

e di Catania; con gli aeroporti di Milano-Linate, Bologna e Torino, oltre che, ovviamente, Roma; e lo stesso per lo scalo di Lametia Terme;

a farsi garante della piena ed effettiva attuazione della specifica normativa comunitaria, il regolamento CEE n. 2408/92, che in premessa precisa testualmente « che il mercato interno consisterà in uno spazio senza frontiere interne in cui sarà garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali »;

a farsi carico, conseguentemente, dalla modifica del cosiddetto « decreto-Burlando », nel senso della completa liberalizzazione degli « slots » nazionali su Milano-Linate, affidando a Malpensa 2000 il ruolo di « hub », cioè di scalo di transito per voli internazionali ed intercontinentali e a Milano-Linate il ruolo di scalo domestico terminale, dedicato ai soli collegamenti nazionali, consentendo quindi libertà di scelta e di concorrenza ai vettori interessati all'esercizio di collegamenti diretti, da quest'ultimo scalo, con il Sud-Italia e le isole, opportunità attualmente concessa soltanto alle compagnie aeree Alitalia e Airone;

a favorire l'operatività di una compagnia aerea dedicata allo sviluppo dei collegamenti delle regioni meridionali con il resto d'Italia e del mondo, missione svolta in passato dalla compagnia ATI - Aereo trasporti italiano, cioè a tradurre in atti concreti quanto auspicato in un'intervista al *Giornale di Sicilia* del 19 marzo 1999 dallo stesso ministro Treu: « La creazione di una linea aerea regionale farebbe passare il trasporto aereo da un sistema di monopolio a uno finalmente pluristico e garantirebbe una maggiore accessibilità a tutto il Sud »;

ad esaminare e valutare, in linea con quanto già ipotizzato dallo stesso ministro dei trasporti Treu e con espresso riferimento alle regioni Sicilia e Calabria e Puglia e Sardegna, la possibilità di avviare una gara europea con relativa imposizione di oneri di servizio ai sensi del su richiamato regolamento europeo CEE n. 2408/

92, sull'accesso al mercato, in caso di tratte richieste dall'utenza, ma sottoservite o ritenute poco redditizie dai vettori;

a prevedere, a difesa degli utenti, la definizione di norme che regolino il rimborso totale o parziale del prezzo del biglietto assieme al pagamento di penalità in caso di ritardo e di cancellazione del volo.

(1-00374) « Scozzari, Finocchiaro Fidelbo, Borrometi, Servodio, Ciani, Rizza, Molinari, Giacalone, Di Capua, Stanisci, Rotundo, Albanese, Palma, Aloï, Cherchi, Attili, Lumia, Dedoni, Vendola, Bono, Napoli, Trantino, Acierno, Di Nardo, Sales, Romano Carratelli, Boccia, Bova, Caruano, Carboni, Cappella, Marino ».

RISOLUZIONI IN COMMISSIONE

La III Commissione,

evidenziato che le scelte politiche, sociali od economiche di uno Stato sono sovrane, ovvero riguardano la sua politica interna anche quando queste possono essere non condivise da Stati terzi che evidenziano in maniera marcata la non garanzia da parte del Governo di detto Stato dei diritti civili e naturali dell'uomo, ovvero la non esistenza in detto Stato di quei principi di libertà e di democrazia voluti e sanciti dalla Comunità internazionale attraverso la Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo e attraverso la Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti Economici e la Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti Politici;

evidenziato che è compito tuttavia della Comunità internazionale rimuovere quegli ostacoli che possono porre in crisi la pace e la sicurezza internazionale qualora le scelte politiche, sociali, o economiche di uno Stato possano o vadano ad incidere sulla sicurezza sociale ed economica della Comunità internazionale, ovvero la Sovra-

nità di uno Stato non può ledere quella di un altro Stato, ovvero le scelte del primo non riguardano più la sua politica interna qualora esse abbiano una ricaduta all'esterno dei Suoi confini;

ricordato che negli ultimi anni la questione curda si è ripresentata in maniera più intensa di quanto lo era stato precedentemente e si è andata ad inserire da problema regionale nell'agenda internazionale;

ricordato che per anni questa questione è stata di fondamentale attenzione per i Paesi della regione - Russia, Turchia, Iran, Iraq, Siria - ed ha condotto a vaste controversie interne e a crisi sociali ed economiche, e che il numero di curdi abitanti nella regione del Kurdistan ovvero Entro i confini dei quattro Stati che si sono divisi tra loro detta regione storica - Russia, Turchia, Iran, Iraq - ammonta a circa 35 milioni;

evidenziato che non è possibile per l'Unione europea, ovvero per gli Stati che ne fanno parte, concedere il diritto di asilo a 35 milioni di individui, ovvero prevedere la concessione dello *status* di profugo a curdi giunti sulle coste italiane o che giungeranno sulle coste italiane;

evidenziato che non è possibile accogliere la proposta del Governo turco di considerare i curdi giunti illegalmente in Italia come immigrati economici, in quanto non è questa la motivazione prima della loro emigrazione, essendo un problema politico e di diritti umani, che va trattato in questo senso qualora la Turchia desideri fare parte dell'Unione europea;

evidenziato inoltre che il problema curdo non è più un problema di politica interna di questo o quel Paese dai quali i curdi emigrano in quanto è assunto a problema di immigrazione e di sicurezza sociale ed economica di Stati terzi, ovvero anche dell'Italia verso il cui territorio si è intensificato dal 1997 l'afflusso di stranieri curdi;

ricordato il discorso a favore dei diritti e delle libertà dell'Uomo espresso dal

Governo della Turchia in apertura della Conferenza dei plenipotenziari delle Nazioni Unite per l'istituzione di un Tribunale Penale Internazionale svoltosi a Roma nel 1998;

impegna il Governo:

a farsi promotore di un incontro tra i Ministri degli esteri dell'Unione europea per elaborare e presentare al Governo turco un documento che chieda:

a) punti indispensabili in materia di diritti politici, civili, di pari opportunità per i cittadini, nonché di rispetto delle tradizioni culturali e linguistiche dei vari gruppi etnici o religiosi presenti nel suo territorio che la Turchia deve accogliere ed adempiere per essere in linea con l'Unione europea;

b) un periodo di tempo non superiore ai due anni entro il quale il Consiglio d'Europa e l'Osce possano verificare *in loco* con propri monitoraggi il risultato raggiunto dalla Turchia nell'applicazione di detto documento;

ad adoperarsi affinché i ministri degli esteri dell'Unione europea presentino ai rispettivi parlamenti un documento finale con le conclusioni raggiunte dal Consiglio d'Europa e dall'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa.

(7-00729) « Calzavara, Cavaliere, Rodeghiero ».

La IX Commissione,

premesso che:

è noto che il trasporto delle merci nel nostro paese avviene prevalentemente su gomma; per questa ragione solo negli ultimi mesi sono avvenuti oltre mille incidenti stradali causati da mezzi gommati che trasportano cloro, Gpl, solventi ed altre merci nocive e pericolose;

dopo il disastro del tunnel del Monte Bianco del 24 marzo 1999, che ha causato 42 vittime ed al quale pare abbia contribuito in modo determinante un Tir

carico di cloro, oltre ad un camion che trasportava prodotti alimentari (farine e margarina), il 9 aprile un altro disastro, fortunatamente senza vittime, è avvenuto tra Firenze e Bologna dovuto ad un carico di Gpl versato sull'autostrada;

il 19 aprile si è ripetuta la situazione con un grave incidente tra Modena e Reggio Emilia con morti e feriti per un autocarro di vernici e solventi altamente infiammabili rovesciati sull'autostrada;

il 26 aprile 1999 un nuovo disastro vicino Piacenza causato da un Tir ha provocato sei morti;

la sequenza di incidenti causati da mezzi gommati carichi di sostanze nocive e pericolose, è impressionante, come impressionanti sono le conseguenze sia per la quantità di vittime, che per i danni all'ambiente e all'economia;

rilevato che:

negli ultimi due anni il trasporto su strada di merci nocive e pericolose è aumentato del 50 per cento;

le ferrovie non sono in grado di far fronte alla crescente domanda degli operatori a causa degli alti costi che la predisposizione di trazione e di percorsi monitorabili comporta;

gli operatori, proprietari di carri serbatoio, richiedono, fra l'altro, iniziative idonee da parte dei ministeri dell'industria e dei trasporti per favorire il rinnovo del parco carri privato e certezze riguardo ai parametri costruttivi ed alle regole di omologazione;

considerato che:

da parte dei ministeri competenti non appare ancora esserci la dovuta attenzione ai rischi che il trasporto di merci pericolose e nocive comporta: la relazione, infatti, sullo stato dell'ambiente in Italia dedica alla questione solamente tre righe, « il trasporto su strada presenta il rischio aggiuntivo degli incidenti, che coinvolgono sostanze chimiche pericolose » (i prodotti petroliferi e solventi sono quelli di gran

lunga più coinvolti, circa l'80 per cento del totale), nulla aggiungendo circa le azioni di prevenzione, di controllo e di repressione che, d'intesa con i ministeri competenti, sarebbe dovere dello Stato, delle regioni e degli enti locali promuovere;

secondo le osservazioni provenienti anche dalla polizia stradale, risultano non corrispondenti alla normativa ADR (sigla che identifica l'accordo europeo, ora divenuto normativa ONU), tanto è vero che sia gli operatori che la polizia si trovano di fronte a interpretazioni dubbie nella identificazione delle merci, nella qualificazione dei conducenti e nella idoneità dei veicoli; fra l'altro l'ADR prevede l'obbligo della sosta vigilata in aree fuori dai centri abitati e la non promiscuità con altre merci e altri veicoli, nonché le zone di sosta — comprese quelle negli interporti, nelle autostrade e nei porti — organizzate per i livelli massimi di sicurezza oggi del tutto inesistenti in Italia;

la bozza del piano generale di trasporti, presentato dal ministero dei trasporti, in relazione alla filiera di trasporto delle merci pericolose, non mette in sufficiente evidenza il problema della sicurezza e non perviene ad una chiara determinazione dei costi marginali esterni connessi ai servizi di trasporto nel loro complesso, determinazione peraltro indispensabile per la suddetta filiera, dato che la loro applicazione è condizione imprescindibile, come afferma il libro bianco dell'Unione europea, sia per il pagamento per l'uso delle infrastrutture, sia per una corretta politica degli investimenti infrastrutturali nel settore;

impegna il Governo:

ad assumere iniziative per innalzare il livello di sicurezza del transito stradale nei valichi;

ad affrontare una trattazione sistematica della sicurezza, nell'ambito del piano generale dei trasporti;

a procedere alla valutazione e alla stima dei costi esterni imputabili al trasporto di merci pericolose per le diverse modalità di trasporto;

a definire gli strumenti da utilizzare per avviare la indispensabile ed opportuna internalizzazione dei costi sociali, ora esterni;

a procedere ad un coordinamento, attualmente mancante, tra tutti gli enti preposti al rilascio delle omologazioni per i mezzi utilizzati per il trasporto di merci pericolose e nocive;

a realizzare un ambiente favorevole per il graduale e progressivo passaggio del trasporto delle merci pericolose e nocive dalla strada alle ferrovie e in modi più controllabili e meno pericolosi, tenendo anche conto del rischio attualmente imposto alla società civile nel suo complesso;

a ricorrere alle tecnologie avanzate rese disponibili nell'ambito del progetto Galileo-Gnss per promuovere sistemi di prevenzione, di controllo e di gestione del rischio del trasporto di merci nocive e pericolose;

a emanare una direttiva del Governo che renda possibile:

a) la predisposizione di uno schema di proposta urgente specifico per la sicurezza del settore suindicato, in anticipo rispetto ai tempi di approvazione del piano generale dei trasporti e comunque non oltre giugno 1999;

b) la costituzione immediata presso il ministero dei trasporti di una unità di crisi almeno per il biennio 1999-2000 che abbia come obiettivo il monitoraggio di tutte le modalità di trasporto in relazione alle merci nocive e pericolose e nel contempo formuli proposte operative derivanti dalla consultazione quotidiana con tutte le parti e con le strutture e i vettori impegnati in questo settore.

(7-00730)

«Eduardo Bruno».

INTERPELLANZA URGENTE
(ex articolo 138-bis del regolamento)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della sanità, per sapere — premesso che:

dagli organi di stampa si apprende che il 10 aprile 1999 in seguito ad un incidente stradale, Giorgio Rinzivillo, studente universitario di 22 anni, è stato ricoverato nel reparto di rianimazione dell'Ospedale Maggiore di Modica, in provincia di Ragusa, e dichiarato clinicamente morto;

i genitori di Giorgio, persa ogni speranza, avevano dato il proprio assenso al prelievo degli organi;

in attesa del decorso dei tempi necessari per avviare le procedure di prelievo, il ragazzo ha dato segni di vita, con stupore dello stesso personale sanitario;

da dichiarazioni rese dal direttore sanitario Vincenzo Manenti, così come riportato dagli organi di stampa, risulta che l'equipe medica si era già predisposta ad un'eventuale donazione degli organi acquisendo in modo informale il consenso dei genitori di Giorgio —:

se non si ritenga opportuno attivarsi perché sia verificato il rispetto della procedura relativa alla richiesta ai familiari di dichiarazione di volontà al prelievo degli organi, in considerazione del fatto che se effettivamente la richiesta è avvenuta «in maniera informale», come riportato in premessa, ciò palesa il mancato rispetto della particolare condizione emotiva cui i genitori erano in quel momento sottoposti e configura da parte del personale medico un comportamento sanzionabile;

se, nel caso di ottemperanza alla procedura, non si ritenga necessario valutare l'opportunità di riesaminare l'intera normativa in riferimento all'accertamento di morte.

(2-01782)

«Comino, Cè»