

**ATTI DI CONTROLLO****PRESIDENZA  
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**

*Interpellanza urgente  
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

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

per assicurare alla popolazione un'alimentazione più sana e favorire un'agricoltura ed una zootecnia più rispettose dell'ambiente e della salute l'Italia promuove con leggi nazionali e regionali il consumo di alimenti prodotti in modo biologico;

la presenza di residui di pesticidi ed antiparassitari negli alimenti, nonché di nitrati assorbiti attraverso i concimi, aumenta fortemente il rischio di contrarre tumori, soprattutto nei bambini che, come afferma un organismo di ricerca statunitense (*l'Environmental Working Group*) « a causa della loro fisiologia, del tipo e della quantità di cibo che mangiano, dell'insieme dei residui che possono trovare negli alimenti, i bambini corrono rischi molto più elevati di contrarre tumori e già all'età di sei anni possono aver superato di dieci volte il livello di rischio accettabile nel corso dell'intera vita »;

con l'obiettivo di promuovere tra i cittadini un'alimentazione più sana ed equilibrata, nelle scuole di 342 comuni sono state attivate mense biologiche che erogano 440.000 pasti giornalieri, un'esperienza che è stata spesso accompagnata da attività di educazione alimentare rivolta al personale della scuola e ai genitori;

ai sensi dell'articolo 59 della legge finanziaria 2000 (legge n. 488 del 1999), per promuovere lo sviluppo di una produzione agricola di qualità ed eco-compatibile nell'ambito di un sistema di regole in materia di salvaguardia del territorio rurale, di tutela del lavoro e della salute dei consumatori, dal 1° gennaio 2000 i produttori e venditori di alcuni prodotti fito-

sanitari e mangimi integratori contenenti farine e proteine animali devono versare un contributo per la sicurezza alimentare che finanzia un « Fondo per lo sviluppo dell'agricoltura biologica e di qualità », che il Governo impiega per finanziare campagne di promozione e informazione dei consumatori a supporto dei prodotti rientranti nell'agricoltura biologica, di quelli tipici e tradizionali nonché di quelli a denominazione di origine protetta di cui ai regolamenti (CEE) n. 2081/92 e n. 2082/92 del Consiglio, del 14 luglio 1992;

l'articolo 59 della citata legge finanziaria, al comma 4 prescrive che per garantire la promozione della produzione agricola biologica e di qualità, le istituzioni pubbliche che gestiscono mense scolastiche ed ospedaliere prevedano nelle diete giornalieri l'uso di prodotti biologici, tipici e tradizionali nonché di quelli a denominazione protetta, tenendo conto delle linee guida e delle altre raccomandazioni dell'Istituto nazionale della nutrizione;

il medesimo articolo al comma 5 prevede invece che dal 1° gennaio 2001, il Ministro delle politiche agricole e forestali trasmetta al Parlamento entro il 30 aprile di ciascun anno una relazione sullo stato di attuazione delle disposizioni dell'articolo 59 della legge n. 488 del 1999, con particolare riguardo ai contributi erogati a favore del « Fondo per lo sviluppo dell'agricoltura biologica e di qualità » e alla realizzazione dei relativi programmi;

la legge n. 76 del 1997 della regione Marche all'articolo 12 prevede contributi ai comuni per svolgere informazione, aggiornamenti ed educazione sui prodotti biologici finalizzati alla loro introduzione nelle mense scolastiche e alle aziende sanitarie locali che li sperimentino nelle mense degli ospedali; con la legge n. 15 del 2000 la regione Friuli-Venezia Giulia eroga contributi a soggetti che utilizzino prodotti biologici nelle mense pubbliche mentre la legge n. 21 del 2001 della regione Umbria finanzia soggetti pubblici che impieghino almeno il 40 per cento di prodotti biologici nell'ambito di progetti di

promozione, comunicazione ed educazione alimentare —:

quante e quali siano le strutture sanitarie e assistenziali pubbliche che utilizzano in Italia alimenti biologici nei servizi di ristorazione collettiva e quali di esse abbiano usufruito dei contributi previsti dall'articolo 59 della legge finanziaria 2000, a partire dal 1° gennaio 2001;

che percentuale di prodotti biologici venga utilizzata rispetto al totale delle derrate alimentari consumate nelle mense, quanti pasti a base di prodotti biologici vengano erogati al giorno e a partire da quale data ne sia iniziato l'impiego nei singoli ospedali e case di cura.

(2-00433) « Boato, Pecoraro Scanio, Zanella ».

#### *Interpellanze:*

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

il giorno 20 giugno 2002 il treno 2932 Palermo-Venezia, denominato Freccia della Laguna, deragliava nei pressi di Messina causando la morte di otto persone ed il ferimento di oltre cinquanta;

la tragedia di Messina è solo l'ultima di una serie di incidenti che hanno interessato il trasporto pubblico nel nostro Paese;

i provvedimenti proposti dal Governo, quale il disegno di legge « Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti », recentemente licenziato dal Parlamento con relativo stanziamento di risorse finanziarie, non risulta essere accompagnato da altrettanto impegno per l'individuazione delle risorse da destinare alla prevenzione ed alla sicurezza nel trasporto pubblico;

il Piano generale dei trasporti, adottato dal Parlamento il 14 marzo 2001, che si propone quale documento programma-

tico di indirizzo in materia di trasporti, prevede la possibilità della creazione di un apposito organismo, « sotto forma di agenzia, preposto al controllo della sicurezza, totalmente autonomo da chi produce o esercita il trasporto »;

le attuali tendenze in atto relative ad un processo di liberalizzazione del settore — comportando una logica di concorrenzialità con una conseguente politica di riduzione dei costi che potrebbe avere effetti negativi proprio sui livelli di sicurezza proposti — appaiono nettamente in contrasto con le linee guida del citato Piano generale dei trasporti in ordine al potenziamento dei sistemi di prevenzione e di sicurezza nel trasporto pubblico —:

quali risorse il Governo intenda destinare al potenziamento del sistema e delle strutture di garanzia per il miglioramento della prevenzione e la sicurezza nel settore del trasporto ferroviario, aereo, marittimo e stradale;

quali investimenti siano al momento previsti per il miglioramento del sistema ferroviario con particolare riguardo alle risorse da indirizzare agli interventi per la sicurezza sulla rete ferroviaria;

se ed in quale modo il Governo intenda dare piena attuazione alle indicazioni contenute all'interno del Piano generale dei trasporti, adottato il 14 marzo 2001, in ordine alla creazione di un'apposita agenzia per la sicurezza dei trasporti che funzioni sul modello delle autorità indipendenti e che risponda esclusivamente al Parlamento.

(2-00435)

« Rizzo ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

il pomeriggio del 20 luglio 2002 il treno espresso 1932 « Freccia della Laguna » Palermo centrale-Venezia Santa Lucia è deragliato tra le stazioni di Venetico e Rometta Marea;

le conseguenze dell'incidente sono drammatiche: otto i morti e circa trenta feriti, cinque dei quali in gravi condizioni;

al momento appare ancora incerta la dinamica del disastro; è noto solo che il treno, composto dal locomotore e da sette carrozze, era partito da Palermo alle ore 16 con 190 passeggeri a bordo e che l'incidente è avvenuto alle 18,56;

le ipotesi al vaglio sulle possibili cause sono numerose, dall'eccessiva velocità con cui il treno ha affrontato gli scambi di ingresso nella stazione di Rometta ad un guasto ai freni; da un cedimento della massicciata ad un improvviso ostacolo rilevato dal macchinista sulla sede ferroviaria, alla inadeguatezza della manutenzione lungo la linea ferroviaria;

il locomotore è uscito dai binari nel tratto Milazzo-Rometta; dopo aver urtato una casa cantoniera vicina alla massicciata, si è rovesciato coinvolgendo nell'incidente cinque delle sette carrozze del convoglio; l'incidente è avvenuto nei pressi di un terrapieno prospiciente la villa comunale di Rometta;

tre inchieste sono state avviate per accertare le cause del disastro: una giudiziaria, della procura di Messina, e due tecniche, una di Trenitalia, l'altra di Rete Ferroviaria italiana;

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Pietro Lunardi ha nominato una commissione di inchiesta tecnica per conoscere le cause dell'incidente;

la politica sulle infrastrutture e sui trasporti avviata dall'attuale Governo sembra incentrata soprattutto sulla realizzazione delle grandi opere pubbliche che sull'ammodernamento e l'adeguamento delle infrastrutture esistenti;

in particolare il piano d'azione del Governo, delineato dalla delibera CIPE 21 dicembre 2001, in attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, in materia di infrastrutture strategiche, destina la maggior parte delle risorse per i trasporti e le infrastrutture ad opere per la mobilità su gomma e — di quelle destinate al trasporto ferroviario — il 70 per cento viene riser-

vato all'alta velocità ferroviaria, lasciando ben poche risorse a disposizione della rete ferroviaria ordinaria e agli interventi di manutenzione e messa in sicurezza;

la stessa legge n. 443 del 2001, al comma 1, dell'articolo 1, sottrae, *de facto*, ogni competenza in materia di realizzazione di infrastrutture pubbliche all'unico strumento di programmazione attualmente esistente: il piano generale dei trasporti, il quale contiene un intero capitolo dedicato agli interventi in materia di sicurezza;

la parte del piano generale dei trasporti dedicata alla sicurezza in materia ferroviaria segnala in modo chiaro e puntuale le criticità presenti nella rete ferroviaria del nostro Paese — tra queste in particolare l'inadeguatezza delle strutture, i problemi legati alla manutenzione ordinaria e straordinaria, l'obsolescenza del parco rotabile — nonché le linee di intervento da seguire per eliminare dette criticità, tra cui l'aumento della capacità della rete nelle tratte interessate da maggiore traffico;

l'Unione europea ha indicato, con il libro bianco sui trasporti del 12 settembre 2001, il programma di azione per una politica dei trasporti sostenibile e funzionale, che prevede in particolare il rilancio del sistema ferroviario, accompagnato da un « elevato livello di sicurezza della rete ferroviaria »;

al di là delle cause del drammatico incidente del 20 luglio 2002, che verranno accertate dalle inchieste in atto, appare necessario ed inderogabile avviare immediatamente un piano di risanamento della rete infrastrutturale delle ferrovie italiane per garantire sicurezza ed efficienza del sistema;

la legge finanziaria per il 2002 e la legge recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti, recentemente approvata in via definitiva dal Parlamento, non hanno previsto stanziamenti adeguati per gli obiettivi indicati dal piano generale dei trasporti e dal libro bianco dell'Unione europea sui trasporti;

la difficile situazione del trasporto ferroviario in Italia si acuisce al Sud ed in particolar modo in Sicilia, dove il 92 per

cento delle ferrovie è a binario unico, il 42 per cento non è elettrificato e dove la velocità commerciale è di appena 30 chilometri orari e sono pertanto indifferibili interventi di adeguamento ed ammodernamento dell'intera rete ferroviaria dell'isola, con benefici per gli abitanti della Sicilia di gran lunga maggiori della realizzazione del ponte sullo Stretto;

la linea ferroviaria Palermo-Messina, una delle più importanti dell'isola, è ancora a binario unico e i tempi di percorrenza sono di gran lunga al di sotto degli standard europei —:

se il Governo non intenda tenere informati il Parlamento in merito agli sviluppi dell'inchiesta promossa dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

se il Governo intenda dare al più presto al Parlamento chiari e precisi elementi di valutazione della propria azione di intervento nel settore delle infrastrutture legate ai trasporti, rendendo note le risorse finanziarie realmente disponibili che il Governo intende destinare al programma di cui alla delibera CIPE 21 dicembre 2001, indicando con chiarezza le priorità di intervento e i tempi di realizzazione per ogni opera;

quali siano, in particolare, gli intendimenti del Governo in merito agli interventi di adeguamento, ammodernamento e messa in sicurezza della rete ferroviaria italiana, con particolare attenzione alle regioni del Sud ed alla Sicilia;

quali interventi il Governo intenda predisporre per garantire che il livello della manutenzione sia tale da garantire la piena sicurezza dei convogli e dei viaggiatori in tutta la rete ferroviaria italiana;

in che tempi il Governo preveda di realizzare il raddoppio e la messa in sicurezza della linea ferroviaria Palermo-Messina e quali siano i finanziamenti previsti a tal fine;

se il Governo non ritenga che l'attribuzione alla realizzazione del ponte sullo Stretto di un elevato livello di priorità

sottragga ingenti e preziose risorse ad interventi che potrebbero migliorare la qualità e la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie e del materiale rotabile, con indubbi vantaggi per l'utenza;

se — alla luce dei drammatici eventi citati in premessa — il Governo non ritenga doveroso attribuire la priorità agli interventi sulla rete infrastrutturale, legando la realizzazione del ponte sullo Stretto all'adeguamento della rete ferroviaria del Sud Italia, a meno che il ricorso al *project-financing* non permetta di coprire l'intero costo dell'opera, senza alcun onere a carico dello Stato.

(2-00436) « Pecoraro Scanio, Boato, Bulgarelli, Cento, Cima, Lion, Zanella ».

*Interrogazione a risposta scritta:*

LUCHESE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la sciagura ferroviaria che si è verificata in Sicilia era prevedibile, visto lo stato delle cose, l'incuria e l'inerzia vigente, l'assenza assoluta di serie manutenzioni, lo stato di abbandono della rete ferroviaria;

l'interrogante da anni denuncia lo stato pietoso delle ferrovie in Sicilia, l'assenza addirittura di un doppio binario e la vergogna di vagoni ferroviari vecchi e pericolosi;

tutta la rete ferroviaria siciliana è un disastro, oltre alla vergogna che non è stato realizzato negli anni il secondo binario;

purtroppo nel nostro Paese può avvenire di tutto del resto non risultano mai responsabili, non paga mai nessuno —:

dinanzi a questa immane tragedia se il Governo non intenda condurre serie indagini amministrative ed accertare le

responsabilità in quanto non si può coprire il tutto, dinanzi alla perdita di vite umane;

cosa intenda fare il Governo e quali azioni immediate intenda intraprendere affinché cambi la politica delle ferrovie e soprattutto venga seriamente ristrutturata tutta la rete ferroviaria in Sicilia.

(4-03591)

\* \* \*

### AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO

*Interrogazioni a risposta orale:*

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

tra l'Italia e la Slovenia un vastissimo territorio dalle straordinarie caratteristiche geologiche attende da decenni una adeguata protezione nazionale ed internazionale: il Carso;

il Carso in Europa è un ambiente assolutamente unico e da lungo tempo se ne sollecita un'adeguata a strutturale protezione, mentre, al contrario, si deve registrare un avvilente inquinamento ambientale;

l'altipiano carsico, anziché essere valorizzato — come meriterebbe — per le sue doline ed i suoi inghiottitoi, è stato purtroppo utilizzato, in passato, come una vera e propria discarica naturale, capace di ospitare rifiuti di ogni genere, carcasse di animali, residuati bellici degli ultimi due conflitti mondiali, ivi compresi materiali esplosivi;

è intuibile che una tale massa di rifiuti di ogni genere non può che avere seriamente intaccato il sottosuolo, stante la particolare natura geologica del terreno;

il Carso triestino, ad esempio, accusa la scomparsa di oltre trecento grotte, adibite, appunto, a discariche, alcune delle quali utilizzate per lo scarico di olii esausti

ed altri prodotti petroliferi che, a loro volta, hanno creato mefitici laghetti di nafta, mentre le stalattiti e le stalagmiti risultano ricoperte di catrame e bitume;

anche le opere pubbliche, sconsideratamente realizzate, hanno contribuito a rovinare il paesaggio, cosicché le autostrade ed i relativi svincoli hanno compromesso aree di grande rilievo, ostruendo, ad esempio, l'accesso alla « grotta dei ciclamini »;

lo stesso progetto di valorizzazione della baia di Sistiana in realtà minaccia la sopravvivenza di ben otto grotte, tra cui quella « delle candele »;

onde evitare la perpetuazione dello scempio, appare necessario pensare ad una seria ed organica tutela a livello nazionale e, auspicabilmente, a livello internazionale;

sul piano nazionale, dopo i primi progetti di tutela risalgono alla seconda metà degli anni sessanta, per iniziativa dei botanici triestini Renato Mezzana e Livio Poldini, si è passati attraverso la cosiddetta « legge Belci » del 1971, che, peraltro, se da una parte istituiva alcune riserve, dall'altra ne demandava la gestione ad una successiva legge regionale, che non ha mai visto la luce;

anche la successiva legge regionale del 1966, che ha istituito cinque riserve sul Carso (quattro su quello triestino, Val Rosandra, Monte Rosario, Monte Lanaro e Falesie di Duino ed una su quello Goriziano, il Lago di Doberdò) ed un parco intercomunale che avrebbe dovuto creare una continuità fra le riserve regionali, non si dimostrava alla prova dei fatti particolarmente efficace, sicché delle cinque riserve soltanto due (Doberdò e Val Rosandra) hanno piani di conservazione e sviluppo, che avrebbero dovuto ricevere aggiornamenti in base alla legge regionale n. 42 del 1996;

la Val Rosandra, dopo numerosi anni di vero e proprio abbandono, ha riaperto da poco tempo un centro visite a Bagnoli della Rosandra, ma non è stata oggetto di alcun intervento di ripristino naturalistico;