

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI

La seduta comincia alle 10.

LUCIANO DUSSIN, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 23 ottobre 2003.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Amoruso, Armani, Azzolini, Boato, Bonaiuti, Bono, Brancher, Foti, Giordano, Giancarlo Giorgetti, Intini, Manzini, Martino, Martusciello, Marzano, Mazzocchi, Molgora, Pecoraro Scanio, Pescante, Pisanu, Rizzo, Scajola, Selva, Soro, Tanzilli, Tassone, Tortoli, Viespoli e Violante sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono settantadue, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di interrogazioni (ore 10,05).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

(Misure per incrementare la sicurezza dei voli presso l'aeroporto « Marco Polo » di Venezia - n. 3-02477)

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Sospiri, ha facoltà di rispondere all'interrogazione D'Agrò n. 3-02477 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 1*).

NINO SOSPIRI, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in riferimento alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo cui si risponde, l'Ente nazionale di assistenza al volo, interessato al riguardo, ha reso noto che è stata avviata una urgente procedura per la sostituzione del radar di avvicinamento in esercizio presso l'aeroporto Marco Polo di Venezia con un modello tecnologicamente di ultima generazione.

L'ente informa inoltre che la piena operatività dello stesso è prevista entro il primo semestre del 2004.

Sempre entro il 2004 partirà - ed ogni procedura è stata avviata - il completo rifacimento delle strutture tecnico-immobiliari aeroportuali, compreso il nuovo ATC (sistema di telecomunicazioni e meteo) ed una nuova torre di controllo.

L'Ente nazionale di assistenza al volo ha riferito infine che il servizio di controllo dei piazzali (*apron management*) sarà oggetto di accordo diretto bilaterale tra lo stesso ENAV e la società di gestione aeroportuale Save, presentando, tra l'altro, aspetti molto innovativi rispetto alla prassi sin qui seguita.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Agrò ha facoltà di replicare.

LUIGI D'AGRÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso che dichia-

rarmi pienamente soddisfatto. Ritengo che quanto dichiarato dal rappresentante del Governo risponda esattamente alle necessità e alle esigenze di un aeroporto che si è completamente riammodernato nelle strutture esteriori, ma non aveva trovato nelle strutture tecniche nessun tipo di aggiornamento, tanto che si era arrivati a presumere, perché il condizionale è sempre d'obbligo, che vi siano state due, tre occasioni di pericolo di collisione in volo.

Ritengo che quanto dichiarato dal sottosegretario in relazione anche ai tempi, che mi auguro siano rispettati, sia abbondantemente foriero di miglioramento per quanto riguarda gli orari di partenza e di arrivo e che l'intero sistema ne tragga vantaggio, vantando Venezia ormai un traffico che è catalogato, in termini di importanza, al secondo posto nell'area italiana.

(Progetti di opere stradali per decongestionare il traffico per il porto di Ancona — n. 3-02482)

PRESIDENTE. Il Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Sospiri, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Galeazzi n. 3-02482 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni sezione 2*).

NINO SOSPIRI, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in riferimento alle problematiche evidenziate, l'ANAS Spa ha reso noto che il compartimento per la viabilità di Ancona, nell'intento di individuare il miglior collegamento del porto di Ancona con la grande viabilità limitrofa, ha sviluppato un progetto (asse attrezzato-raccordo autostradale), in collaborazione con l'autorità portuale di Ancona, per il collegamento preferenziale del porto a sud dell'abitato di Ancona.

Tale progetto sfrutta un primo tratto di infrastruttura, già realizzato negli anni novanta, lungo circa 1.250 metri, decimo stralcio del lotto n. 10, prevedendone il prolungamento per ulteriori 7 mila e 300 metri.

La società stradale informa che, nell'aprile 2002, il comune di Ancona, in sede di revisione dell'ipotesi di collegamento del porto di Ancona con la grande viabilità, ha prospettato la possibilità di realizzare un tracciato che si sviluppasse ad ovest della città, impegnandosi a predisporre uno studio di fattibilità sul predetto tracciato — da esaminare in ultima fase a livello ministeriale — quale alternativa al progetto redatto dall'ANAS e dall'autorità portuale che, fino ad allora, aveva ottenuto il consenso di tutti gli enti territoriali competenti.

Il Ministero delle infrastrutture dei trasporti e l'ANAS, nel recepire la richiesta avanzata dal comune, hanno convocato un'apposita riunione, tenutasi presso il compartimento di Ancona il 25 luglio 2002, cui hanno partecipato i rappresentanti della regione Marche, della provincia, del comune e dell'autorità portuale di Ancona, per l'esame delle due soluzioni prospettate (uscita ad ovest ed asse attrezzato). È stato, quindi, istituito un comitato tecnico con la funzione di esaminare preliminarmente i due diversi collegamenti ipotizzati, pur tenendo conto del diverso livello progettuale disponibile (progetto preliminare e definitivo per l'asse attrezzato e studio di fattibilità per il collegamento ad ovest).

I lavori del comitato tecnico hanno avuto inizio in data 24 settembre 2002 e si sono conclusi in data 20 dicembre 2002, con la trasmissione degli atti ai rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ai rappresentanti dell'ANAS per i successivi provvedimenti di competenza. Parallelamente, in data 29 novembre 2002, si è costituito il comitato promotore infrastrutture Marche, composto da Banca Marche Spa, camera di commercio di Ancona, Confindustria Marche, Confartigianato Marche, Confcommercio Marche, Coldiretti Marche e Banca popolare di Ancona, con la finalità di sostenere le autorità locali interessate dalle opere contemplate nell'intesa quadro del 24 ottobre 2002.

Tale comitato ha pertanto incaricato un gruppo di lavoro tecnico per l'elaborazione

di una possibile soluzione per il collegamento del porto di Ancona alla grande viabilità che ricalca, per buoni tratti, la soluzione diretta ad ovest proposta dal comune di Ancona. La società stradale riferisce, inoltre, che a quest'ultima soluzione si è affiancata un'ulteriore proposta di collegamento a nord del porto con la grande viabilità, promossa da Assindustria, che si sviluppa nel tratto iniziale ai piedi dell'area della grande frana di Ancona, a valle della ferrovia Ancona-Senigallia, ove è previsto un consistente rinterro del litorale. Infine, l'ANAS rende noto che, sulle citate ipotesi progettuali, sono in corso le valutazioni di competenza.

PRESIDENTE. L'onorevole Galeazzi ha facoltà di replicare.

RENATO GALEAZZI. Signor Presidente, mi dichiaro insoddisfatto perché, in realtà, il sottosegretario Sospiri ci ha fatto la cronistoria degli ultimi tre anni e di uno stato dell'arte che non è edificante. Questa è una situazione che risale a ben prima del 2002 ed il problema è importante e serio riguardando l'uscita dal porto di Ancona che colleghi quest'ultimo alla viabilità nazionale ed internazionale. Tale problema si è sempre più aggravato in questi ultimi anni, fino a diventare drammatico. Non sto affatto drammatizzando la situazione: tenete conto che l'unica uscita nord dal porto di Ancona è una strada di quartiere in cui insiste l'ospedale regionale, con i suoi mille posti letto, e tutta la facoltà di medicina. Sfidò chiunque a trovarvisi in un'ora di punta: con l'arrivo dei traghetti nel porto, la situazione è paragonabile a quella di una bolgia dantesca! La situazione è evidentemente insostenibile.

Il panorama descrittoci dal sottosegretario, con le sue tre o quattro ipotesi progettuali, mi sembra che non dia risposta al problema. È ora di decidere perché siamo fermi al dicembre 2002: è passato un anno e non solo non è stata presa alcuna decisione, ma non c'è neanche l'approfondimento definitivo di un progetto che definisca almeno il tracciato! La

questione non è ideologica — uscita nord di destra, uscita ovest di sinistra —, non riguarda le ideologie, ma un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo della città e per tutto il traffico portuale.

Quindi, una decisione va presa rapidamente anche perché vi sono fondi fermi da decenni (non tutti, ma vi sono circa 150 milioni di euro disponibili per tale infrastruttura). Lo dico per evidenziare che vi sono i fondi (non tutti, ma quasi) per iniziare a progettare e che esistono tutte le condizioni per farlo (sono interessate l'ANAS ed anche la società Autostrade). È necessario che il ministero dia una stretta ai tempi decisionali e definisca, una volta per tutte, almeno il progetto, affinché si possa giungere al progetto esecutivo ed all'appalto.

Credo che su questo tema ancora non vi siano state risposte soddisfacenti.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Galeazzi.

(Tempi di realizzazione della strada a scorrimento veloce Gallico-Gambarie (Reggio Calabria) — n. 3-02653)

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, onorevole Sospiri, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Meduri n. 3-02653 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni sezione 3*).

NINO SOSPIRI, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Grazie, signor Presidente.

Con riferimento alle problematiche evidenziate dall'onorevole interrogante, l'ANAS ha fatto conoscere che, al fine di realizzare la strada a scorrimento veloce Gallico-Gambarie in variante alla strada ex statale n. 184 «delle Gambarie», attualmente passata alle competenze dell'amministrazione provinciale di Reggio Calabria, in attuazione del decreto legislativo n. 112 del 1998, sono stati posti in essere i lavori di realizzazione dei primi due lotti, relativi, rispettivamente, allo

svincolo con l'autostrada A3 e Gallico Manna-Pettogallico ed al tratto Prioli-Mulini di Calanna.

I lavori di realizzazione del primo lotto sono stati ultimati, comprese le opere di arredo (pavimentazione, barriere di sicurezza, segnaletica) e sono in corso di collaudo.

Tuttavia, nell'ambito del medesimo lotto, l'ANAS ha ritenuto di stralciare i lavori relativi alla realizzazione dello svincolo di inizio lotto a Gallico Marina a causa dei notevoli incrementi dei volumi di traffico sullo svincolo autostradale della A3 e di procedere, quindi, ad una nuova progettazione atta a tenere conto delle sopravvenute necessità rispetto al progetto originario.

Il progetto definitivo del nuovo svincolo è stato approvato da tutti gli enti ed amministrazioni preposti alla tutela del territorio nell'ambito di una apposita Conferenza dei servizi a seguito della quale il compartimento ANAS di Catanzaro ha proceduto alla redazione della progettazione esecutiva, di cui è attualmente in corso l'iter approvativo ed al termine del quale potranno essere avviate le procedure di appalto.

Per quanto attiene ai lavori di costruzione del secondo lotto, il relativo progetto esecutivo è stato approvato il 17 settembre 2003.

La pubblicazione del bando di gara relativo ai lavori di realizzazione del suddetto secondo lotto (Prioli-Mulini di Calanna) è avvenuta il 30 settembre scorso e la scadenza per la presentazione delle domande è stata fissata al 20 ottobre 2003.

L'ANAS fa conoscere, inoltre, che il tempo previsto per il completamento dei lavori di realizzazione del secondo lotto è di 900 giorni, decorrenti dalla data di consegna degli stessi.

Nell'ambito di un incontro tenutosi presso la prefettura di Reggio Calabria in data 7 settembre 2003, l'ANAS ha confermato l'impegno ad accelerare le fasi di completamento dei primi due lotti della strada Gallico-Gambarie, stante la riconosciuta importanza che l'arteria riveste per lo sviluppo del territorio interessato.

PRESIDENTE. L'onorevole Meduri ha facoltà di replicare.

LUIGI GIUSEPPE MEDURI. Signor Presidente, mi dichiaro parzialmente soddisfatto dalla risposta data, perché finalmente l'ANAS, sia pure con grande ritardo, ha rimesso in moto i meccanismi per la realizzazione dell'opera. Ricordo, però, che tutti i tempi e tutti gli impegni assunti sono saltati. Il capo compartimento ANAS di Catanzaro, nel corso di un incontro tenuto presso la prefettura di Reggio Calabria il 20 gennaio di quest'anno, aveva assunto l'impegno di completare ed aprire al traffico entro il 31 dicembre 2003 il primo lotto della strada – dallo svincolo A3 Gallico della Salerno-Reggio Calabria a Prioli – e di appaltare e consegnare i lavori del secondo lotto, da Prioli a Mulini di Calanna (tracciato complessivo dei due lotti, chilometri 6 + 934 metri), che si sarebbero dovuti completare entro il 31 dicembre 2005. Questi tempi, è chiaro per le cose che ha detto il sottosegretario, saranno totalmente disattesi.

Registro anche che si sono allungati i termini di realizzazione dell'opera, che da 24 mesi sono passati a 30, e che i 60 miliardi previsti dal piano triennale della viabilità statale, di cui all'intesa istituzionale Stato-regione Calabria relativa all'accordo di programma quadro, sistema delle infrastrutture dei trasporti, nella rimodulazione dei programmi dell'ANAS, si sono ridotti a 35 miliardi.

Ricordo che la realizzazione dell'opera riguarda la città di Reggio Calabria, il comprensorio dei comuni montani che gravita sulla città, che tra quei cittadini c'è molta attesa per la realizzazione, in quanto la stessa costituisce un importante volano per lo sviluppo di tutta la zona e permetterebbe, caso unico, di raggiungere in 20 minuti dal mare i 1.300 metri dell'Aspromonte.

I sindaci dei comuni interessati (Reggio Calabria, Calanna, Laganadi, Sant'Alessio in Aspromonte, Santo Stefano in Aspromonte) ed il comitato dei cittadini, che in questi mesi hanno tenuta alta l'attenzione sul problema con manifestazioni popolari,

indicando addirittura uno sciopero generale delle popolazioni della vallata del Gallico, seguiranno a vigilare affinché i ritardi non continuino ad accumularsi, al fine di vedere realizzata nei tempi più brevi possibili e bene questa importante infrastruttura.

(Stato di attuazione delle norme per il finanziamento della mobilità ciclistica - n. 3-02015)

PRESIDENTE. Il sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Sospiro, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Buontempo n. 3-02015 (vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 4).

NINO SOSPIRO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, la normativa vigente in materia di mobilità ciclistica è la legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante norme per il finanziamento della mobilità ciclistica. Tale legge nasce allo scopo di promuovere, in ambito sociale, la formazione e l'incentivazione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, prevedendo in tal modo la possibilità di realizzare un sistema alternativo al trasporto individuale che possa contribuire alla soluzione dei maggiori problemi di congestione del traffico urbano, con la conseguente diminuzione dei livelli di inquinamento.

È importante sottolineare che la legge in questione prevede all'articolo 6, non solo la costruzione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali, ma anche la promozione della mobilità su due ruote con interventi formativi ed informativi. Inoltre, la suddetta legge, finalizzata alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica, ha previsto, in primo luogo, l'emanazione di un regolamento da parte del ministro dei lavori pubblici di concerto con il ministro dei trasporti e della navigazione per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili. Con decreto 30 novembre 1999 del Ministero dei lavori pubblici, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione (era questo il

vecchio scenario), è stato adottato tale regolamento, che reca norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, così come previsto dall'articolo 7 della ripetuta legge n. 366 del 1998. In secondo luogo, la suddetta legge ha previsto il riparto delle risorse disponibili, da effettuarsi con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, acquisito preventivamente il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, sentito il dipartimento delle aree urbane, sulla base dei piani regionali predisposti per la realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali, per la costruzione di parcheggi attrezzati, per la realizzazione di intese sia con Ferrovie dello Stato Spa sia con le aziende di trasporto pubblico o in concessione, per promuovere l'intermodalità con detti sistemi di trasporto e l'uso della bicicletta, per ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

La normativa in parola ha affidato alle regioni il compito di redigere i piani regionali di interventi per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili. Tali piani sono elaborati sulla base dei progetti presentati dai comuni e dalle province e sono predisposti, così come vuole l'articolo 2 della menzionata legge, nel quadro di programmi elaborati dai predetti enti, che pongono come priorità i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture socio-sanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche.

La legge in oggetto ha previsto all'articolo 3 la costituzione di un fondo presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica, per la valorizzazione e lo sviluppo della stessa.

A tal fine, come già detto, le regioni presentano propri piani di riparto dei

finanziamenti, sulla base dei progetti elaborati dagli enti locali interessati. Quindi, dopo aver acquisito preventivamente il parere della Conferenza permanente Stato-regioni e province autonome, con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, viene approvata la ripartizione della quota annuale del predetto fondo.

Una prima attuazione della legge è avvenuta con l'emanazione del decreto interministeriale del 7 giugno 2000, che prevedeva la ripartizione tra le varie regioni e province autonome di Trento e Bolzano, che avevano presentato piani di interventi a favore della mobilità ciclistica di 11 miliardi di vecchie lire.

Successivamente all'entrata in vigore della già citata legge n. 366 del 1998, sono state assegnate ulteriori risorse da alcune leggi finanziarie, quali la legge n. 488 del 1999, la legge n. 388 del 2000 e la legge n. 448 del 2001. Pertanto, sono stati elaborati altri piani di riparto, concernenti tali risorse, con l'emanazione dei seguenti decreti: decreto ministeriale dell'11 aprile 2001, decreto ministeriale del 9 novembre 2001 e decreto ministeriale del 14 giugno 2002.

Si fa presente, pertanto, che la regione Lazio ha sempre fatto parte dei suddetti piani di riparto, eccetto quello approvato con decreto ministeriale dell'11 aprile 2001, e che le risorse economiche che le sono state assegnate, in virtù delle predette ripartizioni, ammontano a circa 8 miliardi e 863 milioni delle vecchie lire: sembra molto di più della cifra da lei indicata nella sua interrogazione, onorevole Buontempo.

Al fine di monitorare le risorse trasferite alle regioni, i competenti uffici ministeriali, con la nota n. 7350 del 18 dicembre 2000, indirizzata a tutte le regioni ed alle province autonome di Trento e Bolzano, richiedevano l'invio della documentazione concernente la stipula dei contratti di mutui o comprovanti altre operazioni finanziarie, nonché l'elenco degli interventi avviati e lo stato di realizzazione degli stessi a favore della mobilità ciclistica, da attuare con le somme in que-

stione (previste dall'articolo 11 della legge n. 36 del 1998) e, infine, le modalità di erogazione dei fondi medesimi.

PRESIDENTE. L'onorevole Buontempo ha facoltà di replicare.

TEODORO BUONTEMPO. Signor Presidente, farò tesoro della risposta fornita dal signor sottosegretario, anche perché aggiunge altri dati, estremamente importanti e significativi, a quelli già in mio possesso.

La questione alla base delle note da me avanzate — ed oggi, dopo la risposta del sottosegretario Sospiri, l'interrogativo che pongo è ancora più inquietante — è la seguente: non mancano le leggi, le norme, le indicazioni di finanziamenti e le deleghe alle regioni, tuttavia non si realizzano le piste ciclabili, e se qualche comune le realizza, sono « cattedrali nel deserto », vale a dire tratti non collegati e non collegabili, perché non rispondono ad un progetto di supporto, ad esempio, alle scuole, agli edifici pubblici, ai luoghi nei quali si svolgono attività sportive o alle pinete, poiché si tratta, per l'appunto, di tratti isolati, come se fossero solamente luoghi di *hobby*.

Invece, la bicicletta deve essere considerata una grande alternativa, specialmente nell'epoca che stiamo vivendo in cui vi è un inquinamento terribile che non è presente solo nelle grandi città. Infatti, per scarsa viabilità, ormai l'inquinamento atmosferico si riscontra anche nei piccoli centri.

Allora, ciò che in particolare chiedo con la mia interrogazione è se non si ritenga opportuno, da parte del Governo, adottare delle iniziative, considerato che vi è l'emergenza inquinamento e visto che vi è l'emergenza incidenti stradali. Infatti, una delle stragi che dobbiamo fermare è quella che riguarda i motorini: con semplicità si lascia che il motorino sostituisca l'autovettura senza predisporre le viabilità e le accortezze necessarie e senza adottare le misure di sicurezza per rendere sicuro l'uso di questo mezzo. Ogni giorno chi va in giro per Roma trova,

purtroppo, decine di ragazzi in terra con i motorini. Allora, la bicicletta è un'alternativa anche a questo. Cosa impedisce di fare ciò?

Intanto abbiamo una legislazione sulle piste ciclabili che si riferisce ad una società che non c'è più. Bisogna ridefinire le norme tecniche per una pista ciclabile: ad esempio, la larghezza che si richiede può consentire di realizzare una pista ciclabile soltanto in un prato. Invece, dove i marciapiedi lo consentano, dobbiamo fare in modo che, con pochi strumenti di intervento e diminuendo lo spazio pedonale, si possa realizzare una pista ciclabile.

Si dice che i comuni non vogliono costruire opere che poi restano isolate e, quando si parla delle piste ciclabili, molti affermano che, nei luoghi in cui esse vengono realizzate, poi non vengono utilizzate. Tuttavia, esse non vengono utilizzate perché non vi è alcun collegamento non solo con le strutture pubbliche, ma non vi è collegamento tra una pista e l'altra.

Allora, onorevole sottosegretario, chiedo che il Governo, con gli strumenti che gli sono propri, crei una specie di osservatorio a tempo, per verificare il motivo per cui, nonostante una legislazione copiosa, nonostante finanziamenti definiti ad ogni bilancio a tutti i livelli, siamo il paese più arretrato sotto tale aspetto. Negli altri paesi europei, cui spesso si fa riferimento per tante cose, la bicicletta è diventata un bene primario: nei piani regolatori si privilegiano le piste ciclabili e tanti sono i chilometri quadrati di piste ciclabili che esistono negli altri paesi.

Si pensi al territorio di Ostia, il lido di Roma, tutto pianeggiante, con la possibilità di andare dagli scavi di Ostia antica, all'antico porto di Roma, alla pineta più grande d'Europa, al mare. Tale circuito, percorribile anche da chi viene a visitare la nostra città, sarebbe di una bellezza unica.

Signor Presidente, concludo. Ecco la necessità di un osservatorio: vi sono, infatti, degli ostacoli che impediscono tutto ciò. Si potrebbe anche dare la possibilità

di portare la bicicletta sulle metropolitane. Sono le società che si devono adeguare e, quindi, si potrebbe dare la possibilità di portare la bicicletta sugli autobus per superare i tratti non ciclabili e riutilizzare la bicicletta una volta raggiunta la città.

Concludo, pregando il Governo di realizzare un gruppo di lavoro — lo ho definito un osservatorio — un'iniziativa che ci faccia intervenire con adeguatezza su questo problema che non è affatto secondario.

***(Dismissione del poligono militare di Foceverde-Valmontorio (Latina)
— n. 3-02181)***

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Berselli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Giachetti n. 3-02181 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni sezione 5*).

FILIPPO BERSELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. In merito all'ipotizzata dismissione del poligono militare di Foceverde, in provincia di Latina, occorre preliminarmente precisare che l'area è tuttora utilizzata per il soddisfacimento delle esigenze addestrative al fuoco dei reparti dislocati nella zona. Da ciò consegue che non se ne ipotizza l'alienazione né la cessione per altri scopi.

Ciò detto, nel sottolineare che presso nessun poligono italiano è stato utilizzato munizionamento all'uranio impoverito e che le Forze armate nazionali non hanno mai avuto in dotazione o impiegato tale tipo di armamento, si chiarisce che il poligono non risulta essere mai stato utilizzato da unità di Forze armate straniere per attività di fuoco.

Uguualmente, si ribadisce che non risultano scorte di tale munizionamento stoccate in deposito delle Forze armate italiane. Peraltro, il munizionamento impiegato presso il poligono in argomento è della tipologia prevista per le armi individuali e di reparto, nonché per sistemi d'arma contraerei. Tale tipologia di armi

non prevede l'impiego di munizionamento all'uranio impoverito solitamente impiegato in forze controcarro.

PRESIDENTE. L'onorevole Giachetti ha facoltà di replicare.

ROBERTO GIACHETTI. Signor Presidente, lei può immaginare quale sia il livello della mia insoddisfazione. Preliminarmente, penso che la duplicità di incarichi non sia una cosa positiva in generale e, in particolare, in politica. Il sindaco di Latina è anche un nostro autorevole collega. Forse, sarebbe stato utile a tale collega venire ad ascoltare le parole del sottosegretario. In tal modo, quando si parla ai cittadini della propria città si potrebbe dire la verità riferendo ciò che il Governo dice in quest'aula e non si affermerebbero cose diverse, magari per esigenze di campagna elettorale. Sicuramente, non è la prima volta che il sindaco di Latina fa affermazioni di questo tipo. È successo anche a proposito della dismissione del carcere di Latina, un altro obbrobrio che accompagna quello della centrale nucleare e del poligono di tiro.

Il sottosegretario ha fatto affermazioni categoriche che, purtroppo, nei pochi minuti a mia disposizione, non è possibile smentire. Tuttavia, signor Presidente, potrebbe ricordare al sottosegretario che più volte — si tratta di una notizia data dai giornali — sono avvenuti incidenti per la peculiarità della situazione nella quale ci troviamo. Mi riferisco all'esistenza di una centrale nucleare, ancorché dismessa, e di un poligono di tiro che si trova a poche decine di metri dalla centrale. Più volte sono accaduti incidenti, per fortuna non con le conseguenze tragiche che potrebbero derivare dalla presenza di due situazioni così complicate.

Il sottosegretario sa bene che è facile parlare delle Forze armate, ma sarebbe stato utile avere indicazioni anche in merito al fatto che si parla di un affitto dell'area del poligono militare per sperimentazioni militari a ditte private. Queste ultime, a quanto mi risulta, hanno utilizzato armi del tipo al quale faceva riferi-

mento il sottosegretario, sperimentate al poligono militare di Nettuno e, poi, utilizzate in Bosnia.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI (ore 10,45)**

ROBERTO GIACHETTI. Signor Presidente, sono particolarmente legato a questa vicenda che va avanti da parecchio tempo. Sono stato personalmente responsabile di un'iniziativa di disobbedienza civile nel 1982, insieme all'allora segretario del partito radicale del Lazio, l'onorevole Francesco Rutelli, che si fece arrestare per l'occasione (fummo denunciati ed il processo durò a lungo). Ciò avvenne proprio per stigmatizzare l'insensatezza di una situazione — allora la centrale nucleare era ancora attiva — di tale gravità e pericolosità non solo per i residenti della zona, ma per un'area ben più vasta.

Di fatto, cambiate le condizioni e dismessa, grazie al referendum, la centrale nucleare, restano tuttavia presenti tutti i pericoli del reattore e quelle connessi allo svolgimento di attività militari sul poligono. Nella fattispecie, come lei saprà, vi è stato anche un referendum nella città di Latina, per chiedere appunto che un'area di così particolare pregio potesse essere inserita in un ambito particolare di rispetto e di tutela dell'ambiente, anche per la valorizzazione di un'area così bella.

Ci risultava che l'area del poligono militare di Foceverde-Valmontorio fosse stata inserita tra i beni statali da dismettere. Lei, invece, oggi — e questa credo sia una notizia che dovremmo dare ai cittadini di Latina e alle tante associazioni che si erano battute per questo — ha smentito questa notizia ed ha affermato che quel poligono militare continuerà ad esistere e che quindi quella di Foceverde-Valmontorio resterà un'area militare in piena attività. Pertanto, allo stesso tempo, non procedendosi alla dismissione totale della centrale nucleare di Borgo Sabotino rimarrà in piedi precisamente quella dimensione di grande pericolosità, che tutti i cittadini di Latina, e non solo (di tutto il litorale

romano ed anche pontino), speravano potesse essere superata con un'iniziativa non solo — mi consenta — coraggiosa, ma anche probabilmente ineluttabile, tesa ad interrompere una situazione di grave pericolosità.

Purtroppo, signor sottosegretario, anche quel poco che nei mesi scorsi era sembrato apparire come una speranza per tanta gente che lì risiede, lei oggi lo ha smentito. Mi auguro che ai cittadini di Latina sia il sindaco di quella città a spiegare qual è la posizione del Governo, cioè la posizione di chi non lascia alcuna speranza alla possibilità che quella zona possa essere utilizzata al fine di valorizzare tutte le bellezze in essa presenti e tutte le prospettive che vi potrebbero essere anche dal punto di vista economico e turistico.

(Misure per proteggere i soldati del contingente italiano impegnato in Iraq dal rischio di contrarre la malattia denominata Kala Azar — n. 3-02522)

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la difesa, onorevole Berselli, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Delmastro Delle Vedove n. 3-02522 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni sezione 6*).

FILIPPO BERSELLI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. La problematica infettivologica, segnalata dall'onorevole interrogante, segnatamente la leishmaniosi viscerale, è uno dei problemi infettivi endemici noti ed esistenti in Iraq. La leishmaniosi viscerale è una malattia, peraltro presente anche in Italia meridionale e soprattutto insulare, con un lungo periodo di incubazione (da due a sei mesi), dovuta ad un protozoo trasmesso da un vettore, il pappataci, conosciuto anche come mosca del deserto, che funge da tramite tra il serbatoio animale e l'uomo.

Tale patologia si sviluppa con quadri a gravità progressivamente crescente, in relazione all'età (è più grave infatti nei bambini), allo stato di salute e di nutrizione dell'individuo parassitato ed è po-

tenzialmente letale nelle forme multisistemiche non trattate. Per fronteggiare la malattia non esiste una profilassi individuale specifica (vaccino o chemioprolifassi), ma solo terapie per forme in atto già diagnosticate. Tuttavia, il rischio di contrarre tale patologia non è particolarmente elevato per adulti in buona salute e trofismo. Infatti, anche dai dati disponibili relativi ai militari statunitensi impiegati nella guerra del Golfo del 1990-1991 si evince come la leishmaniosi viscerale abbia registrato un'incidenza estremamente bassa, cumulando solo 12 casi di modesta entità clinica, su circa 697.000 militari colà impiegati. Peraltro, 3 casi registrati sono riferiti a soggetti con gravi patologie intercorrenti (infezione da HIV, da EBV e un caso di carcinoma renale).

Per completezza di informazione si può aggiungere che a questi 12 casi possono essere assommati altri 19 casi di leishmaniosi cutanea, una forma spesso legata a protozoi della stessa specie responsabile della forma viscerale, ma circoscritta in forma di nodulo cutaneo non evolutivo nella zona di inoculo, espressione di un'efficace risposta immunitaria di soggetti in buono stato di salute e di nutrizione.

Per quanto concerne la prevenzione operata nei confronti dei nostri militari partecipanti all'operazione « Antica Babilonia », la direzione generale della sanità militare ha tempestivamente provveduto a diramare specifiche disposizioni sanitarie con le quali la leishmaniosi è stata correttamente identificata tra i rischi infettivologici causanti malattie a lungo tempo di incubazione e, quindi, illustrata nel dettaglio mediante una specifica tavola sinottica contenente i principali dati sull'epidemiologia a trasmissione, nonché sulle misure precauzionali di contenimento e terapeutiche. Sono state altresì prescritte: norme individuali di prevenzione, igieniche e comportamentali, quali ad esempio l'uso di indumenti chiari, coprenti il più possibile arti e collo ed eventualmente impregnati con insetticidi o repellenti; applicazione di insetto-repellenti su cute scoperta; uso di mezzi barriera, quali tende e zanzariere impregnate di insetticidi; disin-

festazione di alloggiamenti, mense, latrine, depositi alimentari, con raccomandazione di loro divulgazione ed implementazione. Sono stati, infine, forniti i dati identificativi dei punti di contatto sanitari internazionali per la specifica malattia per eventuale consulto da parte dei sanitari militari italiani lì schierati in zone di operazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Delmastro Delle Vedove ha facoltà di replicare.

SANDRO DELMASTRO DELLE VE-DOVE. Signor sottosegretario, la ringrazio per aver fornito una risposta che mi rincuora e mi tranquillizza ma che, soprattutto, rincuora e tranquillizza tutti i familiari dei nostri soldati che stanno splendidamente comportandosi in una zona in cui, ahimè, il rischio maggiore non è certo quello evidenziato. Vi sono, infatti, ben altri rischi, come ci è stato dato di comprendere in questi ultimi giorni, ieri soprattutto, con i terribili attentati verificatisi a Bagdad. Noi operiamo in un'altra zona, abbiamo militari ad alto grado di professionalità e bene inseriti in una struttura di grande prestigio che sta meritando l'apprezzamento e il plauso sia delle popolazioni locali, sia degli alleati, confermando una tradizione che onora il nostro paese. Peraltro, queste vicende legate a questioni di natura sanitaria assumono una rilevanza notevole e, quindi, appaiono meritevoli di attenta considerazione. Il servizio cui avevo fatto riferimento nell'atto di sindacato ispettivo — servizio pubblicato dal quotidiano *Il Giornale*, attraverso la penna di un autorevole corrispondente di guerra quale Fausto Biloslavo — aveva destato forti preoccupazioni. Quindi, è con particolare piacere che apprendo che tali preoccupazioni o sono scientificamente e parzialmente infondate o, comunque, sono sotto un consapevole ed informato controllo da parte della nostra sanità militare, che in quei luoghi ha svolto un'opera di informazione e, necessariamente, di prevenzione. Nel ringraziarla, dunque, signor sottosegretario, per la serenità che con la sua risposta

offre ai familiari dei nostri soldati, mi dichiaro pienamente soddisfatto.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Sospendo la seduta che riprenderà alle 15.

La seduta, sospesa alle 10,55, è ripresa alle 15,05.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ALFREDO BIONDI

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Castagnetti, Giovanardi e La Malfa sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono settantacinque, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Seguito della discussione del disegno di legge: S. 2476 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2003, n. 253, recante disposizioni urgenti per incrementare la funzionalità dell'Amministrazione della pubblica sicurezza e della protezione civile (approvato dal Senato) (4375) (ore 15,07).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2003, n. 253, recante disposizioni urgenti per incrementare la funzionalità dell'Amministrazione della pubblica sicurezza e della protezione civile.

Ricordo che nella seduta di ieri si è conclusa la discussione sulle linee generali.

(Esame dell'articolo unico - A.C. 4375)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione (vedi l'allegato A - A.C. 4375 sezione 2), nel testo modificato dalla Commissione, identico a quello modificato dal Senato (vedi l'allegato A - A.C. 4375 sezione 3).

Avverto che le proposte emendative presentate sono riferite agli articoli del decreto-legge (vedi l'allegato A - A.C. 4375 sezione 4).

Avverto altresì che nessuna proposta emendativa è stata riferita all'articolo unico del disegno di legge di conversione nel testo della Commissione, identico a quello modificato dal Senato.

Avverto, infine, che la V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere, che è distribuito in fotocopia (vedi l'allegato A - A.C. 4375 sezione 1).

Nessuno chiedendo di parlare sulle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

NUCCIO CARRARA, *Relatore*. Signor Presidente, invito i presentatori a ritirare gli emendamenti e subordinatamente esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

ALFREDO MANTOVANO, *Sottosegretario di Stato all'interno*. Signor Presidente, il Governo si conforma al parere del relatore, facendolo precedere dall'invito al ritiro di tutti gli emendamenti. In particolare, segnalo sull'emendamento Amici 1.1 la disponibilità ad accogliere un ordine del giorno che è già stato presentato e che potrebbe essere riformulato.

Preavviso di votazioni elettroniche
(ore 15,08).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decor-

rono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Avverto che è stata chiesta la votazione nominale mediante procedimento elettronico.

Per consentire il decorso del termine regolamentare di preavviso, sospendo la seduta che riprenderà alle 15,30.

La seduta, sospesa alle 15,10, è ripresa alle 15,30.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 4375.

(Ripresa esame dell'articolo unico - A.C. 4375)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Mascia 1.2.

Chiedo all'onorevole Mascia se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

GRAZIELLA MASCIA. No, Presidente e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRAZIELLA MASCIA. Signor Presidente, stiamo discutendo di un decreto-legge relativo all'assunzione di 1.000 poliziotti e motivato dall'urgenza di intervenire nelle politiche di immigrazione e di asilo. Naturalmente, esprimiamo una contrarietà di principio sul fatto che le politiche migratorie e di asilo debbano essere affrontate sostanzialmente e quasi esclusivamente sul terreno del controllo di polizia. Viceversa, vi sono una serie di esigenze non soltanto in termini di personale ma anche in termini di risorse da destinare ai commissariati per il lavoro quotidiano. Molte organizzazioni sindacali, molti agenti di pubblica sicurezza lamentano la scarsità di risorse persino per l'acquisto della benzina per le volanti o dei computer. Tutto ciò provoca anche disagi sul piano professionale.

In questo provvedimento, tuttavia, ragioniamo di 1.000 assunzioni. Quanto al mio emendamento, che non intendo ritirare, esso modifica il numero di assunzioni da effettuare tra i volontari in ferma breve. Sostanzialmente, proponiamo di passare da 450, come previsto dal Governo, a 280 unità. Naturalmente, i numeri non sono casuali, ma derivano dal fatto che nel maggio 1999 vi fu un accordo con le organizzazioni sindacali in occasione di un bando di concorso. Questo era il numero massimo di unità, già considerato assolutamente eccezionale e residuale, da acquisire nell'ambito dei volontari in ferma breve per l'inserimento nella Polizia di Stato. È vero, come sostiene il Governo, che nel 2001 seguì un provvedimento che aumentava la quota al 45 per cento. Tuttavia, pensiamo che questo incremento non sia assolutamente utile. Permane una preoccupazione che non è soltanto nostra ma è condivisa dalle stesse organizzazioni sindacali delle forze di polizia, che vedono incentivare dentro il corpo della Polizia di Stato — si tratta di un corpo civile — un processo di militarizzazione, affiancato da altri fenomeni che vanno nella medesima direzione. Pensiamo che questo processo vada contrastato. È per questa ragione che, attraverso i primi due emendamenti, cerchiamo di porre un problema che va persino oltre la stretta questione dei numeri. Si affrontano questioni che hanno a che fare con l'identità, con le modalità di lavoro e con caratteristiche che a noi paiono non adeguate.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Amici. Ne ha facoltà.

SESA AMICI. Signor Presidente, vorrei provare a portare due argomentazioni a sostegno dell'astensione dal voto da parte dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra sull'emendamento presentato dalla collega Mascia. Il sottosegretario Mantovano, intervenendo in Commissione sugli stessi emendamenti, ha ribadito un punto sul quale non si può non convergere, poiché in questo provvedimento si fa ri-

ferimento alla riserva di posti per i volontari in ferma breve prevista dal decreto legislativo n. 215 del 2001.

Quindi, non discutiamo di questo. Piuttosto, vorremmo esporre all'Assemblea una sorta di preoccupazione. Quando fu esaminato il provvedimento citato, era già in discussione la riforma della leva, alla quale il Parlamento arrivò con una larga convergenza. Ci è giunta la notizia che è in discussione presso la Commissione difesa un provvedimento che giungerà al più presto all'esame dell'Assemblea, provvedimento rispetto al quale esprimiamo sin da ora la nostra preoccupazione. Ciò si collega fortemente all'astensione dal voto su questo emendamento.

Infatti, in quel provvedimento, sottosegretario Mantovano, non viene in qualche modo avanzata l'idea di una riserva per il personale di ferma volontaria, ma si accentua un carattere che mette in discussione — uso una parola anche forte ma che dà il senso di quello che voglio dire — la libertà attraverso la quale i cittadini, di fronte a un processo di riforma della leva, possono decidere di accedere ai concorsi per le Forze armate senza che ciò possa diventare un criterio in qualche modo obbligatorio e questo perché ciò cozza proprio con lo spirito della riforma e questo ci parrebbe proprio non solo un dato di preoccupazione ma anche un'inversione di tendenza assai preoccupante.

Del resto, la motivazione illustrata dalla collega Mascia in fondo anche in quel caso non evidenzia tanto una questione relativa ad un eccesso di presenza di militari in un corpo di polizia civile, quanto piuttosto come sia stato mutato in tal senso un accordo che in qualche modo era stato sottoscritto. Non mi pare che anche in questo caso vi sia un elemento di pregiudizio, bensì un tentativo di ragionare in termini più pacati su un argomento che ci dovrebbe indurre tutti ad una maggiore riflessione, perché ne va della serietà e della formazione delle nostre Forze armate, ma anche e soprattutto dei compiti di istituto delle forze di pubblica sicurezza.

Proprio per questi motivi e alla luce di quella preoccupazione, noi esprimeremo un voto di astensione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Bressa. Ne ha facoltà.

GIANCLAUDIO BRESSA. Signor Presidente, senza ripetere le argomentazioni usate dalle colleghe Mascia ed Amici, il senso del nostro voto di astensione è così riassumibile. Noi vorremmo segnalare all'Assemblea una sorta di allarme per quello che potrà accadere. Ci sono due questioni fondamentali che non possono essere ignorate dall'Assemblea nel momento in cui ...

PRESIDENTE. Prego i colleghi di attuare il brusio, che non è nemmeno giusto quando parla un collega. Prego, onorevole Bressa.

GIANCLAUDIO BRESSA. Grazie, signor Presidente.

Dicevo che sono due le motivazioni che ci inducono ad un senso di allarme. Da un lato prevedere la ferma breve presso le Forze armate come condizione obbligatoria per entrare nelle forze di polizia è qualcosa che cancella le condizioni di parità rispetto al diritto di accesso: io posso non voler fare il militare, ma posso desiderare di fare il poliziotto in un corpo di polizia ad ordinamento civile. Non dobbiamo dimenticare che alcuni anni orsono la Polizia di Stato è stata smilitarizzata e non per questo le capacità investigative e di sicurezza della polizia sono venute meno. Il tentativo di rendere questa condizione obbligatoria per poter accedere alla carriera di poliziotto ci sembra essere estremamente grave.

Il nostro voto di astensione su questo emendamento vuole segnalare questa situazione, ripeto, molto grave che saremo chiamati a giudicare da qui a qualche settimana.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mascia 1.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	307
<i>Votanti</i>	199
<i>Astenuti</i>	108
<i>Maggioranza</i>	100
<i>Hanno votato sì</i>	24
<i>Hanno votato no</i> ...	175.

Sono in missione 74 deputati).

Prendo atto che l'onorevole Milioto non è riuscito a votare.

Prendo atto che anche l'onorevole Mascia insiste per la votazione del suo emendamento 1.3.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mascia 1.3, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	312
<i>Votanti</i>	195
<i>Astenuti</i>	117
<i>Maggioranza</i>	98
<i>Hanno votato sì</i>	16
<i>Hanno votato no</i> ..	179).

Prendo atto che l'onorevole Milioto non è riuscito a votare.

Onorevole Mascia, accede all'invito al ritiro del suo emendamento 1.4?

GRAZIELLA MASCIA. No, signor Presidente, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRAZIELLA MASCIA. Signor Presidente, noi sappiamo che il Governo ha urgenza di convertire questo decreto-legge e che difficilmente accederà alle nostre richieste di modificare il testo. Tuttavia, noi evidenziamo un problema anche con questo emendamento che riguarda la possibilità di riammettere in servizio delle persone, dei lavoratori, dei dipendenti, che erano stati trasferiti ad altri ruoli della Polizia di Stato e il personale dirigente e direttivo trasferito in altri settori della pubblica amministrazione.

In questo comma si dà mandato all'amministrazione della pubblica sicurezza di decidere chi riammettere tra coloro che presentano la domanda. Teniamo presente il fatto che anche i numeri non saranno illimitati, tuttavia vi è una assenza totale di qualsiasi criterio sulla base del quale decidere a chi rispondere positivamente rispetto alla domanda di riammissione e a chi no. Noi abbiamo scelto un criterio molto oggettivo e banale che è indicativo della necessità di non lasciare alla totale discrezionalità dell'amministrazione l'individuazione delle modalità con cui rispondere a queste domande: la riammissione, a domanda, automatica.

Naturalmente se ne potrebbero individuare altri ma — lo ripeto — il testo è stato, in questo caso, sostanzialmente blindato e sono mancate le possibilità di definire, in una eventuale interlocuzione, altri criteri altrettanti oggettivi. È un problema, quello riguardante i concorsi, la mobilità e via seguitando, che già oggi evidenzia una discrezionalità totale dell'amministrazione della pubblica sicurezza.

ALFREDO MANTOVANO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALFREDO MANTOVANO, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Signor Presidente, nell'emendamento in esame si stabilisce una sorta di automaticità e di obbligatorietà a domanda e ciò contrasta

con una precisa disposizione di legge, l'articolo 132 del testo unico sugli impiegati civili, nonché con l'esigenza di riammettere in servizio non sulla base di criteri arbitrari, ma sulla base della verifica dei requisiti psicofisici e di condotta, ai fini del servizio stesso da svolgere nella Polizia di Stato. Confermo, pertanto, il parere contrario sull'emendamento in esame.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mascia 1.4, non accettato dalla Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	344
<i>Votanti</i>	333
<i>Astenuti</i>	11
<i>Maggioranza</i>	167
<i>Hanno votato sì</i>	138
<i>Hanno votato no</i> ..	195).

Prendo atto che gli onorevoli Milioto e Giuseppe Gianni non sono riusciti a votare.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA
(ore 15,46)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Amici 1.1.

Chiedo ai presentatori se accedano all'invito avanzato dal relatore a ritirarlo ed a trasferirne il contenuto in un ordine del giorno, come suggerito dal sottosegretario.

CARLO LEONI. Signor Presidente, con questo emendamento proponiamo di assegnare almeno un terzo degli agenti reclutati con le modalità di cui al presente articolo a compiti di polizia giudiziaria

nelle regioni che più sono colpite dal fenomeno della criminalità organizzata. Avvertiamo l'esigenza di una tale specificazione perché, secondo la stessa relazione di accompagnamento al provvedimento in esame, i mille nuovi agenti di pubblica sicurezza da assumere (è un fatto in sé positivo) dovrebbero essere impegnati — così sembra — prevalentemente, se non esclusivamente, nei settori immigrazione ed asilo. È già manifesta la nostra contrarietà di fondo a valutare il modo con il quale lo Stato deve affrontare temi complessi come quelli dell'immigrazione e dell'asilo soprattutto in termini di pubblica sicurezza; per noi, inoltre, questa priorità sembra contrastare con un'esigenza reale presente in tutto il territorio del nostro paese e che invece, con la previsione di queste esplicite finalità, si sembrerebbe ignorare.

Tutti noi sappiamo — ciascun collega in questo Parlamento fa esperienza quotidiana di commissariati di pubblica sicurezza con gli organici ridotti all'osso — che questi non possono garantire, per ragioni di carenze di organico, nonostante enormi sforzi, neanche quel minimo di presenza dissuasiva e di prevenzione nei confronti di fenomeni di criminalità diffusa presenti nel territorio. Sappiamo, inoltre, perché spesso se ne discute in quest'aula, di dati allarmanti sulla ripresa di attività da parte della criminalità organizzata non solo in Sicilia, ma in regioni come la Campania, la Calabria e la Puglia.

Con questo emendamento si propone allora una misura razionale e coerente con la critica che noi stessi in quest'aula spesso rivolgiamo nei riguardi di uno stato di cose che non soddisfa in primo luogo i nostri concittadini.

Chiediamo di riservare allora un terzo, quindi non una percentuale eccessiva, di questi mille nuovi agenti a compiti di polizia giudiziaria nelle regioni dove più diffuso e più forte è il fenomeno della criminalità organizzata. Queste sono le ragioni per le quali chiediamo all'intera Assemblea di condividere il nostro emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Amici 1.1., non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	359
<i>Votanti</i>	356
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	179
<i>Hanno votato sì</i>	157
<i>Hanno votato no</i> ..	199).

Prendo atto che l'onorevole Giuseppe Gianni non è riuscito a votare.

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Amici 1-bis.1 e Mascia 1-bis.2.

Chiedo all'onorevole Amici se acceda all'invito al ritiro rivoltole.

SESA AMICI. No, signor Presidente, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SESA AMICI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi esprimeremo voto contrario in ordine all'articolo 1-bis del provvedimento e per questo abbiamo presentato questo emendamento soppressivo, perché si tratta di una misura inserita nel corso dell'esame al Senato e nella quale viene attribuita temporaneamente la qualifica di agente di pubblica sicurezza ai conducenti di veicoli in uso ad alte personalità che rivestono incarichi istituzionali nazionali, ma anche europei.

Non si tratta, cari colleghi, soltanto di una questione di ordine formale; noi crediamo in sostanza che la questione della qualifica di un agente di pubblica sicurezza richiederebbe da parte dell'Assemblea una serie di riflessioni di merito. La questione relativa alla qualifica di agente di pubblica sicurezza richiede una serie di

criteri relativi all'attitudine e alla formazione, che non possono essere legati alla temporaneità rispetto a chi in quel momento svolge una funzione di autista per alte personalità politiche.

A nostro avviso, questo punto è estremamente importante perché non si possono legare le capacità connesse alle funzioni di istituto alla temporaneità e perché quelle capacità in qualche modo non possono essere riconosciute rispetto alle estemporaneità di una funzione che si svolge in quel momento.

Rispetto a questa nostra riflessione è sopraggiunta un'osservazione della Commissione lavoro, espressa in seno al Comitato pareri, con la quale si sottolineano una serie di perplessità che sono legate non soltanto alla questione relativa all'accertamento e all'attribuzione di una qualifica per lo svolgimento di una funzione, ma soprattutto al fatto che questo non impedirà, nonostante la temporaneità della funzione, a coloro che rivestiranno temporaneamente tali incarichi di ricorrere, generando un contenzioso, e di percepire un'indennità di tipo economico.

È pur vero, ci è stato detto, che il contenuto di questo articolo 1-*bis* introdotto al Senato è oggetto anche di un analogo provvedimento che riguarda l'estensione della qualifica di agente di pubblica sicurezza, rispetto al quale le motivazioni che sono state portate non ci convincono, e non tanto perché non vi sarà alcun onere di tipo economico, quanto perché ci preoccupa questa idea che si possa diventare improvvisamente agente di pubblica sicurezza — dato che per svolgere le mansioni relative vengono invece richieste caratteristiche precise — in virtù di una funzione che si svolge temporaneamente.

Per questa ragione vi chiediamo di approvare l'emendamento, altrimenti il nostro voto sull'articolo sarà chiaramente contrario per le ragioni che ho cercato di esprimere in termini sintetici.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Bressa. Ne ha facoltà.

GIANCLAUDIO BRESSA. Signor Presidente, vorrei aggiungere soltanto alcune considerazioni a quanto ha già detto la collega Amici. Noi ci troviamo di fronte ad una operazione in qualche modo « avventurosa », fatta dai nostri colleghi senatori. Vorrei ricordare la definizione della qualifica di agente di pubblica sicurezza secondo il regio decreto n. 690. Gli ufficiali e gli agenti di pubblica sicurezza vegliano al mantenimento dell'ordine pubblico, all'incolumità e alla tutela delle persone e delle proprietà, in genere alla prevenzione dei reati, raccolgono le prove di questi e procedono alla scoperta e, in ordine alle disposizioni della legge, all'arresto del delinquente. Curano l'osservanza delle leggi e dei regolamenti generali e speciali dello Stato, delle province e dei comuni, come pure delle ordinanze delle pubbliche autorità. Prestano soccorso in casi di pubblici e privati infortuni. Questo significa la qualifica di agente di pubblica sicurezza!

Noi abbiamo di fronte delle persone che, per i più vari motivi, guidano delle auto per personalità nazionali ed europee e, in virtù del fatto che guidano la macchina di una personalità, si vedono riconosciuta la qualifica di agente di pubblica sicurezza, la quale, però, porta con sé tutte le altre questioni che ho appena ricordato. Allora qui bisogna mettere i puntini sulle « i ».

Primo: le organizzazioni sindacali sono state ascoltate in merito a questa questione? La Commissione lavoro è stata eccessivamente prudente nel dire: non appare sicuro che l'attribuzione della qualifica possa comportare maggiori spese. È sicurissimo che comporti maggiori spese, perché non esiste una possibilità di trattamento diverso tra due persone che sottostanno allo stesso contratto, per cui, se uno diventa agente di pubblica sicurezza, automaticamente riceverà tutte le indennità proprie dell'agente di pubblica sicurezza!

In secondo luogo, siamo sicuri che, con un provvedimento legislativo, tutti questi autisti possano diventare professionalmente degli agenti di pubblica sicurezza, in grado di svolgere quelle funzioni di