

stato firmato dall'ANAS e dall'Autostrada del Brennero in data 18 gennaio 2001;

il Ministro dei lavori pubblici a febbraio ha trasmesso ufficialmente gli atti a Bruxelles, per richiedere alla Commissione europea un parere preventivo di compatibilità del provvedimento con la normativa europea. Lo ha fatto con una nota ampiamente positiva che sottolinea gli interessi pubblici vitali come la circolazione delle persone e delle merci, la tutela dell'ambiente, il potenziamento delle infrastrutture in un'area che ne ha particolarmente bisogno;

lo scorso aprile il ministro Nesi ha scritto al Presidente Prodi una lunga lettera in cui si dà sostegno all'Autostrada del Brennero —

se sia a conoscenza del contenuto della presente interrogazione;

se condivida la portata innovativa del modello Autostrada del Brennero che consentirebbe la realizzazione in tempi ragionevoli di una nuova arteria ferroviaria, altrimenti difficilmente funzionabile, strategica per il movimento di persone e merci tra il Nord e il Sud dell'Unione europea;

se non ritenga indispensabile la necessità di un ferreo e deciso intervento del Governo italiano in sede europea affinché venga concessa la proroga della concessione, anche per sanare una grave disparità di trattamento;

se non ritenga indispensabile coinvolgere, con le iniziative che riterrà più idonee, il Presidente della Comunità europea Prodi, i Commissari Bolkestein e De Palacio che già più volte hanno manifestato la loro disponibilità ed hanno apprezzato l'insieme dei vantaggi connessi al modello Autobrennero;

se, in seguito agli sviluppi della questione « Autostrada del Brennero », a quasi un anno dal vertice che aveva lanciato l'idea di un tavolo tecnico per mettere a punto una strategia comune capace di vincere le perplessità sulla proroga senza gara della concessione all'Autostrada del

Brennero e anche su sollecitazione del presidente della regione Trentino, azionista di riferimento della società a maggioranza di capitale pubblico, il Ministro competente, Rocco Buttiglione, non intenda dare seguito agli impegni presi dieci mesi fa;

se, in seguito agli accordi presi in data 1° luglio 2002, quale sia lo sviluppo effettivamente intrapreso a proposito dal Governo e dal Ministero interessato per quanto riguarda il rinnovo della concessione all'autostrada del Brennero, pilastro del finanziamento trasversale alla realizzazione del tunnel di base;

se intenda effettivamente portare a termine le Sue precedenti promesse, volte cioè a realizzare un'apposita commissione strategica da proporre in sede europea per ottenere, appunto, il rinnovo della concessione;

se ritenga indispensabile operare in proposito per risolvere le eventuali conseguenze ambientali, sociali e politiche che potrebbero nascere dalla mancata soluzione della concessione, sia in sede locale che di impatto europeo;

cosa intenda fare, con le iniziative che riterrà più idonee, per concretizzare l'insieme dei vantaggi connessi al modello Autobrennero. (5-01926)

* * *

SALUTE

Interrogazione a risposta scritta:

MILANESE. — *Al Ministro della salute.*
— Per sapere — premesso che:

la riforma sanitaria, introdotta dalla legge n. 833 del 1978, ha significato il passaggio da un sistema sanitario mutualistico — che non offriva adeguate garanzie di assistenza ai cittadini — al sistema sanitario nazionale, basato sui principi dell'universalità del servizio, dell'uguaglianza delle prestazioni, del decentra-

della ferrovia, che, dopo l'ultimazione della galleria di Fleres, era sufficiente per i prossimi anni;

per il lungo periodo, sembrava percorribile un'unica via, e cioè la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta capacità sull'asse del Brennero tra Monaco e Verona, con una galleria di base del Brennero tra Innsbruck e Fortezza di complessivi 56 chilometri circa, di cui la metà in territorio austriaco e la metà in territorio italiano;

il costo ipotizzato dell'opera, in base alle indagini tecniche già svolte ed ai progetti elaborati successivamente, veniva stimato in circa 10.000 miliardi di lire;

il Parlamento italiano ha inserito nelle leggi finanziarie per gli anni 1997 e 1998 norme che, anche all'estero, vengono considerate con grande attenzione ed interesse: si sottolinea che tali norme furono approvate con larghissima maggioranza, con l'apporto convinto e fattivo delle opposizioni di allora;

le norme citate non costituiscono solo una autorizzazione alla Società Autostrada del Brennero ad accantonare proventi destinati al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, ma costituiscono un invito non eludibile ad attivarsi nella direzione dell'intermodalità;

il corollario necessario è costituito dalla proroga della concessione all'A22 per un congruo periodo che possa finanziare e garantire la realizzazione dell'opera più importante costituita dalla nuova linea ferroviaria attraverso il Brennero, e cioè dalla galleria di base;

il cosiddetto « Modello Brennero », che prevede il finanziamento di opere ferroviarie da parte dell'Autostrada del Brennero S.p.a. attraverso la connessa proroga della concessione, trova il suo fondamento nella legge 662 del 1996;

la Società Autostrada del Brennero ha presentato nel giugno 1998 il Piano economico finanziario e quello d'investimento: era prevista una proroga di 55 anni

della concessione di esercizio, che consentiva un accantonamento di 5.000 miliardi per la ferrovia. Negli esercizi finanziari 1998, 1999 e 2000 la Società ha accantonato per il fondo destinato all'infrastruttura ferroviaria, su esplicito invito del Ministero del tesoro, la somma di 230 miliardi (la quasi totalità dei suoi utili) ed a decorrere dal 1 ° gennaio 1998 versa allo Stato un canone di concessione più alto del 30 per cento rispetto al precedente;

invece, la procedura di proroga della concessione è ancora in attesa di attuazione: lo Stato ha approvato attraverso l'ANAS l'atto aggiuntivo che proroga di 30 anni (fino al 2035) l'attuale concessione, ma deve ancora emanare il decreto interministeriale di attuazione;

nel marzo 2000 presso il Ministero dei lavori pubblici è stato consegnato il « Piano finanziario rimodulato al 2035 », come richiesto dal Governo, ove è prevista una proroga di 30 anni. Gli accantonamenti per la ferrovia ammontano a 3.000 miliardi;

l'Amministratore dell'ANAS ha firmato un primo « parere tecnico » favorevole alla realizzazione delle opere stradali a fine giugno 2000;

nel corso del mese di agosto 2000 l'Autostrada del Brennero ha consegnato al Ministero dei lavori pubblici ed all'ANAS il parere del professor Sabino Cassese, che attesta la piena compatibilità della normativa speciale italiana per l'Autobrennero (leggi 662 del 1996 e 449 del 1997) con la normativa europea in tema di proroga delle concessioni;

nel mese di ottobre 2000 funzionari della DI.CO.TER ed il responsabile dell'Ufficio Legislativo del Ministro dei lavori pubblici si sono recati a Bruxelles presso il responsabile dell'Ufficio Mercato Interno della Commissione Europea, professor Mattera;

il 10 novembre 2000 è stato formulato dall'ufficio legislativo del Ministro dei lavori pubblici il parere favorevole alla proroga e l'atto aggiuntivo di proroga è

mento delle funzioni nelle unità sanitarie locali, della preminenza della programmazione sanitaria al livello sia nazionale che regionale;

nell'ottica di creare un sistema sanitario nazionale che realizzasse compiutamente il principio del benessere generale e della salute dei cittadini, i successivi interventi normativi hanno avuto l'obiettivo di realizzare una sempre maggiore regionalizzazione ed aziendalizzazione delle strutture sanitarie pubbliche;

costituendo la materia sanitaria oggetto di legislazione concorrente, la disciplina di dettaglio del Servizio sanitario nazionale ha necessitato di una normativa regionale attuativa in particolare in campo organizzativo ed in quello della programmazione;

in tale ambito le regioni hanno proceduto alla stesura dei piani sanitari regionali i quali — in linea con quanto disposto dall'intervento normativo di pianificazione nazionale — devono perseguire l'obiettivo della razionalizzazione del sistema;

in alcuni casi — come quello della regione Molise per quanto riguarda la designazione dei direttori dei presidi ospedalieri regionali — si assiste al tentativo di aggirare la previsione normativa nazionale con funambolici interventi normativi, in palese contrasto con lo spirito della normativa statale di riordino del Servizio

sanitario nazionale, e di riproporre modelli di gestione oramai anacronistici e poco efficienti —:

quali misure il Governo intenda prendere nell'ambito delle proprie competenze per assicurare, nell'ottica del necessario processo di modernizzazione del servizio sanitario nazionale e del relativo potenziamento del ruolo di pianificazione e di organizzazione da parte delle regioni, la massima efficienza e qualificazione del sistema sanitario nazionale in ogni regione. (4-06192)

Modifica dell'ordine delle firme.

Il primo firmatario dell'interrogazione a risposta orale n. 3-01523 pubblicata nell'*allegato B* ai resoconti della seduta del 29 ottobre 2002, deve intendersi il deputato Tadorelli, già cofirmatario dell'interrogazione stessa.

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione a risposta in Commissione Butti e altri n. 5-01742 del 12 marzo 2003, in interrogazione a risposta orale n. 3-02246.