

inadeguata, criticità che di fatto penalizza pesantemente l'economia del settore dei trasporti su gomma ed il comparto produttivo nel suo complesso —:

quali misure intenda adottare per risolvere i gravi problemi in premessa e se provvedimenti in tal senso siano attualmente allo studio, attesa l'incidenza e la rilevanza delle problematiche suesposte in relazione alla sicurezza delle migliaia di automobilisti interessati, all'economia del trasporto su gomma, ai margini di competitività delle aziende coinvolte, alla sicurezza degli utenti, ai costi umani e sociali dei sinistri ed in generale alla qualità di vita di tutti i cittadini che vivono in paesi che insistono sul tracciato della strada statale 42. (4-02133)

LUCIANO DUSSIN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

chiusure e limitazioni di circolazione ai valichi alpini, maltempo, incidenti e ecopunti stanno mettendo a dura prova il settore dell'autotrasporto di merci italiano, con gravi ripercussioni sul sistema produttivo del Paese;

il settore dell'autotrasporto rappresenta una parte consistente dell'economia italiana, già fortemente provata dalla chiusura del Monte Bianco che ha significato per l'economia nazionale un costo di più di 516 milioni di euro l'anno;

sembrerebbe che alcune imprese di autotrasporto operanti nel Nord Italia, attraverso contratti di locazione di veicoli per il trasporto di merci o contratti di associazione in partecipazione con apporto di servizi, affidino la distribuzione delle merci (nei Paesi dell'est) e dei servizi ad essa connessi ad imprese di autotrasporto con sede nei Paesi di destinazione delle merci stesse —:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dell'utilizzo di simili forme di contratto nel settore dell'autotrasporto e soprattutto se i medesimi contratti non pos-

sano ulteriormente incidere sulla già difficile situazione dell'autotrasporto italiano;

se le imprese di autotrasporto aventi sede nei Paesi di destinazione delle merci, siano in regola con le norme vigenti sul territorio italiano in materia di patente di guida e di autotrasporto di merci.

(4-02134)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

RICCIOTTI, LAINATI, GIGLI, MEREU, SARDELLI, GIUSEPPE GIANNI, COLA, DE LAURENTIIS, LUPI, TESTONI, GARNERO SANTANCHÈ, SANZA, MORONI, ANTONIO LEONE, FERRO, DARIO GALLI, GIBELLI, FLORESTA, ERCOLE, OSVALDO NAPOLI, FRANCESCA MARTINI, MONDELLO, D'ALIA, GALVAGNO, PINTO, BURANI PROCACCINI e PORCU. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

in merito alle vicende che, la settimana scorsa, hanno portato al « licenziamento » in tronco da parte del sindaco di Firenze, Leonardo Domenici, dell'assessore al turismo di quel comune, Stefano Bruzzeri, « colpevole » di aver espresso perplessità sul fatto che Firenze ospiti il prossimo raduno europeo del *Social Forum* e rischi, quindi, di diventare la capitale della guerriglia urbana dei *black Bloc* —:

come il Ministro dell'interno intenda assicurare la gestione dell'ordine pubblico messo in pericolo dalle possibili manifestazioni preannunciate per il prossimo autunno dopo la riunione di questi ultimi giorni a Porto Alegre, proteggere una città che, per la sua stessa conformazione urbanistica, è estremamente vulnerabile e, infine, controllare la rete dell'antagonismo sociale che, proprio a Firenze è partico-

larmente radicata e ramificata, e che, in passato, ha già provocato disordini e incidenti rilevanti;

come il Ministro per i beni e le attività culturali ritenga di poter proteggere l'immenso patrimonio artistico, culturale e storico di Firenze che tutto il mondo invidia e di poter tutelare le centinaia di migliaia di turisti che, ogni giorno, visitano pacificamente quel « museo all'aperto » che è rappresentato dalla città stessa e dai suoi inestimabili capolavori;

se il Governo intenda convocare, fin da ora, una riunione d'urgenza degli amministratori locali e delle autorità di pubblica sicurezza al fine di valutare gli aspetti reali dell'intera vicenda;

quali iniziative, per ora almeno di carattere preventivo, intenda assumere per evitare che la città di Firenze rischi di rivivere giornate analoghe a quelle di Genova, in occasione del vertice G8, funestate dai gravissimi incidenti provocati dalle frange più facinorose del cosiddetto « antagonismo sociale ». (4-02138)

* * *

POLITICHE AGRICOLE E FORESTALI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

RAVA, ROSSIELLO, SEDIOLI, PREDÀ, BORRELLI, NANNICINI, FRANCI, SANDI, OLIVERIO e STRAMACCIONI. — *Al Ministro delle politiche agricole e forestali.* — Per sapere — premesso che:

la tutela della sicurezza dei generi alimentari in generale rientra nei compiti dello Stato che deve preoccuparsi di proteggere la salute dei suoi cittadini contrastando le frodi alimentari, le contraffazioni, le adulterazioni e quant'altro, e finanziariamente è coperta dalla fiscalità generale;

allo scopo lo Stato conta sull'apporto professionale di veterinari, di laboratori di

controllo e di Forze di Polizia, cioè su un coacervo di mezzi, strutture e uomini che gli interroganti non ritengono che il Ministro interrogato pensi di accrescere fidando sulle entrate finanziarie dei tickets;

se si accettasse la logica del *ticket* sulla carne bovina si creerebbe il precedente per cui si dovrebbe parimenti applicare il *ticket* sulle carni di pollo, di suino, ma, generalizzando, su qualsiasi altro prodotto alimentare che pure potrebbe essere soggetto a metodi di produzione non corretti;

il pagamento di *ticket* non può essere di per sé garanzia di qualità. Nulla vieta infatti che esso possa risolversi in una forma mascherata di aumento dei prezzi senza alcuna ricaduta positiva per il consumatore. Del resto è il mercato che valorizza la qualità. Saranno quindi gli operatori, dai produttori ai trasformatori ai venditori, che valuteranno come organizzare la filiera della carne ed i relativi costi da scaricare sui prezzi al consumo, con l'attenzione di non buttarla fuori mercato, ma di mantenerla appetibile per i consumatori;

l'emergenza BSE ha annullato il mercato delle farine animali come integratori di mangimi. Ma la loro produzione continua al ritmo di circa 400.000 tonnellate l'anno, di cui, statisticamente, il 20 per cento circa è a rischio. Se non si provvede alla loro distruzione esse possono rappresentare un pericolo molto alto per la sicurezza della produzione della carne bovina, ma anche di altre carni, dal momento che non si riesce a controllarne la destinazione e potrebbero illecitamente tornare ad essere usate nell'alimentazione animale;

è preoccupante la sottovalutazione della necessità di rimuovere il vero pericolo di inquinamento di tutta la filiera della carne costituito dalle farine animali. Già la legge finanziaria 2002 ha trascurato questo problema. Ma anche il decreto-legge n. 4 del 25 gennaio 2002 destina ad esso risorse finanziarie del tutto inadeguate, ed addirittura dal 1° maggio pone