Quello che serve, invece, è riprendere con passo deciso, con linee chiare, ben definite, una volta per tutte, quell'iniziativa forte che il Parlamento coralmente aveva assunto nella precedente legislatura.

Vorrei ricordare che nella scorsa legislatura il Parlamento (quindi non è un merito di questo o di quel Governo) prese consapevolezza della strage continua che si verifica sulle strade italiane, considerò seriamente la direttiva comunitaria che ci obbliga a ridurre di oltre il 50 per cento gli incidenti stradali entro il 2010, perché a livello comunitario di questo si discute e conseguentemente si opera, e quindi varò una serie di provvedimenti, dalla legge n. 85 del 2001 (di cui il disegno di legge oggi al nostro esame in qualche maniera è figlio) che proponeva, appunto, una modifica complessiva del codice della strada, al primo piano nazionale per la sicurezza stradale.

Voglio rammentare che, mentre in altri Paesi europei si è giunti ormai al sesto, al settimo o addirittura al nono piano nazionale per la sicurezza stradale, in Italia solo alla fine dello scorso quinquennio legislativo abbiamo varato il primo piano nazionale per la sicurezza e abbiamo licenziato altri provvedimenti, tutti insieme in Parlamento, con una divisione che non era politica ma trasversale, tra chi la cultura della sicurezza stradale ce l'ha e chi, purtroppo, ancora non la possiede, approvando ad esempio la norma che ha reso obbligatorio l'uso del casco per tutti coloro che viaggiano su un ciclomotore. Quella norma (voglio ricordarlo ai distratti),

fieramente avversata da qualcuno anche in quest'Aula, ha consentito di salvare centinaia di vite umane nei suoi primi anni di applicazione.

Dico questo solo per dimostrare che, volendo, si può fare sul serio, come in tutte le cose e in questa materia in modo particolare, perché si era cominciato a dare l'idea che si voleva, appunto, agire seriamente.

Il primo piano nazionale per la sicurezza era assistito da circa 900 miliardi di vecchie lire, che potrebbero ancora attivare oltre 2.000 miliardi di vecchie lire di investimenti da attuarsi a livello di amministrazioni locali per migliorare lo stato della sicurezza. Ebbene, quel piano, che l'attuale Governo ha ovviamente deciso di portare avanti, giace dal marzo scorso nei cassetti del Ministero delle infrastrutture. Il Ministro (ho già chiesto in discussione generale al rappresentante del Governo di rispondermi; spero che lo faccia ora, perché risposte non sono giunte) dal marzo scorso ha sul tavolo il primo piano nazionale per la sicurezza stradale, che potrebbe attivare, torno a ripetere, 2.000 miliardi di vecchie lire di investimenti, da realizzarsi da parte delle amministrazioni locali in particolare, per interventi sulla sicurezza. Si attiverebbe così quella politica a 360 gradi che su questo terreno è necessaria.

Qui non si tratta di agire sulla leva della repressione piuttosto che su quella della prevenzione: si tratta di fare, ripeto, a tutto tondo una politica vera per la sicurezza stradale, per una cultura permanente, per un'opera reale di prevenzione oltre che di repressione, anche perché abbiamo visto che le sanzioni amministrative di per sé non portano ad una diminuzione delle violazioni delle leggi che normalmente si compiono. In questo Paese cresce ogni anno il numero delle sanzioni amministrative che vengono elevate, ma gli incidenti non diminuiscono, anzi aumentano. Quindi, come si vede, non è tanto insistere sulla repressione che può servire.

Ebbene, di fronte a tutto questo, che succede? Succede che in quest'Aula, per la terza volta in questa legislatura, ci dobbiamo occupare del tema della sicurezza stradale, ma lo facciamo in maniera assolutamente slegata da una politica, da un filo conduttore che invece sarebbe necessario. Succede che siamo qui ad approvare delle norme che di per sé sono assolutamente, almeno da parte mia, condivisibili, perché facevano parte, appunto, delle riflessioni svolte nella precedente legislatura, ma che vengono discusse mentre il Governo lancia messaggi del tutto contraddittori.

È inutile ridurre il tasso alcolemico, se poi non si riesce a dotare le forze dell'ordine degli strumenti necessari per fare i rilevamenti; è inutile imporre l'uso dei fari sulle strade extraurbane (peraltro ancora da individuare) e sulle autostrade, se al tempo stesso non si danno disposizioni precise in merito. La confusione nel varo di questo decreto-legge da parte del Governo è stata commentata in maniera negativa un po' da tutti. È inutile, insomma, fare un'operazione del genere (la cui necessità e urgenza francamente non si capisce, rispetto alla mancanza di una politica che invece, quella sì, servirebbe) se non si riesce, appunto, a varare una riforma più complessiva.

Ora apprendiamo che il Governo ha in mente di riformare il codice della strada entro il prossimo 31 dicembre, rinnovando la legge delega (la legge 22 marzo 2001, n. 85): speriamo che finalmente sia, per così dire, la volta buona.

Vorrei far carico, nel mentre approviamo provvedimenti come quello in esame, a ognuno di noi e al Governo in particolare della necessità di capire che non basta il volontariato e non bastano le mille associazioni che operano nel settore della sicurezza: bisogna riuscire ad attivare le risorse private e pubbliche che si spendono in maniera meritoria su una questione così delicata e forte per tutti noi, affinché finalmente in questo Paese si vari un'effettiva politica per la sicurezza stradale.

Pregherei, quindi, i rappresentanti del Governo di volerci dire qualcosa di più degli annunci e delle campagne estive che regolarmente il Ministero lancia e di spiegarci qual è l'effettiva volontà del Governo sul tema e se finalmente si vuol mettere mano alla riforma del codice della strada.

Nel merito delle proposte avanzate, torno a dire che di per sé l'obbligo di accensione delle luci anabbaglianti è misura assolutamente condivisibile, in quanto può aiutare la viabilità sulle strade extraurbane e sulle autostrade. Sarebbe necessario, però, garantire (e in tal senso avevo presentato alcuni emendamenti) un'informazione più puntuale ai cittadini sulle strade soggette a questo tipo di disposizione perché, a tutt'oggi, la questione non è ancora stata chiarita. Si dà delega ai prefetti di individuarle, ma non è stato chiarito – appunto – quali siano le strade interessate. (*Richiami del Presidente*). Mi avvio a concludere.

Come dicevo, sono d'accordo sull'obbligo di accensione delle luci anabbaglianti sulle autostrade, ma immaginate la confusione che si potrà generare sulle strade extraurbane. Per quanto riguarda, infine, le disposizioni relative agli auricolari e all'abbassamento del tasso alcolemico consentito, sono favorevole.

In conclusione, a nome dell'Udeur, annuncio un voto di astensione sul provvedimento in esame. Ripeto, di per sé le questioni impostate sono corrette e in sintonia con il lavoro svolto e mi dispiace molto non poter esprimere un voto favorevole, poiché si tratta di una materia alla quale tengo in modo particolare, anche personalmente, e sulla quale abbiamo lavorato con impegno, ma non posso dichiarare il voto favorevole proprio perché manca questa politica.

Invito il Governo, anche in considerazione dei 70 morti di questo *week-end* e ai 20 morti che ogni giorno vi sono mediamente sulle strade italiane, a fare uno sforzo più deciso nella direzione di una vera politica per la sicurezza stradale.

PELLEGRINO (*UDC:CCD-CDU-DE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PELLEGRINO (*UDC:CCD-CDU-DE*). Signor Presidente, intervengo solo per dichiarare il voto favorevole del Gruppo dell'UDC alla conversione in legge del decreto in esame.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, il decreto-legge in conversione in materia di sicurezza stradale costituisce l'ennesimo esempio della strategia di condotta ormai tradizionalmente posta in atto dal Governo di fronte ad ogni tipologia di problema o di emergenza; una strategia tutta improntata allo schema delle norme annuncio, destinate a vivere di sola vita mediatica, cui fanno seguito proposte di legge ufficialmente presentate alle Camere di modestissimo impatto effettivo sui problemi e soprattutto del tutto prive di qualsiasi coerente e riconoscibile politica di Governo.

Questa inadeguatezza è particolarmente vistosa in materia di politiche dei trasporti e delle infrastrutture e, in quanto direttamente connesse, anche di politiche per la sicurezza stradale. Per il settore viario, infatti, i programmi elettorali del Governo avevano prefigurato grandi e ambiziosi interventi di riqualificazione e ammodernamento dell'intera rete nazionale, da realizzare attraverso una serie di grandi opere infrastrutturali, pure importanti e necessarie, che tuttavia stentano ancora a trovare adeguati e credibili stanziamenti di risorse finanziarie, come dimostra anche il Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2003-2006 presentato dal Governo alle Camere.

A fronte dei numerosi obiettivi mancati o indefinitamente rinviati alla disponibilità di risorse delle future leggi finanziarie, secondo una formula ormai divenuta consueta per le supposte riforme del Governo, il decreto in esame interviene sull'emergenza della sicurezza stradale con un insieme confuso e inadeguato di norme che non sembra idoneo neanche a costituire quel mero provvedimento tampone che la maggioranza pretenderebbe in un momento in cui le strade si stanno affollando per i tradizionali esodi estivi, cui di norma si accompagna la tragica contabilità di vite e famiglie spezzate sulle vie delle vacanze.

Una misura del carattere effimero e inconsistente del decreto è la natura della norma ritenuta più qualificante del provvedimento stesso, quella sull'uso obbligatorio anche di giorno dei fari anabbaglianti sulle autostrade e sulle principali strade extraurbane. Si tratta di una misura assolutamente superflua, come hanno unanimemente riconosciuto tutte le associazioni di difesa dei consumatori, che in altri Paesi prevalentemente nordici è adottata in via permanente solo in relazione a condizioni climatiche medie tali da pregiudicare la visibilità diurna.

Si capisce come la trasposizione di questa misura alle nostre latitudini appaia perfino grottesca per la sua incongruenza. A tale proposito, ba-

sti pensare alle condizioni di insicurezza e di degrado in cui tuttora versano molte strade e autostrade del Mezzogiorno, tra cui la stessa autostrada Salerno-Reggio Calabria, per capire che in quei casi gli elevatissimi tassi di incidentalità non possono essere in nessun modo scalfiti da una norma che impone stabilmente l'accensione diurna dei fari in luoghi dove il sole splende pressoché tutto l'anno.

Infine, anche sul piano della legittimità formale il provvedimento presenta profili quanto meno discutibili. Il decreto, infatti, anticipa alla data di entrata in vigore della legge di conversione l'entrata in vigore di alcune delle disposizioni del decreto legislativo n. 9 del 2002 recante modifiche e integrazioni del nuovo codice della strada, la cui entrata in vigore è stata fissata per il 1º gennaio 2003.

Ma l'aspetto più grave e preoccupante, con riferimento alla citata disposizione modificativa del nuovo codice della strada che impone l'accensione diurna dei fari, è che il decreto-legge in conversione ne anticipa l'entrata in vigore addirittura al momento dell'emanazione del decreto stesso, in spregio ad ogni ragionevole aspettativa di coerenza e stabilità del quadro legislativo che può essere nutrita da tutti i soggetti interessati dal provvedimento.

Per questi motivi e per quelli evidenziati in sede di discussione generale, il Gruppo della Margherita dichiara il voto contrario sul disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U*).

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, abbiamo di recente ascoltato in un'audizione in Commissione il comandante della Polizia stradale, che credo ricopra tale incarico da alcuni anni, il quale in quella sede ci ha voluto esprimere le sue impressioni dopo aver compiuto vari tentativi per far funzionare questa importante istituzione.

Egli ci ha detto che il codice della strada è vecchio, complicato, farraginoso, complesso – sono le sue parole – stratificato e di difficile rispetto da parte degli utenti e di applicazione incerta da parte delle forze dell'ordine. Ci sono norme che nessuno è in grado di applicare.

È stato fatto l'esempio, che ritengo molto importante perché costituisce una delle cause degli incidenti che si verificano soprattutto sulle autostrade, dei cosiddetti trasporti eccezionali, dei trasporti pericolosi. Il comandante ci ha detto che la materia è regolata da un minicodec della strada, costituito da una decina di disposizioni intrecciate tra loro, che nessuno è in grado di conoscere in tutte le sue articolazioni.

Chiunque dunque metta sulla strada un trasporto eccezionale sa che da qualche parte una delle regole che andrebbero rispettate è in realtà violata. Ci rammentava poi una cosa nota, ossia che una norma tra le altre,

quella dell'obbligatorietà del casco per i motociclisti, è ancora oggi un *optional* in un terzo del Paese.

Alle domande che gli abbiamo posto, il comandante ci ha risposto che è inutile fare delle norme che aumentino le minacce di punizione se non si è in grado di perseguire i responsabili; sono inutili grida manzoniane: se non c'è vigilanza sulle strade, le norme non vengono rispettate. E perché non c'è vigilanza sulle strade? Perché la Polizia stradale è ancora impegnata in una quantità di attività d'ufficio di tipo cartolare e non è messa nelle condizioni di destinare tutti i suoi addetti direttamente al controllo della circolazione.

Di fronte ad una situazione di questo genere, il comandante della Polizia stradale ci chiedeva un'azione organica di revisione e di semplificazione del codice. Quasi a convincerci, ci ha portato dati sulla mortalità e sugli incidenti stradali che mettono veramente paura. Oggi, su «Il Sole 24 ore», sotto il titolo «Più sicuri, ma molto meno efficienti», c'è un tabellina che ci dice che l'indice di mortalità sulle autostrade italiane è del 5,8 per cento, mentre sulle strade statali è del 7,9 per cento e si raggiungono livelli bassi soltanto sulle strade urbane. Alla domanda: «Perché si muore sulle autostrade, dove tutti vanno nella stessa direzione, dove gli ingressi sono agevolati e non c'è mescolamento del traffico?» la risposta è stata: «Per i comportamenti individuali di coloro i quali conducono i mezzi di trasporto».

Dunque, si deve e si può fare molto per incidere su questa situazione. Il fatto che l'indice di mortalità sulle autostrade sia del 5,8 per cento, sostanzialmente dello stesso ordine di grandezza di quello che si registra sulle strade statali, significa che sulle autostrade non c'è sicurezza e che aumentare la velocità dei veicoli sulle stesse vuol dire pronosticare l'aumento dei morti.

Orbene, dopo l'indagine conoscitiva svolta, abbiamo anche capito quali sono gli interventi necessari: regolamentazione del movimento dei TIR, soprattutto nelle nuove autostrade a tre corsie; illuminazione delle sedi stradali e autostradali; norme specifiche di vigilanza, prevenzione e repressione dei comportamenti anomali del sabato sera; istituzione di un corpo ispettivo specializzato nella repressione delle violazioni delle norme relative ai trasporti su gomma di carattere internazionale e nazionale; eliminazione delle sovrapposizioni di competenze tra il Ministero, le Regioni e i poteri locali, che tante difficoltà comportano nella realizzazione di sistemi di traffico urbani realmente sicuri; e così via.

Al posto di tutto ciò, però, per l'ennesima volta, ci troviamo di fronte ad atti frammentari, addirittura ad un decreto-legge che, come è stato testé rilevato, in alcuni casi determinerà un contenzioso perché soprattutto a seguito delle modifiche che sono state introdotte potrebbero ingenerarsi complicazioni molto rilevanti nella fase di attuazione, e che vengono discussi in tempi del tutto inadeguati.

In pratica, su queste norme sulle quali oggi si chiede il voto non vi è stata in Commissione più di un'ora di discussione; su molti emendamenti presentati da parte dell'opposizione i commissari, anche di maggioranza,

si sono dichiarati d'accordo, sostenendo che si trattava di questioni ragionevoli e giuste. Rispetto ad alcuni di essi non si capiva nemmeno quale potesse essere il profilo politico che distingueva la destra dalla sinistra, ma nessuno di tali emendamenti è stato accolto.

Ci è stato detto che il motivo era la blindatura del provvedimento; un provvedimento inemendabile, che deve essere approvato a scatola chiusa, anche se alcune delle sue norme entreranno in vigore nei mesi di novembre e dicembre. Qual era l'urgenza di procedere in questo modo, rifiutando il contributo che volevamo e potevamo dare?

Non siamo stati ascoltati nemmeno per quanto riguarda alcune norme risibili contenute in questo decreto-legge, come quella che vieta l'uso del cellulare, salvo che sia dotato di auricolare e «purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie»; non si capisce come si dovrebbe fare per verificare tale requisito mentre una persona sfreccia.

Anche la norma sui fari anabbaglianti è molto complessa e foriera di contenziosi, ma soprattutto incomprensibile su un punto anche da chi, come me per esempio, è sostanzialmente d'accordo con l'idea che si debba migliorare la visibilità sulle strade. Infatti, l'obbligo di tenere accesi gli anabbaglianti vige soltanto sulle autostrade e sulle superstrade dotate di spartitraffico, cioè proprio là dove non si vedono i veicoli in arrivo: il Governo ha spiegato che i fari accesi servono per vedere gli autoveicoli sullo specchietto retrovisore!

Francamente, colleghi, ripensate un attimo a questi comportamenti. Qui si poteva intervenire diversamente, perché non c'è una divisione politica, e invece assistiamo solo al tentativo di fare una politica degli annunci per dire che all'inizio dell'estate il Governo fa qualcosa per impedire che si determinino ancora le gravi situazioni che si sono verificate.

Per tutti questi motivi, dichiaro il voto contrario del mio Gruppo al disegno di legge in esame. (*Applausi dal Gruppo DS-U*).

DONATI (*Verdi-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, il decreto-legge mirante a garantire la sicurezza nella circolazione stradale che giunge alla nostra attenzione è l'ennesimo provvedimento che non ci consente alcuna discussione e valutazione, perché arriva dalla Camera sostanzialmente immodificabile; visti i tempi a disposizione per la sua conversione, ci è stato spiegato, tutti gli emendamenti presentati sono stati respinti, nonostante in diverse occasioni fosse stata riconosciuta la loro validità.

È abbastanza incomprensibile che su un tema come quello della sicurezza stradale, che il Parlamento ha affrontato in questa legislatura in modo sempre altamente conflittuale, si adotti questo modo di procedere. Voglio ricordare che il ministro Lunardi è venuto in Commissione con una buona parte di norme del nuovo codice della strada a poche ore dalla scadenza della delega, senza darci il tempo di fare una valutazione accu-

rata, tant'è che lo stesso Governo ha poi dovuto, *in extremis*, ridurre fortemente il numero degli articoli del provvedimento e limitarsi soltanto ad alcuni che riteneva davvero irrinunciabili, così come ha dovuto chiedere una proroga della delega che gli consentirà entro la fine dell'anno di venire a riferire sul complesso delle norme in materia di sicurezza stradale.

Giungiamo quindi ad oggi attraverso un *iter* assolutamente anomalo che non ha mai consentito una profonda e serena discussione su un tema rispetto al quale dovremmo essere tutti sostanzialmente d'accordo, quello della riduzione dell'incidentalità stradale che miete vittime giovani, determinando comportamenti assolutamente negativi sulla strada.

Ritengo pertanto del tutto sbagliato il modo con cui si è deciso di procedere, dal momento che con questo decreto-legge si anticipano alcune misure – pochissime – del nuovo codice della strada, norme che vengono rese immediatamente operative, lasciando però il resto ad una futura discussione.

Da una lettura assidua dei giornali, si è potuto rilevare che il provvedimento più discusso è stato quello che rende obbligatorio l'uso dei fari anabbaglianti come misura di sicurezza permanente sulle nostre strade. Chiunque ha potuto verificare la quantità di pagine spese per discutere di questa norma e per evidenziare i favorevoli ed i contrari alla stessa, norma per altro introdotta dalla Camera in occasione dell'esame del presente provvedimento.

Credo che quando la discussione si concentra su dettagli come quello testé evidenziato, vuol dire che c'è qualcosa che non va; il Ministro dovrebbe viceversa approfondire e valutare con molta più cautela e profondità il problema della sicurezza stradale.

Come è noto, questo Governo, e nello specifico il ministro Lunardi, ha proposto e ottenuto dal Parlamento che nelle autostrade, laddove esistano la terza corsia e condizioni di scarsa congestione del traffico – sono pochissimi in realtà i tratti della rete autostradale che avranno queste caratteristiche – sarà possibile, dal 1° gennaio 2003, tenere la velocità di 150 chilometri orari. L'aspetto paradossale è che mentre sono stati spesi fiumi di parole sulla sicurezza stradale rispetto all'opportunità di rendere obbligatorio o meno l'utilizzo delle luci, è stato però dimenticato o sottovalutato un dettaglio assolutamente importante e cioè che i messaggi in tema di sicurezza sono più importanti – o perlomeno altrettanto importanti – delle stesse norme.

Sono rimasta colpita – come credo tutti voi – da una recente indagine condotta tra i cittadini, effettuata da un autorevole quotidiano e da un istituto di sondaggi altrettanto credibile, che ha dimostrato che gli automobilisti italiani sono in realtà convinti che già da oggi in autostrada – non ha importanza se di due o tre corsie – sia possibile tenere un'andatura di 150 chilometri orari. Infatti, tutta la polemica e la discussione e in sostanza il messaggio di via libera ai cittadini che il ministro Lunardi ha voluto dare su questo tema ha fatto sì che la percezione finale determinata dal bombardamento di informazioni a cui i cittadini sono sottoposti su ogni fronte, e quindi anche su quello della sicurezza, sia quella di poter andare a una

velocità di 150 chilometri orari. E ciò, ripeto, è stato certificato da un sondaggio assolutamente credibile. Del resto, si tratta di un sondaggio che chiunque di noi può condurre anche privatamente, intervistando le persone che conosce, sondaggio da cui certamente risulterà che più o meno tutti sono convinti che, tranne alcuni tratti autostradali, in media è consentito tenere la velocità di 150 chilometri orari.

Risulta quindi di tutta evidenza che il presente decreto-legge è un provvedimento che ha caratteristiche limitate, non dannose, ma sicuramente assolutamente parziali, e che, soprattutto a fronte di messaggi che vengono rivolti ai cittadini in cui sostanzialmente si afferma che è consentito correre in autostrada, perché tanto alla velocità di 130 chilometri orari non ci va nessuno – queste all'epoca furono le obiezioni del ministro Lunnardi – assumono una importanza assolutamente relativa, anche se alcune norme in esso contenute sono abbastanza condivisibili.

In tema di sicurezza e di tutela della salute e della vita umana vorrei invitare i Ministri di riferimento ad una maggiore cautela. Infatti, quello che deve arrivare ai cittadini deve essere un messaggio che raffredda, che li fa ragionare e che li mette di fronte al fatto che un errore o un comportamento sbagliato possono rappresentare la fine per intere famiglie, per i cittadini e per i giovani che viaggiano sulle nostre strade, che siano responsabili o non responsabili dell'accaduto.

Chiunque abbia gestito la mobilità nelle aree urbane sa perfettamente che i messaggi rivolti ai cittadini in ordine a certi comportamenti ed i modelli imitativi sono altrettanto importanti del rispetto delle sanzioni e delle capacità di controllo delle regole.

Entrando nel merito del provvedimento, vorrei sottolinearne alcuni aspetti positivi. Sicuramente, uno di questi è l'inasprimento delle sanzioni per le competizioni sportive, che – come è noto – hanno causato comportamenti nuovi (definiamoli così) che richiedono nuovi meccanismi sanzionatori. Anche l'introduzione dell'obbligo delle luci accese per i motoveicoli mi sembra un provvedimento tutto sommato sensato.

Non siamo invece assolutamente d'accordo – e per questo avevamo presentato un emendamento soppressivo – sull'obbligo di tenere le luci anabbaglianti accese per tutta la giornata. Provvedimenti di questo tipo sono assunti, con una certa efficienza, nel Nord dell'Europa, dove – come è noto – il meccanismo con cui vengono introdotti, i comportamenti d'uso ed il tipo di luminosità sono completamente differenti. In sostanza, le luci anabbaglianti accese tutto il giorno non sono assolutamente significative, se le persone continuano a correre, non rispettano il codice della strada e, soprattutto, se sulla strada non sono presenti sistemi deterrenti fissi o sistemi di controllo, che devono essere predisposti da chi ne ha la competenza, al fine di scoraggiare comportamenti che sono davvero pericolosi. Prevedere che d'ora in poi tutti terremo le luci anabbaglianti accese dalla mattina alla sera non aumenterà il livello della sicurezza, perché è un meccanismo aggiuntivo slegato dal resto dei provvedimenti.

Un altro elemento positivo è la riduzione del limite del tasso alcolico entro cui il guidatore sottoposto a controllo è considerato in stato di

ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni. In tal modo, si anticipano le norme del nuovo codice della strada e quindi siamo certamente favorevoli.

Ritengo inoltre che la disposizione contenuta nell'articolo 4 chiarisca con più precisione l'uso dell'autovelox, cancellando anche l'obbligo di contestazione immediata dell'infrazione. Si chiarisce così definitivamente ed in modo inequivocabile l'uso molto delicato e complesso dell'autovelox a fini sanzionatori.

Queste sono le ragioni fondamentali per cui i Verdi si asterranno dalla votazione sul provvedimento in esame, che è parziale: contiene alcuni aspetti positivi, ma non consente di aggredire nel complesso un problema molto grave e non fornisce soluzioni credibili, in prospettiva, al tema della sicurezza stradale. (*Applausi dal Gruppo Verdi-U*).

GIOVANELLI (*DS-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Senatore Giovanelli, la Presidenza vorrebbe conoscere come voterà.

GIOVANELLI (*DS-U*). Mi asterrò dalla votazione.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola.

GIOVANELLI (*DS-U*). Il mio dissenso dal Gruppo in questo caso si esprime con la non partecipazione al voto, ma non si tratta di un espediente tecnico per guadagnare tempo.

Credo che non solo la maggioranza, ma anche l'opposizione abbiano sottovalutato la portata negativa di questo provvedimento. Come è noto, su molti aspetti sono state svolte osservazioni critiche, in particolare dal collega Brutti. Condivido tali considerazioni, alle quali però vorrei aggiungere altre.

La prima è che questo provvedimento affronta il tema della sicurezza stradale con un approccio tecnicistico insufficiente, per non dire scandaloso, proprio dal punto di vista tecnico (dal momento che è difficile sostenere che ci può essere una destra o una sinistra che si dividono sull'obiettivo della sicurezza stradale).

Non voglio fare molte osservazioni. Tuttavia, per governare a volte non basta fare buone o cattive norme, bisogna anche dare buoni esempi. L'esempio che viene dato con questo provvedimento è negativo, un esempio che non incoraggia, non segnala una superiore responsabilità a chi conduce automobili o automezzi pesanti, a chi guida, ai giovani, a chi esegue i controlli. Il segnale, fondamentalmente, va in una direzione opposta. Per questo non credo basti un giudizio critico su questo provvedimento; ci vorrebbe un giudizio molto pesante.

Mentre, infatti, il problema si va dramatizzando ed aggravando con il provvedimento oggi al nostro esame, in sostanza, si accetta di cronicizzarlo con una gestione di basso profilo o con qualche piccola misura di aggiustamento, senza nessun intervento significativo sulla sicurezza delle auto, con interventi che vanno in segno opposto, dal punto di vista della velocità, e senza rafforzamenti effettivi dei controlli, se non con qualche espediente tecnico che, per la verità, non significa nulla se non vi è un orientamento, un senso, una volontà dietro. Gli autovelox, infatti, esistevano già, si tratta di capire quanto e come li si intende utilizzare.

Sono poi un tantino (dico un tantino perché non mi piace enfaticizzare) scandalizzato dal silenzio generale su questo provvedimento e dal sostanziale silenzio rispetto a proposte di emendamento sulle cosiddette stragi del sabato sera.

Vi è una distanza profonda fra ciò che stiamo decidendo e ciò che si sente in tante zone ed aree del Paese. I numeri sono impressionanti: sono oltre 800 i giovani al di sotto dei trent'anni che muoiono nelle notti del venerdì e del sabato per una serie di ragioni, la prima delle quali, in termini materiali e concreti, senza indagini sociologiche, è rappresentata dalla velocità alla quale avvengono gli impatti di tali incidenti.

Vi è un indice di incidentalità elevatissimo in rapporto al traffico che vi è in quelle ore. Al mattino, quando tutti si alzano per recarsi al lavoro, non muore quasi nessuno; nel corso della notte, quando soltanto il 5-10 per cento (forse anche meno) delle persone si muove per divertirsi, gli incidenti aumentano in modo esponenziale e la Polizia stradale sa il perché: nella maggior parte dei casi si tratta di uscite di strada imputabili a colpi di sonno o per abbassamento del livello di attenzione; si raddoppia anche l'indice di mortalità. È grave che non si sia accettato di concedere ai prefetti poteri straordinari di intervento e di regolazione.

L'onorevole Giovanardi ha condotto una battaglia ideologica in merito a tale questione, ma non ha affrontato il tema della causa vera di morte; se l'è presa con le discoteche. Certamente, gli orari sono importanti – l'ho detto, e ne do atto, che bisognerebbe regolare meglio anche gli orari – ma al di là dei processi ideologici al «divertimentificio» e della sociologia più o meno buona sul sabato sera, sappiamo tutti che vi è una responsabilità generale della società e del modello di vita. Vi sono misure concrete che, all'americana (mi viene di dire), andrebbero prese con concretezza; bisognerebbe, ad esempio, stabilire che in quelle ore la velocità deve diminuire.

Credo che non abbia senso criticare ideologicamente, colpire o inibire il diritto al divertimento; non ha senso un coprifuoco il venerdì e il sabato sera per i giovani, ma un coprifuoco della velocità si può e si deve attuare.

Affermo tutto ciò anche testimoniando alcune realtà drammatiche nel Paese: qualche posto in cui la gente organizza cortei, qualche funerale in cui viene osservato il lutto cittadino. Non voglio enfaticizzare ulteriormente questo tema, che non va certamente strumentalizzato ai fini di polemica politica.

Mi chiedo cosa dobbiamo fare. Alcuni telefoni cellulari, tramite l'auricolare o luci che si accendono e si spengono, possono segnalare la presenza di un autovelox. Di fronte ad una situazione straordinaria ci vorrebbe il coraggio di assumere la semplice iniziativa straordinaria di stabilire che dalle ore 22 alle 6 del mattino in alcune realtà bisogna andare più piano, moltiplicando per cinque i controlli e riducendo del 50 per cento la velocità massima. Così i giovani sarebbero liberi di andare a spasso, di divertirsi, di ballare il sabato sera, ma non di correre a 150 all'ora con le automobili potentissime di cui dispongono.

Non mi sembrava difficilissimo. C'era un'occasione: il Governo non ha nemmeno accettato un ordine del giorno in questo senso, se non come raccomandazione. Mi fa piacere, ma certo, di fronte alla drammaticità del problema, questo ha un po' il sapore di una sottovalutazione, non dico di una presa in giro, perché penso che nessuno volesse fare ciò.

Signor Presidente, colleghi anche del mio Gruppo, su questo punto presenterò un disegno di legge specifico. Mi auguro che il mio o un altro Gruppo lo sottoscriva per sottoporlo all'attenzione dell'Assemblea, perché noi stiamo approvando un decreto-legge sulla sicurezza stradale ignorando completamente il problema.

Si tratta di un comportamento grave, per cui ritengo sia giusto manifestare una semplice testimonianza all'Aula di non partecipazione al voto, come espressione di un dissenso molto, molto profondo.

PRESIDENTE. Procediamo, dunque, alla votazione.

Verifica del numero legale

DONATI (*Verdi-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(*Segue la verifica del numero legale*).

Il Senato non è in numero legale.

Sospendo pertanto la seduta per venti minuti.

(*La seduta, sospesa alle ore 18,11, è ripresa alle ore 18,31*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1583

PRESIDENTE. La seduta è ripresa.

Procediamo nuovamente alla votazione finale del disegno di legge n. 1583.

Verifica del numero legale

DONATI (*Verdi-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale). (Alcuni senatori del Gruppo DS-U, la senatrice Toia e il senatore Turroni richiamano l'attenzione della Presidenza su alcune luci fra i banchi della maggioranza cui non corrisponderebbero senatori).

Invito il senatore segretario a verificare.

Senatore Del Pennino, le dispiace collaborare con la Presidenza per le luci accese?

MONTINO (*DS-U*). *(Indicando i banchi della maggioranza)*. Signor Presidente, là ce ne sono due in più.

PRESIDENTE. Invito gli assistenti ad intervenire nella terza fila.

PAGANO (*DS-U*). *(Indicando i banchi della maggioranza)*. Signor Presidente, la prima fila. *(Il senatore Battaglia Giovanni si colloca fra i banchi del Gruppo FI. Proteste dai banchi della maggioranza)*. C'è tutta una fila piena di luci.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la verifica del numero legale.

Il Senato non è in numero legale. *(Applausi del senatore Cambursano)*.

Suspendo la seduta per venti minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 18,33, è ripresa alle ore 18,55).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1583

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.
Procediamo nuovamente alla votazione finale.

Verifica del numero legale

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, chiedo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato non è in numero legale.
Suspendo la seduta per venti minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 18,56, è ripresa alle ore 19,18).

Presidenza del vice presidente CALDEROLI**Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1583**

PRESIDENTE. Procediamo nuovamente alla votazione finale.

Verifica del numero legale

DONATI (*Verdi-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato non è in numero legale.

Essendo mancato per la quarta volta consecutiva il numero legale, ai sensi dell'articolo 108, comma 4, del Regolamento, tolgo la seduta.

Pertanto, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

Interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza un'interpellanza e interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per le sedute di martedì 30 luglio 2002

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, martedì 30 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno, fatte salve le variazioni che potrebbero essere apportate dalla Conferenza dei Capigruppo, che si andrà ora a riunire:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale (1583) *(Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale).*

II. Discussione dei disegni di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 122, recante disposizioni concernenti proroghe in materia di sfratti, di edilizia e di espropriazione (1589) *(Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale).*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1º luglio 2002, n. 126, recante disposizioni urgenti in materia di difesa d'ufficio e di procedimenti civili davanti al tribunale per i minorenni (1600) *(Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale).*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, recante interventi urgenti in materia tributaria, di privatizzazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e per il sostegno dell'economia anche nelle aree svantaggiate (1626) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

III. Interrogazione con carattere d'urgenza, ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento, e altre interrogazioni sulle società calcistiche.

IV. Comunicazioni del Governo sugli attentati di Milano e Monza (alle ore 18).

La seduta è tolta (*ore 19,20*).

Allegato B**Disegni di legge, annunzio di presentazione**

Sen. LAURO Salvatore

Norme in materia di rendita vitalizia (1648)

(presentato in data **26/07/02**)

Sen. STANISCI Rosa

Istituzione di un Centro internazionale di educazione alla pace (1649)

(presentato in data **26/07/02**)

Sen. CAVALLARO Mario

Norme per l'esercizio della pesca subacquea sportiva (1650)

(presentato in data **26/07/02**)

Sen. CAVALLARO Mario

Norme generali per l'esercizio dell'attività di istruttore subacqueo, di guida subacquea e dei centri di immersione subacquea (diving) (1651)

(presentato in data **26/07/02**)

Sen. EUFEMI Maurizio

Disposizioni in materia di società e associazioni sportive dilettantistiche (1652)

(presentato in data **29/07/02**)

Disegni di legge, assegnazione**In sede referente***3ª Commissione permanente Aff. esteri*

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato tra i membri del gruppo degli Stati dell'Africa, dei Caraibi e del Pacifico, da un lato, e la Comunità europea e i suoi Stati membri, dall' altro, con allegati, protocolli, dichiarazioni e atto finale, fatto a Cotonou il 23 giugno 2000, dell'Accordo interno tra i rappresentanti dei Governi degli Stati membri relativo al finanziamento e alla gestione degli aiuti, nonchè alla concessione di un'assistenza finanziaria ai Paesi e Territori d'oltremare, con allegato, fatto a Bruxelles il 18 settembre 2000 e dell'Accordo interno tra i rappresentanti dei Governi degli Stati membri relativo ai provvedimenti ed alle procedure di applicazione dell'Accordo ACP-CE, con allegato, fatto a Bruxelles il 18 settembre 2000 (1576)

previ pareri delle Commissioni 1º Aff. cost., 2º Giustizia, 5º Bilancio, 6º Finanze, 8º Lavori pubbl., 9º Agricoltura, 10º Industria, 11º Lavoro
(assegnato in data **26/07/02**)

1^a Commissione permanente Aff. cost.

Sen. CORTIANA Fiorello

Norme in materia di pluralismo informatico e sulla adozione e diffusione del software libero nella pubblica amministrazione (1188)

previ pareri delle Commissioni 2° Giustizia, 5° Bilancio, 7° Pubbl. istruz., 8° Lavori pubbl., 10° Industria

(assegnato in data **29/07/02**)

2^a Commissione permanente Giustizia

Sen. CENTARO Roberto

Modifiche al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 115, in tema di diritti ed indennità spettanti all'ufficiale giudiziario (1507)

previ pareri delle Commissioni 1° Aff. cost., 5° Bilancio

(assegnato in data **29/07/02**)

2^a Commissione permanente Giustizia

Sen. AYALA Giuseppe Maria ed altri

Semplificazione delle procedure e riduzione dei tempi per l'ottenimento del divorzio (1564)

previ pareri delle Commissioni 1° Aff. cost.

(assegnato in data **29/07/02**)

11^a Commissione permanente Lavoro

Sen. VANZO Antonio Gianfranco ed altri

Nuove norme in materia di cumulo tra le prestazioni erogate dall'INAIL e dall'INPS (1561)

previ pareri delle Commissioni 1° Aff. cost., 5° Bilancio, 12° Sanità

(assegnato in data **29/07/02**)

12^a Commissione permanente Sanità'

Sen. RUVOLO Giuseppe ed altri

Disposizioni in materia di professioni sanitarie (1558)

previ pareri delle Commissioni 1° Aff. cost., Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data **29/07/02**)

13^a Commissione permanente Ambiente

Sen. TURRONI Sauro

Disposizioni in tema di particolari tipologie di rifiuti pericolosi (1552)

previ pareri delle Commissioni 1° Aff. cost., 2° Giustizia, 5° Bilancio, 6° Finanze, 8° Lavori pubbl., 10° Industria, 12° Sanità, Giunta affari Comunità Europee, Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data **29/07/02**)

13^a Commissione permanente Ambiente

Sen. D'IPPOLITO Ida

Disposizioni per il recupero e per la valorizzazione del patrimonio ambientale, storico ed artistico dei comuni della costiera calabrese (1570) previ pareri delle Commissioni 1° Aff. cost., 5° Bilancio, 7° Pubbl. istruz., 8° Lavori pubbl., 9° Agricoltura, 10° Industria, 12° Sanità, Commissione parlamentare questioni regionali
(assegnato in data **29/07/02**)

Commissioni 1° e 4° riunite

Sen. COSSIGA Francesco

Attribuzione al comitato parlamentare per il controllo dei servizi di informazioni e di sicurezza e per il segreto di Stato (COPACO) di compiti e correlative funzioni afferenti al contrasto, alla prevenzione e alla repressione del terrorismo interno e internazionale, nonché attribuzione in via permanente dei poteri di commissione parlamentare d'inchiesta (1598) previ pareri delle Commissioni 2° Giustizia, 3° Aff. esteri, 6° Finanze
(assegnato in data **29/07/02**)

Commissioni 1° e 4° riunite

Sen. LAVAGNINI Severino

Nuove norme sul sistema informativo per la sicurezza (1604) previ pareri delle Commissioni 2° Giustizia, 3° Aff. esteri, 5° Bilancio, 6° Finanze, 7° Pubbl. istruz., 10° Industria
(assegnato in data **29/07/02**)

Commissioni 3° e 4° riunite

Sen. VENTUCCI Cosimo

Modifiche alla legge 9 luglio 1990, n. 185, sulla esportazione, importazione e transito dei materiali d'armamento e divieto di produzione delle mine anti-uomo (182) previ pareri delle Commissioni 1° Aff. cost., 10° Industria, Giunta affari Comunità Europee
(assegnato in data **29/07/02**)

Governo, trasmissione di documenti

Il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato, ai sensi dell'articolo 19, comma 9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le comunicazioni concernenti il conferimento dell'incarico di dirigente, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti agli ingegneri Dante Corradi, Giovanni Grimaldi ed Ernesto Reali; nell'ambito del Ministero dell'Interno, alla dottoressa Carmelina Lapadula; nell'ambito del Ministero della giustizia, al dottor Riccardo Turrini Vita e alla dottoressa Franca Zacco; nell'ambito del Ministero della salute, al dottor Giuseppe

Celotto e, nell'ambito dell'Istituto Superiore per la Prevenzione e la Sicurezza del Lavoro, al dottor Gennaro Niglio.

Il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettere in data 19 luglio 2002, ha dato comunicazione, ai sensi dell'articolo 1 della legge 8 agosto 1985, n. 440, in merito alla deliberazione, su sua proposta, del Consiglio dei ministri relativamente alla concessione di tre assegni straordinari vitalizi a favore del signor Mario Samona, della Signora Annita Cerquetti e del Signor Franco Citti.

Tale documentazione è depositata presso il Servizio di Segreteria e dell'Assemblea a disposizione degli onorevoli senatori.

Il Ministro degli affari esteri, con lettera in data 22 luglio 2002, ha inviato, in ottemperanza all'articolo 4 della legge 11 dicembre 1984, n. 839, gli Atti internazionali firmati dall'Italia i cui testi sono pervenuti al Ministero degli affari esteri entro il 15 luglio 2002.

Detta documentazione è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 3ª Commissione permanente.

**Corte dei conti,
trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti**

Il Presidente della Sezione del controllo sugli Enti della Corte dei conti, con lettere in data 2, 23 e 24 luglio 2002, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dei seguenti enti:

Istituto nazionale di studi romani, per l'esercizio 2001 (*Doc. XV, n. 87*). Detta documentazione è stata deferita, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5ª e alla 7ª Commissione permanente;

Ente nazionale di previdenza e assistenza a favore dei biologi (EN-PAB), per gli esercizi dal 1998 al 2000 (*Doc. XV, n. 88*). Detta documentazione è stata deferita, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5ª e alla 11ª Commissione permanente;

Istituto di studi e analisi economica (ISAE), per l'esercizio 2001 (*Doc. XV, n. 89*). Detta documentazione è stata deferita, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5ª Commissione permanente;

Poste Italiane S.p.A., per l'esercizio 2001 (*Doc. XV, n. 90*). Detta documentazione è stata deferita, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 5ª e alla 8ª Commissione permanente;

Unione nazionale ufficiali in congedo d'Italia (UNUCI), per gli esercizi 2000 e 2001 (*Doc. XV, n. 91*). Detta documentazione è stata deferita, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 4ª e 5ª Commissione permanente;

Ente autonomo Esposizione Universale di Roma (EUR S.p.A.), per l'esercizio 2001 (*Doc. XV*, n. 92). Detta documentazione è stata deferita, ai sensi dell'articolo 131 del Regolamento, alla 1ª e alla 5ª Commissione permanente.

Alle determinazioni sono allegati i documenti fatti pervenire dagli Enti suddetti ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della legge stessa.

Interpellanze

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

che l'Aero Club d'Italia è ancora privo del proprio Presidente, risultando almeno anomala, per non dire illegittima, l'attuale funzione di Commissario-Presidente conferita dal precedente Governo al Presidente per consentirgli di eludere la norma, che non permetteva una ulteriore proroga dell'incarico;

che il sodalizio versa in situazioni di abbandono come dimostra la recente cancellazione, da parte della Federazione Aeronautica Internazionale, dei campionati mondiali di volo a vela, che la stessa FAI aveva affidato all'Italia per il 2003, ora trasferiti alla Polonia a causa delle omissioni dell'Aero Club d'Italia per l'organizzazione della manifestazione;

che il Presidente-Commissario ignora anche esposti a lui inviati da soci di Aero Club locali per segnalare gravi anomalie amministrative ed operative, come dimostra l'esposto a firma di 8 soci dell'Aero Club Casalese «NSI Palli», nel quale sono documentate addirittura aggressioni ricevute nel corso dell'Assemblea;

che la gestione economico-finanziaria dell'Ente sembra favorire spese superflue in danno di interventi necessari, come dimostra l'impossibilità dell'attuale campione mondiale di volo a vela del 1999 di difendere il suo titolo nei campionati mondiali del 2001, perché non gli sono state fornite le minime risorse finanziarie per partecipare alla manifestazione,

si chiede di conoscere se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intenda intervenire per attuare il commissariamento dell'Aero Club d'Italia.

(2-00222)

Interrogazioni

CORTIANA. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

la situazione delineatasi in anni di «finanza creativa» da parte delle società di calcio ha portato ad un presunto indebitamento complessivo di 1.039 milioni di euro;

molte delle società di calcio sono ormai quotate in Borsa, ed è quindi compito delle istituzioni verificare la trasparenza nei bilanci a garanzia soprattutto dei piccoli risparmiatori,

si chiede di sapere se il Governo, di concerto con il CONI e la Lega Calcio, non intenda istituire una commissione di studio che faciliti azioni per la riduzione dell'indebitamento.

(3-00576)

MANZELLA. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda riferire sul problema degli sportivi provenienti da Federazioni estere in Italia.

(3-00577)

CALVI. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che si è avuta notizia di un accesso da parte di tre appartenenti all'Arma dei Carabinieri, non in divisa, presso una nota fabbrica di poltrone in Tolentino, nel corso del quale è stato chiesto l'elenco di tutti i dipendenti iscritti ai sindacati;

che la richiesta è stata legittimata con la necessità di provvedere al controllo del territorio;

che nonostante il dipendente dell'azienda abbia espresso riserve sulla legittimità della richiesta, in quanto attinente a dati sensibili coperti dalle norme sulla *privacy*, i carabinieri, dopo aver espresso osservazioni critiche sulla stessa legge, hanno risposto che non ritenevano tali norme applicabili al caso concreto;

che infine a seguito di insistenza nella richiesta l'elenco nominativo degli iscritti al sindacato è stato consegnato ai carabinieri richiedenti,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda accertare la fondatezza della notizia ed esplicitare le ragioni di tale azione che, se non giustificata da straordinarie esigenze, appare assolutamente intollerabile e di gravità inaudita.

(3-00578)

MACONI, PILONI, PIZZINATO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

nella mattinata di lunedì 29 luglio 2002 presso la sede della CISL di Monza è stato ritrovato un ordigno che poteva provocare gravi danni;

nella stessa mattinata è stato ritrovato un ordigno simile presso la sede FIAT di Milano;

al momento attuale non esistono rivendicazioni per questi atti di violenza;

tali episodi rivelano un elevato grado di pericolosità perché rappresentano il segno della presenza attiva di organizzazioni che puntano sulla violenza e sulla ripresa del terrorismo;

tutte le grandi manifestazioni sindacali che si sono svolte in questi mesi hanno sempre garantito il massimo di ordine e di sicurezza;

il confronto che è in atto nel nostro Paese su rilevanti temi economici e sociali deve potersi sviluppare nel modo più libero, evitando che organizzazioni e gruppi violenti e terroristici possano limitarlo o inquinarlo,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali iniziative intenda assumere il Governo per garantire la sicurezza dei luoghi e dei soggetti ritenuti maggiormente esposti al rischio terroristico in questa delicata fase del confronto politico e sociale;

quali siano gli elementi finora emersi dalle indagini per individuare i responsabili degli episodi terroristici che si sono verificati negli ultimi mesi.

(3-00579)

DATO. – *Al Ministro delle comunicazioni.* – Premesso:

che in base a quanto pubblicato su «Milano Finanza» (Bergamini dallo staff del Cavaliere a RAI Marketing», giovedì 25 luglio 2002, pagina 2) Deborah Bergamini, una giovane assistente del Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, è stata nominata vicedirettore del *marketing* strategico della RAI;

che sulla base di quanto dichiarato dal giornale «l'incarico le è stato ritagliato su misura dai vertici di Viale Mazzini»,

si chiede di sapere:

se risponda al vero quanto dichiarato da «Milano Finanza»;

quali siano state le modalità per la nomina e per l'assunzione;

se, al di là delle indiscusse qualità professionali dell'interessata, motivi di opportunità non avrebbero altresì consigliato di soprassedere all'incarico attribuito.

(3-00580)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

PEDRINI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – In relazione a quanto finora emerso sul tragico incidente ferroviario verificatosi lungo la linea Palermo – Messina e al dibattito che ne è scaturito, si chiede di sapere se il Governo:

condivida gli indirizzi gestionali delle Ferrovie dello Stato, assuntori di un importantissimo pubblico servizio;

in particolare, abbia approvato la riduzione del personale delle Ferrovie dello Stato, pur sapendo che avrebbe determinato la riduzione dei servizi;

abbia approvato, inoltre, il massiccio ricorso delle Ferrovie dello Stato alla esternalizzazione dei lavori, tra i quali anche quelli di manutenzione delle linee rotabili e dell'armamento;

ritenga di dover confermare la propria fiducia sugli attuali vertici delle Ferrovie dello Stato;

infine, alla luce di quanto avvenuto, non ritenga di concentrare le risorse eventualmente disponibili per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, allo stato superfluo, sullo sviluppo dell'intermodalità e della sicurezza nel sistema dei trasporti.

(4-02775)

PERUZZOTTI, PEDRAZZINI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze, della giustizia e per la funzione pubblica ed il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza.* – Premesso:

che «errare umanum est», ma perseverare è diabolico, come diabolico è il sottacere dei responsabili della sicurezza su decine di mancate collisioni avvenute negli aeroporti italiani, a terra o in volo, in meno di un anno, tanto da sembrare persino un paradosso un'ennesima mancata collisione sfuggita all'omertà degli «addetti ai lavori», che ha destato e continua a destare apprensione e un coro di deplorazione da parte di tutti;

che, con l'ultima sfiorata collisione nel cielo di Milano dopo i tragici eventi di Linate dell'ottobre scorso, si aggiunge un altro tassello al quadro della carente sicurezza delle procedure adottate per il controllo del traffico intorno ai massimi scali nazionali in Italia; anche le recenti sfiorate collisioni nei due *hub* italiani di Malpensa e di Fiumicino hanno ormai raggiunto un numero preoccupante di eventi tanto da far ritenere che se, non saranno adottati con la necessaria urgenza radicali cambiamenti organizzativi, il calcolo probabilistico fa purtroppo intravedere il verificarsi prima o poi di qualche disservizio più serio degli altri;

che la condizione ripetitiva di pericolo del traffico aereo civile in aria o a terra non può essere circoscritta ai soli fatti imputabili all'ultimo ingranaggio del servizio di assistenza al volo, ovvero al capro espiatorio di turno, scagionando, come finora è stato, i responsabili dell'intera catena di produzione del servizio;

che l'osservazione politica dovrebbe individuare tempestivamente alla radice le condizioni che rendono critica l'attività operativa, soprattutto nello spazio aereo riferibile ai centri di smistamento internazionale, ovvero dei due *hub* di Roma e Milano che non possono ignorare il traffico nazionale che sorvola gli stessi spazi aerei anche se questo è diretto ad un altro aeroporto;

che nella ricerca di fattori negativi concomitanti in aeroporti situati in zone così diverse, nebbiose durante la stagione autunnale – invernale per l'*hub* milanese ma non per quello romano, con personale addetto al controllo del traffico aereo diverso e con mezzi strumentali altrettanto distinti, francamente non si riscontra alcunché di comune se non il criterio di organizzazione del servizio di assistenza al volo che pone nel campo di esistenza degli eventi comuni il criterio dispositivo con il quale vengono applicate le norme di sicurezza nel corso dell'attività cosiddetta operativa, ovvero nel servizio ENAV nello spazio aereo dei menzionati aeroporti;

che in considerazione, però, della serie delle sfiorate collisioni in questi scali e della correlata possibilità che eventi catastrofici come quello di Linate dell'ottobre scorso non siano esclusi si pone alla dovuta e preventiva attenzione degli organi preposti l'inopportunità di mantenere l'attuale assetto organizzativo di coordinamento che ha più volte mostrato con le menzionate sfiorate collisioni i propri limiti di tenuta;

che negli spazi aerei di questi grandi sistemi aeroportuali, apparentemente scorrelati tra di loro, è emerso infatti un fattore comune rappre-

sentativo dell'unitaria funzione direttiva del coordinatore dei due *hub* (nominato alla fine del 2001 dall'ex Amministratore delegato dell'Enav), il quale dirigerebbe comodamente le operazioni nelle aree di Milano e Roma dalla Direzione generale romana di Via Salaria 716;

che si è così appreso che da tempo sarebbe stato incaricato al coordinamento del servizio di assistenza al volo dei due *hub* un dirigente di recente nomina, il quale nel dicembre scorso, evidentemente in virtù della precedente esperienza mostrata in questo delicato settore (così sarebbe logico ritenere), ha assunto l'incarico in veste ufficiale;

che nella precedente interrogazione parlamentare 4-16533, presentata alla Camera dei deputati il 5 dicembre 1995, e quindi in tempi non sospetti, venivano già evidenziate una serie di irregolarità dell'attuale coordinatore sopra menzionato, definito «il controllore più noto per le mancate collisioni...»;

che lo stesso coordinatore è stato nominato nel dicembre 2001 dirigente ENAV malgrado, a quanto risulta, nel 1996 sia stato riassunto nell'Ente medesimo contro legge dopo un periodo di interruzione di quasi 10 anni nei quali egli, nominato Consigliere d'Amministrazione dell'ENAV (allora AAAVTAG), ha consumato più irregolarità nello stesso Ente subendo due condanne dalla Corte dei Conti ed una dal Tribunale Penale di Roma,

gli interroganti chiedono di sapere:

se, in considerazione della posta in gioco che il sistema della sicurezza riveste per l'intera utenza, e delle connesse responsabilità politiche in caso di un deprecabile disservizio più grave di quello attuale, i Ministri in indirizzo non ritengano che sia il caso di promuovere una tempestiva indagine conoscitiva per comprendere in quale modo siano state interpretate le disposizioni operative e di sicurezza impartite dal coordinatore in parola, nello spazio aereo dove si verifica il maggior numero di sfiorate collisioni;

in che modo e per quale motivo il coordinatore sia stato prima riassunto in servizio in violazione di legge e con quale criterio, addirittura, promosso dirigente da parte dell'ex Amministratore delegato dell'ENAV, stante le definitive condanne dallo stesso subite per reati commessi nel medesimo Ente fino all'incarico operativo sopra menzionato;

se, per porre fine alle ricorrenti condizioni di serio pericolo per la vita dei passeggeri e dello stesso equipaggio, non si ritenga che sia il caso di affrontare la situazione della sicurezza del traffico aereo attraverso una rivalutazione professionale della dirigenza ENAV specializzata, come anche in questa circostanza ha dato prova, più a minimizzare i ricorrenti disservizi che a rimuoverne la causa.

(4-02776)

MANCINO. – *Al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.*
– Per conoscere le iniziative urgenti che intenda assumere, d'intesa, se occorre, con la Regione Campania, per evitare che continui una politica di

assenza di qualunque forma di prevenzione e di protezione della piana del Dragone (Comune di Volturara Irpina).

Detta piana, che è una delle più ampie a deflusso endoreico esistenti nell'Appennino meridionale (circa 60 Km quadrati), è divenuta una vera e propria discarica a cielo aperto, ove imputridiscono anche carogne che vengono abbandonate in prossimità di un inghiottitoio carsico in collegamento idraulico naturale con le acque profonde che alimentano le sorgenti di Cassano (Consorzio dell'Alto Calore), dell'acquedotto del Serino (Napoli), di Sorbo e del Baiardo (Montemarano).

Nella stessa area di quella piana vengono coltivati ortaggi, si è intensificata la floricoltura e durante i mesi estivi pascolano molte mandrie e greggi.

La natura carsica del sottosuolo fa affluire alle sorgenti materie fortemente inquinanti con alterazione delle acque dal punto di vista della potabilità.

La vulnerabilità all'inquinamento della piana del Dragone è, infatti, molto elevata per la presenza di una circolazione idrica sotterranea veloce, essendo le scaturigini in diretta comunicazione con l'anzidetto inghiottitoio.

L'esigenza non più differibile di bonifica della zona è avvertita a livello di esperti e della popolazione e, pertanto, viene rivolta la presente interrogazione per conoscere se esista:

a) un piano di sistemazione e bonifica di tutto il canale che raccoglie le acque in corrivazione sulla piana e dell'intera area dove è ubicato l'inghiottitoio carsico;

b) un piano di sistemazione idraulico-forestale delle pendici dei monti circostanti.

Si chiede altresì di conoscere:

quali misure urgenti si intenda adottare per evitare inquinamento delle sorgenti e gravi attentati alla salute delle popolazioni di Napoli e dell'Irpinia;

i nominativi e la provenienza dei non pochi coltivatori di fiori su parte del territorio della Piana.

(4-02777)

ZAPPACOSTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro degli affari esteri e ai Ministri delle attività produttive e per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

l'azienda abruzzese «Sanmarco SpA» (Industria Costruzioni Meccaniche), associata all'Associazione Italiana per i Rapporti Italo-Libici (Airil, nata in Confindustria dopo la costituzione in Comitato), vanta un credito dal governo della Libia di euro 2.528.684,00, come recita la sentenza del Tribunale di Lanciano (Chieti) n. 349/2001, emessa il 29 ottobre 2001;

il credito suddetto, come molti altri, fu bloccato a seguito delle pretese del Governo libico nei confronti di quello italiano per i danni di guerra e del periodo coloniale;

sempre per gli stessi pretestuosi, risibili ed anacronistici motivi, come tutti ricordano, tantissimi lavoratori italiani furono espropriati dei loro beni e poi espulsi con le loro famiglie dalla Libia, in modo irriguardoso e ingrato, intere generazioni che avevano contribuito con il lavoro e l'impegno a sviluppare quelle economie, a costruire città e strade, a creare nuovo lavoro, e finora mai a costoro sono stati riconosciuti ristoro ed indennizzi;

il Governo italiano deve essere più categorico nei confronti di quello libico nel rivendicare i diritti dei cittadini e delle imprese che a diverso titolo lamentano crediti,

si chiede di sapere:

se il Presidente del Consiglio voglia intervenire presso il Governo libico per assicurare i crediti maturati dalle imprese italiane;

se ritenga anche di voler dare un forte segnale alle autorità del Governo di Gheddafi, intervenendo presso la Federazione Italiana Giuoco Calcio e la Lega Professionisti al fine di evitare di far svolgere in territorio libico la finale di Supercoppa Italiana tra le formazioni del Parma e della Juventus, prevista per il 25 agosto 2002, impedendo l'esportazione di calcio e spettacolo a chi non rispetta accordi, lavoro e lavoratori italiani.

(4-02778)

SODANO Tommaso. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

la legge costituzionale 22 novembre 1999, n. 1, detta le disposizioni concernenti l'elezione diretta del Presidente della Giunta regionale e l'autonomia statutaria delle Regioni;

in particolare, l'articolo 2 della citata legge, nel modificare l'articolo 122 della Costituzione, stabilisce, al primo comma, che «il sistema di elezione e i casi di ineleggibilità e di incompatibilità del Presidente e degli altri componenti della Giunta regionale nonché dei consiglieri regionali sono disciplinati con legge della regione nei limiti dei principi fondamentali stabiliti con legge della Repubblica, che stabilisce anche la durata degli organi elettivi», ed al secondo comma che «nessuno può appartenere contemporaneamente a un Consiglio o a una Giunta regionale e ad una delle Camere del Parlamento, ad altro Consiglio o ad altra Giunta regionale, ovvero al Parlamento europeo»;

il successivo articolo 5, comma primo, prevede che «é proclamato eletto presidente della Giunta regionale il candidato che ha conseguito il maggior numero di voti validi in ambito regionale» e che «il Presidente della Giunta regionale fa parte del Consiglio regionale»;

la legge, quindi, esclude che il Presidente della Giunta regionale, che è anche componente del Consiglio regionale, possa ricoprire contemporaneamente la carica di deputato o senatore;

nella regione Molise, l'onorevole Angelo Michele Iorio, deputato della Repubblica ed attuale Presidente della Giunta regionale a seguito delle elezioni dell'11 novembre 2001, riveste a tutt'oggi entrambe le cari-

che elettive, versando nella suddetta ipotesi di incompatibilità sancita dall'articolo 122, comma 2 della Costituzione,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga che la doppia carica rivestita dall'onorevole Angelo Michele Iorio sia in contrasto con la legge e come intenda intervenire nell'ambito delle proprie competenze per riportare al rispetto della norma l'incompatibilità rilevata.

(4-02779)

Errata corrige

Nel Resoconto sommario e stenografico della 223^a seduta pubblica del 25 luglio 2002, a pagina 28, il penultimo capoverso che inizia con le parole: «Allora, quando parliamo di informazione....» deve intendersi attribuito al senatore Tofani e non alla senatrice Pagano, come erroneamente risulta.

