

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere - premesso che:

il comma 4 dell'articolo 1 della legge n. 958 del 1986, come sostituito dal comma 110 dell'articolo 1 della legge n. 662 del 1996, stabilisce che il servizio militare di leva, compatibilmente con le direttive strategiche e con le esigenze logistiche delle forze armate, è prestato presso reparti aventi sede non oltre cento chilometri dalla residenza del militare;

l'ubicazione preponderante nel nord Italia delle strutture deputate alla difesa nazionale, retaggio storico della contrapposizione dei blocchi politico-militari antecedente alla caduta del muro di Berlino, viene considerata come elemento di difficoltà in ordine alla puntuale applicazione della norma citata;

la predetta difficoltà alimenta un ingente contenzioso tra i chiamati alla leva e l'amministrazione della difesa, contenzioso che vede sovente soccombente quest'ultima;

l'intera problematica del servizio militare di leva è in atto sottoposta a complessiva revisione in sede politica, parlamentare e costituzionale -:

se non ritenga necessario ed urgente adottare, nelle more del processo di riforma della leva in corso, ogni provvedimento utile ad alleviare i disagi dei giovani e delle famiglie interessate al problema esposto, con ciò anche riducendo la mole del contenzioso in materia, in particolare prevedendo, per i militari destinati a sedi localizzate non conformemente alla citata norma, la concessione di maggiori licenze, permessi di maggiore durata e rimborsi integrali delle spese di viaggio.

(2-01485) « Aloi, Antonio Rizzo, Conti, Morselli, Fino ».

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'ambiente, dei lavori pubblici e per i beni e le attività culturali, per sapere - premesso che:

per anni, e particolarmente in questi ultimi mesi e giorni in prossimità della conclusione della valutazione d'impatto ambientale prevista dalla legge sul cosiddetto progetto Mo.S.E., una propaganda sistematica di disinformazione ha cercato di convincere l'opinione pubblica che il livello marino della laguna di Venezia stava pericolosamente aumentando di anno in anno e che l'unico e possibile rimedio a tale imminente disastro fosse la realizzazione - immediata e senza sicura verifica rispetto alla sua reale utilità e sostenibilità nel tempo - del progetto di dighe mobili;

oggi il Consorzio Venezia Nuova - concessionario del Ministero dei lavori pubblici che è responsabile operativo per la realizzazione delle opere per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e proponente del progetto Mo.S.E. - finalmente ammette che da trent'anni i livelli marini a Venezia e nell'alto Adriatico sono stabili ed anzi in leggero calo, fatto documentato da tutti gli studi scientifici dell'ultimo ventennio sull'argomento;

da 25 anni si attende la realizzazione delle opere preliminari e prioritarie previste dalle leggi speciali per Venezia per la difesa dalle normali « acque alte », e cioè il riequilibrio idraulico e fisico alle bocche di porto e in laguna per la « riduzione dei livelli marini in laguna », l'intervento a San Marco e il rialzo delle pavimentazioni ad « insula »;

nel 1996 il Consorzio Venezia Nuova - autore del progetto Mo.S.E. - ha svolto lo studio di impatto ambientale sul progetto delle dighe, pubblicato nel 1997 per avviare la procedura della valutazione d'impatto ambientale;

nel citato rapporto di studio d'impatto ambientale (SIA) del Consorzio vengono pubblicati tre grafici a supporto della teoria dell'aumento del livello marino, dove però i diagrammi tratti dagli studi originari

vengono riprodotti cambiati e rielaborati, falsandone così la lettura e l'interpretazione;

in particolare, come evidenziato anche nell'interrogazione n. 4-13249 presentata il 26 novembre 1998 dai senatori Sarto ed altri che riporta in allegato i grafici in questione:

a) nel primo grafico elaborato dal CNR nel 1981 un tratteggio evidenzia con chiarezza che « negli ultimi vent'anni i dati mostrano una fase di quiete nell'innalzamento del livello del mare », mentre nella pubblicazione SIA del Consorzio il tratteggio è stato cancellato e ne è stato aggiunto un altro che invece proietta l'aumento del livello del mare sino all'anno 2000 (si confronti l'allegato A alla citata interrogazione dei senatori Sarto ed altri);

b) nel secondo diagramma, tratto da una ricerca del Servizio idrografico e mareografico nazionale, pubblicata nel 1993 per il periodo che va dal 1971 al 1992, due linee pressoché orizzontali evidenziano che « la pendenza è addirittura negativa » — si vede infatti nel grafico una leggera diminuzione — e che « la retta ... anche per Trieste ... presenta stretta analogia », mentre nel grafico riportato dal SIA del Consorzio le rette sono state cancellate (si confronti l'allegato B alla citata interrogazione dei senatori Sarto ed altri);

c) nella ricerca dell'Istituto veneto scienze lettere e arti (IV-SLA) del 1996 vengono riportati dei grafici — relativi al periodo 1971-1993 — dove si mostra che « l'andamento del livello medio mare a Venezia e a Trieste è parallelo », che « l'inclinazione delle rette è del tutto simile » e che « i valori denotano una fase decisamente quiescente », mentre nella pubblicazione SIA del consorzio al diagramma relativo a Trieste è stata sovradisegnata una retta in crescita fino all'anno 2000 (si confronti l'allegato C alla citata interrogazione dei senatori Sarto ed altri);

dal 1981 la ricerca scientifica nazionale e internazionale concorda sul fatto che il livello medio marino nella laguna di

Venezia da trent'anni è costante e ciò non è in contrasto con i rilievi relativi ai cambiamenti del livello medio marino nel mondo e in particolare nel Mediterraneo;

tale affermazione si può facilmente controllare confrontando le conclusioni in tal senso delle seguenti ricerche:

a) « La riduzione altimetrica — The lagoon of Venice » — Gatto, Garbognin, Mozzi — Istituto Grandi Masse CNR, 1981;

b) « Maree estreme a Venezia (periodo 1872-1981) » — Piazzoli — CNRS (Francia), 1982;

c) « Recent sea-level changes and related engineering problems in the lagoon of Venice, Italy (vol. XVIII, pag. 329) » — Pirazzoli — CNRS (Francia), 1987;

d) « Tidal observations in the Venice Lagoon, the variations in sea — level observed in the last 120 years » — Rusconi — Presidenza del Consiglio dei ministri — Servizio idrografico e Mareografico, 1993;

e) « Altimetria recente lagunare — Subsidenza area veneziana » — Carbognin, Marabini, Taroni, Teatini, Tosi — CNR ISDGM, 1994;

f) « Eustatismo a Venezia e Trieste nell'ultimo secolo » — Carbognin, Taroni — Istituto Veneto scienze e lettere e arti, 1996;

g) « Centro Maree del comune di Venezia » — Canestrelli — 1998;

altre conferme si possono trovare ancora nella pubblicazione « Sea level changes » — Pirazzoli — CNRS (Francia) 1996;

le recenti opere di manutenzione urbana con rialzo delle parti basse di Venezia già attuate dal comune a Cannaregio, Ghetto e Bragora e debitamente autorizzate dalla competente soprintendenza ai beni architettonici e ambientali sono state effettuate innalzando la quota di calpestio il più possibile, e cioè a 115-120 centimetri, quota in grado di porre sostanzialmente la città al riparo delle normali acque alte, dato che da un trentennio sopra 1,20 metri

si è verificata mediamente solo una marea all'anno della durata di circa 2 ore e altezza massima di 11 centimetri;

il Consorzio Venezia Nuova invece realizza i propri interventi di rialzo attestandosi sulla soglia di circa un metro sul livello medio marino, invocando una lettera del 1990 della soprintendenza ai beni architettonici e ambientali che individuava la quota prudenziale di un metro, e ciò malgrado siano passati 8 anni e si siano succeduti altri due soprintendenti e vi siano state le motivate e circostanziate autorizzazioni sopra citate per rialzi a quote superiori, con verificata compatibilità rispetto alla salvaguardia architettonica e ambientale;

questo comportamento in merito ai rialzi non solo contrasta con le prescrizioni delle leggi speciali per Venezia — che impongono la realizzazione di tutte le opere preliminari e prioritarie in grado di difendere la città dall'acqua alta e un loro adeguato stato di avanzamento, come condizione anche per l'eventuale decisione di attuare sbarramenti mobili alle bocche di porto — ma induce anche il sospetto che la quota di un metro sul medio mare sia stata assunta onde promuovere la realizzazione del Mo.S.E. stesso, che prevede appunto la chiusura delle paratie alla quota di più un metro;

in generale l'affidamento ad un unico concessionario delle azioni dello Stato per la salvaguardia di Venezia relative sia alla ricerca sia alla progettazione e all'attuazione delle opere — che continua a perdurare nonostante sia stato abrogato dall'articolo 6-bis della legge n. 206 del 1995 — contrasta con le norme sulla concorrenza e sulla necessaria separazione tra ricerca, progettazione e attuazione delle opere e si è rivelato, come sempre accade nelle situazioni di monopolio, causa di maggiori costi e di alterazione del corretto rapporto che deve intercorrere tra regolato e regolatore, con indebolimento e svuotamento, a fronte dell'imponente apparato del Consorzio, delle stesse capacità tecniche e del ruolo del soggetto regolatore quale il Magistrato alle acque —:

se non si ritenga di gravità inaudita che un atto ufficiale di un Consorzio « concessionario unitario » dello Stato riproduca diagrammi di ricerche di altri enti e istituzioni pubbliche, cambiandoli e falsandone quindi la lettura ed il significato;

quali provvedimenti si intenda adottare per porre rimedio a questo gravissimo fatto e, soprattutto, per far conoscere all'opinione pubblica la verità sui fenomeni rilevati;

se non si ritenga che questi fatti costituiscano ulteriori elementi, aggiuntivi ad altri già segnalati in precedenza anche con interpellanze di parlamentari italiani ed europei, per attuare il dettato dell'articolo 6-bis della legge n. 206 del 1995, che abroga la concessione unitaria, attuando tra l'altro l'ordine del giorno del Senato del 2 ottobre del 1996 che impegnava il Governo « ad emanare direttive conseguenti alla soppressione del concessionario unitario disposta dall'articolo 6 della legge del 31 maggio 1995, n. 206 », concludendo così l'esperienza che affida ad un unico concessionario la ricerca, la progettazione e l'esecuzione delle opere dello Stato per la salvaguardia di Venezia;

se il Ministro dei lavori pubblici intenda far portare a più di 120 centimetri, o comunque al massimo innalzamento compatibile con lo specifico contesto, la quota degli interventi di rialzo delle pavimentazioni e delle fondamenta già affidati al Consorzio;

se non ritenga necessario e urgente finalmente gli interventi per il riequilibrio idraulico (per ridurre le acque alte), fisico-morfologico (per contrastare il grave fenomeno erosivo in atto) e ambientale (per rinaturalizzare i fondali) in particolare con interventi di adeguamento di moli foranei, di riduzione dei fondali alle bocche e nei canali navigabili (compatibilmente con l'attività portuale), di apertura delle valli da pesca al flusso delle maree (compatibilmente con l'attività ittica), di progressiva estromissione del traffico petrolifero della laguna;

se in merito alle questioni sopra enunciate il Ministro dei lavori pubblici, cui compete la regolazione e la vigilanza sul concessionario e che attraverso lo stesso è proponente del SIA e i Ministri dell'ambiente e per i beni culturali, ai quali

compete la VIA, intendano separatamente o congiuntamente procedere ad una tempestiva risposta.

(2-01486) « Boato, Procacci, Turrone, Scallia, Galletti, De Benetti ».