

**RISOLUZIONI IN COMMISSIONE**

La VIII Commissione,

premesso che:

il settore autostradale sta vivendo una fase di transizione: la definizione di una convenzione-tipo, sulla base della quale è stata avviata la revisione delle convenzioni con le società concessionarie, rappresenta in questo senso un passo avanti importante, benché parziale, per mettere un po' di ordine in questo settore, che non ha avuto nel passato regole chiare e uniformi, né adeguati indirizzi di programmazione;

in questo contesto si è inserita la decisione di privatizzare la Società autostrade, una decisione condivisa dal Parlamento, che nell'esprimere il proprio parere favorevole indicò contestualmente una serie di condizioni, finalizzate alla trasparenza del processo di privatizzazione, alla tutela degli utenti e della qualità del servizio, alla progressiva liberalizzazione del settore;

le autostrade costituiscono un servizio di pubblica utilità e hanno caratteristiche di « monopolio naturale »: se da una parte lo Stato deve dunque rafforzare il suo ruolo di regolazione e di controllo, dall'altro si deve evitare il rischio che si formino situazioni di monopolio o di oligopolio;

la scelta di procedere a gara pubblica alla scadenza delle concessioni rappresenta da questo punto di vista una scelta giusta; in questa fase di transizione, peraltro, si rende inevitabile ricorrere a proroghe della durata delle attuali concessioni in quei casi in cui esista un contenzioso relativo a mancati adeguamenti tariffari e ad opere realizzate; la direttiva emanata dal Governo rappresenta, in questo senso, uno strumento utile per sanare i problemi ereditati dal passato e per regolare questa fase transitoria, ma non esaurisce il problema di avere per il futuro un più adeguato e organico sistema di regole per l'intero sistema

autostradale; occorre comunque evitare che proroghe eccessivamente protratte nel tempo contraddicano la prioritaria esigenza di riordino e liberalizzazione del settore indicata dal Governo;

il Governo giustamente sottolinea come, in generale, il nostro paese abbia bisogno di processi di liberalizzazione e di regolazione per garantire una maggiore concorrenza e per evitare che le privatizzazioni si traducano semplicemente nel passaggio da un monopolio pubblico ad un monopolio privato; ciò deve ovviamente valere anche per il settore autostradale;

impegna il Governo:

a definire rapidamente un più organico sistema di regole per il settore autostradale in modo da:

a) garantire regole certe, trasparenti ed uguali per tutte le società concessionarie;

b) introdurre elementi di concorrenza, sia pure inevitabilmente in forma indiretta, tra i diversi concessionari per garantire una più elevata qualità del servizio e l'economicità della gestione;

c) evitare il rischio del determinarsi di situazioni di monopolio o di oligopolio;

d) garantire che la privatizzazione della Società autostrade e il rinnovo delle convenzioni con le società concessionarie procedano in modo coerente con l'esigenza di una effettiva liberalizzazione del settore;

a programmare il futuro della rete autostradale in modo coerente con una nuova politica per le infrastrutture, così come indicato dalla Conferenza nazionale sui trasporti, in modo da garantire la sicurezza e la qualità del servizio nell'ambito di un sistema dei trasporti ambientalmente sostenibile.

(7-00721) « Vigni, Lorenzetti, Zagatti, Cappella, Gerardini, Francesca Izzo, Manzato, Occhionero, Siola ».

La IX Commissione,

premessò che:

il terribile incidente, verificatosi lo scorso 24 marzo 1999 nel traforo del Monte Bianco, ha colpito duramente la struttura economica dell'Italia già fortemente penalizzata in riferimento al traffico delle merci costrette a muoversi in prevalenza su strada vista l'inadeguatezza e l'insufficienza della rete ferroviaria;

l'Italia è fisicamente collegata al resto dell'Unione europea essenzialmente attraverso due soli valichi in grado di sopportare il peso di grandi quantità di traffico: il Brennero, i cui passaggi risultano « contingentati » per effetto di accordi con l'Austria, e appunto il Monte Bianco;

a seguito dell'incidente è stata predisposta la chiusura del tunnel, da sei mesi ad un anno, e ciò si ripercuoterà negativamente sul traffico di esportazione e su quello di importazione in quanto aumenteranno sia i tempi che i costi di raggiungimento dei mercati di destinazione;

da un calcolo sommario e molto prudente risulta che il valore delle esportazioni, trasportate dai 750 mila veicoli commerciali transitati nell'anno 1998 nel traforo del Monte Bianco, ammonta a circa 60-70 mila miliardi, ovvero un sesto di tutte le esportazioni italiane di merci;

le dimensioni del traffico di importazione sono all'incirca equivalenti;

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di fronteggiare, nell'immediato, la situazione descritta in premessa prevedendo dei contributi a favore sia delle imprese di autotrasporto che delle aziende esportatrici al fine di mitigare le notevoli difficoltà che le medesime incontrano nel raggiungere i mercati di destinazione nonché di salvaguardare i 500 mila lavoratori, a tempo pieno, che effettuano il lavoro necessario per la produzione delle merci da esportare;

a rendere noto se e quali iniziative siano state studiate o si intendano studiare, per il futuro, affinché sia realizzata un'alternativa al traforo del Monte Bianco la quale favorisca, prevalentemente, il trasporto combinato ferrovia-gomma;

ad assumere tutte le iniziative atte a raggiungere accordi con il Governo svizzero, affinché sia previsto, provvisoriamente, l'aumento delle portate dei veicoli commerciali italiani in transito sul territorio svizzero e ciò, anche, al fine di contenere i livelli di inquinamento atmosferico.

(7-00722) « Ciapusci, Chincarini, Bosco ».

La VII Commissione,

premessò che:

la provincia di Treviso ha un elevato numero di discariche per rifiuti speciali di origine industriale, che la colloca al primo posto a livello nazionale per il problema dello smaltimento di questo genere di rifiuti;

questo primato trova origine in una scellerata ed irresponsabile politica per lo smaltimento di questi rifiuti approvata con il Piano provinciale per lo smaltimento dei rifiuti speciali del 1987;

il binomio « cava-discarica » è stato l'elemento scatenante di interessi di parte, che ha provocato i guasti ambientali dei nostri giorni. È cosa nota che nel territorio della provincia di Treviso l'attività estrattiva di ghiaia ha disseminato l'ambiente di cave, e purtroppo la maggior parte di queste sono state individuate sopra la linea delle risorgive, nel dominio dell'alta pianura, dove le aree hanno nel sottosuolo una potente falda idrica ampiamente sfruttata a valle per uso idro-potabile. Ebbene queste cave sono state per lo più trasformate in discariche per rifiuti industriali, ed a tutt'oggi la situazione in questa provincia è la seguente: risultano presenti 4 discariche attive per una volumetria di metri cubi 3.284.000 con un'ulteriore disponibilità di metri cubi 1.054.000, mentre sono 6

le discariche in cui il conferimento è cessato per un totale di metri cubi 1.811.000;

desta sconcerto e disorientamento il fatto che queste volumetrie siano ad oggi utilizzate prevalentemente per i rifiuti provenienti da fuori provincia. Dall'analisi dei dati della regione Veneto relativi al 1996 risulta infatti che nelle discariche di tipo 2B della provincia di Treviso sono stati scaricati il 48 per cento dei rifiuti speciali di tutto il Veneto, per un quantitativo di circa 700.000 tonnellate;

se da questi dati si capisce che lo smaltimento dei rifiuti speciali del Veneto sta diventando un problema eminentemente trevigiano, ancora più impressionante è il dato sulla provenienza dei rifiuti presso le discariche 2B di questa provincia, infatti il 68 per cento dei rifiuti conferiti proviene da fuori regione, il 22 per cento da altre province del Veneto, e quindi solo il 10 per cento proviene dal territorio trevigiano;

questi dati sono emersi in un convegno organizzato nel comune di Riese Pio X, in data 16 Aprile 1999, alla presenza degli assessori all'ambiente della regione e della provincia di Treviso oltre a vari esperti anche a livello nazionale di queste problematiche di tipo ambientale;

un'inquietante analisi dello stato attuale della « tenuta » dei siti ha evidenziato l'accertamento di 5 casi in cui si è verificata la perdita dell'impermeabilizzazione primaria della discarica e 3 casi in cui si sono verificate fuoriuscite di percolato, evidenziate da alterazioni delle acque di falda;

stante tale situazione, e soprattutto considerando anche lo *stress* ambientale cui questa provincia è sottoposta visto il primato nel numero di piccole attività produttive, l'alta concentrazione abitativa e non da meno l'exasperato sfruttamento dei terreni agricoli degli anni scorsi, è doveroso chiedersi se sia corretto insistere su questo territorio gravandolo per il 90 per cento di rifiuti provenienti da fuori regione;

un esempio su tutti dell'irrazionale accanimento sul territorio trevigiano, lo riferisce il sindaco di Riese Pio X, denunciando che nella discarica 2B del suo comune vengono scaricate le ceneri del carbone provenienti dalla centrale termoelettrica di Brindisi; c'è da chiedersi se l'Enel abbia soldi da buttare per trasporti così demenziali, o se forse ciò sia dovuto alla necessità di garantire alcuni arricchimenti personali, se c'entrino le nuove eco-mafie che collaborano con le nostre istituzioni, anche alla luce del fatto che in Puglia le varie cave di pietra e di tufi sarebbero i siti più idonei a questi tipi di smaltimento;

questa problematica dei rifiuti da fuori regione deve essere affrontata considerando che il Trattato di Maastricht, all'articolo 130 R, prevede il « principio della correzione, anzi tutto alla fonte, dei danni causati all'ambiente ». Questo principio, secondo l'interpretazione della Corte di giustizia della Comunità europea, implica che spetta a ciascuna regione o altro ente territoriale adottare le misure adeguate per garantire l'accoglimento, il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti, che devono essere smaltiti, nel limite del possibile, nel luogo della loro produzione (citazione della Corte di giustizia, sentenza 9 luglio 1992, causa C2/90). A tal riguardo deve essere ricordata la sentenza n. 196 del 3 giugno 1998 della Corte Costituzionale che accoglieva la delibera del Friuli-Venezia Giulia atta a stabilire che negli impianti di discarica non possono essere smaltiti rifiuti importati da altre regioni. Altre regioni si sono pronunciate a tal senso sul tema dei rifiuti speciali (Emilia Romagna, legge regionale 27/94 - Piemonte, legge regionale 59/95, lo stesso Commissario di Governo della Campania si è pronunciato con un'ordinanza del giugno 1997), la provincia di Treviso ha già invitato la regione Veneto ad attivarsi su queste linee guida che trovano ampi riscontri giuridici - per evitare il persistere degli errori e delle assurdità denunciate in premessa che gravano sul territorio provinciale;

impegna il Governo:

a farsi interprete e responsabile della situazione degenerata che riguarda la gestione di rifiuti speciali nel territorio della provincia di Treviso, che attualmente sono frutto per il 90 per cento di conferimenti d'importazione esterna, garantendo congrui finanziamenti per le relative bonifiche;

ad adottare iniziative perché nella legislazione nazionale d'indirizzo generale alle politiche per l'ambiente, sia prevista e disciplinata l'autosufficienza di ciascuna regione nel suo ambito territoriale relativamente alle politiche del recupero e dello stoccaggio dei rifiuti;

a dichiarare nella provincia di Treviso lo stato di emergenza ambientale, e ad attivarsi perché il Ministro dell'interno nomini un Commissario delegato al coordinamento della protezione civile, come recentemente è stato fatto nella regione Campania (ordinanza n. 2948, *Gazzetta Ufficiale* n. 50 del 2 marzo 1999) nella quale, per fronteggiare l'emergenza rifiuti all'articolo 6, si ordina al Commissario di vietare ingresso nell'intera regione Campania dei rifiuti provenienti da altre regioni.

(7-00723) « Guido Dussin, Luciano Dussin, Dozzo, Covre, Michielon ».

La IV Commissione,

premesso che il decreto legislativo 30 dicembre 1997, n. 490 prevede il riordino del reclutamento, dello stato giuridico e dell'avanzamento degli ufficiali delle forze armate a norma dell'articolo 1, comma 97, della legge 23 dicembre 1996, n. 662;

considerato che l'articolo 62, comma 2, per la Marina militare (avanzamento regime transitorio), prevede che per i sottotenenti di vascello dei ruoli normali e speciali di tutti i corpi, per essere promossi al grado superiore, devono aver compiuto in relazione alle anzianità di grado possedute, gli anni di permanenza nel grado

progressivamente aumentati secondo quanto previsto dalla tabella « B » del citato decreto;

considerato che l'articolo 64, comma 1, per l'Aeronautica (avanzamento disposizioni varie), prevede per i tenenti un regime transitorio e comunque fino al 2005, la permanenza nel grado, ai fini dell'avanzamento al grado superiore, progressivamente aumentata secondo le modalità riportate nella tabella « C » annessa al citato decreto;

considerato che l'articolo 61, comma 1, per l'Esercito (avanzamento regime transitorio), prevede per i tenenti la permanenza minima nel grado ai fini dell'avanzamento al grado superiore secondo quanto previsto dalla tabella 1 del citato decreto;

preso atto che per i tenenti dell'esercito non vengono applicate alcune norme transitorie provocando un disuguale trattamento tra le tre forze armate;

impegna il Governo

a valutare attentamente il decreto legislativo 30 dicembre 1997, n. 490 al fine di applicare anche per i tenenti dell'esercito le norme transitorie previste dagli articoli 62, comma 2 e 64, comma 1, aumentando progressivamente la permanenza nel grado ai fini dell'avanzamento al grado superiore.

(7-00724)

« Ascierto ».

**INTERPELLANZE URGENTI**  
(ex articolo 138-bis del regolamento)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per sapere - premesso che:

il piano di ristrutturazione della Finmeccanica prevede l'integrazione societaria tra il Gruppo Ansaldo e la Breda nel settore dei trasporti;