

se non ritengano opportuno adottare iniziative normative per ricostituire il Ministero del turismo o una nuova direzione generale del turismo presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri o un altro ministero che si occupa di internazionalizzazione. (4-11162)

\* \* \*

AMBIENTE  
E TUTELA DEL TERRITORIO

*Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:*

VIII Commissione:

REALACCI, IANNUZZI, REDUZZI e FRANCESCHINI. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

gli obiettivi del Protocollo di Kyoto per la riduzione di emissioni inquinanti sono inseriti in una prospettiva di sviluppo sostenibile, che richiede politiche finalizzate all'attivazione di strumenti economici, fiscali e di governo capaci di regolare il livello dell'inquinamento atmosferico;

le politiche ambientali di nuova generazione non possono fondarsi solo su meccanismi normativi, ma devono avvalersi di misure mirate a riorientare gradualmente obiettivi e modalità dello sviluppo;

a fronte di tali esigenze, si rileva il proliferare di SUV, acronimo di *Sport Utility Vehicles*, che sono veicoli ibridi, tra una fuoristrada, una maxi-utilitaria e una berlina di lusso, spesso inadatti sia al trasporto urbano che al fuoristrada, e che risultano ingombranti, meno sicuri di una vettura ordinaria, e hanno consumi spropositati ed un livello di emissioni in atmosfera particolarmente alto;

i SUV sono la categoria di autoveicoli che fa registrare i più spettacolari tassi di crescita nei paesi ad industrializzazione avanzata. Negli USA rappresentano circa il 20 per cento del parco auto circolante e

quasi il 50 per cento delle vendite delle tre maggiori case automobilistiche del continente, le cosiddette big three: Ford, GM e Chrysler. Il che significa circa 3,5 milioni di nuovi SUV all'anno. In Italia nel 1998 rappresentavano già il 2,6 per cento delle nuove immatricolazioni. Nel febbraio 2004 sono arrivati al 5,47 per cento;

a questa crescita contribuiscono in massima parte i residenti nelle aree urbane, sia in USA sia in Italia. Prova ne sia che solo una minoranza dei SUV in vendita sono dotati di ridotte, le marce adatte alla guida su terreni accidentati, in dotazione su soli 4 dei 10 modelli di SUV più venduti in Italia. L'Italia, poi, con le sue strade tortuose e le sue croniche carenze di spazio rappresenta un terreno ancora più inadatto ad ospitare questi veicoli enormi;

i SUV sono meno sicuri delle vetture ordinarie. Secondo la National Highway Traffic Safety Administration (l'Agenzia federale statunitense per la sicurezza del traffico) — come risulta dal dossier « Fuoristrada in città: anatomia di un delirio collettivo » di Legambiente — per un SUV le probabilità di ribaltarsi (in caso di incidente che coinvolge un solo veicolo) sono quasi tre volte più alte che per una normale autovettura: avviene per ribaltamento il 53 per cento delle morti da incidente stradale con i SUV, mentre per le altre auto siamo attorno al 19 per cento;

i SUV rappresentano un rischio non solo per chi li guida, ma anche per gli altri automobilisti. Secondo Quattroruote per un guidatore di berlina che viene urtato lateralmente il rischio di perdere la vita sono 30 volte superiori se ad urtarlo è un fuoristrada o un SUV. Ricerche condotte dalla IIHS (Insurance Institute for Highway Safety, istituto di ricerche sulla sicurezza stradale finanziato dalle società di assicurazione USA) hanno dimostrato che nel caso di scontri laterali tra un SUV e un'auto normale le possibilità di avere un morto sono 5,6 volte superiori che non negli scontri tra due auto normali. Alto il pericolo anche nel caso di scontri frontali;

nell'attuale situazione di sovrappollamento automobilistico dei centri urbani il suolo stradale è un bene prezioso. L'ottimizzazione dello spazio dovrebbe essere una delle principali sfide tecnologiche nel settore automobilistico. Ma non per i SUV. La lunghezza di un SUV si aggira intorno ai 4,80 metri ma può arrivare anche a 5, mentre la larghezza in media è intorno ai 1,9 metri: una stazza pachidermica che non solo reca disturbo agli altri ma che procura grave impaccio agli stessi conducenti, con seri problemi di movimento e di parcheggio soprattutto in ambito urbano;

i SUV hanno consumi spropositati e inaccettabili in tempi di penuria di energia. Come emerge dal dossier di Legambiente, che elabora i dati forniti dalle case costruttrici, il consumo urbano delle 10 auto più vendute in Italia è in media di 17 km/lt per i diesel, 12,5 km/lt per le auto a benzina. Per i 10 SUV più venduti i consumi urbani si impennano a 9,9 km/lt per i diesel, 7,7 km/lt per la benzina. Questo vuol dire che i 10 SUV più venduti in Italia hanno consumi urbani del 60-70 per cento superiori rispetto quelli delle 10 auto più vendute;

i SUV sono delle vere e proprie « ciminiere a quattro ruote ». La quantità dei gas inquinanti scaricati in atmosfera da queste lussuosissime e potentissime vetture è proporzionale ai loro consumi, e soprattutto è impressionante se paragonata ai migliori risultati raggiunti in questo settore. Una delle motorizzazioni più potenti arriva a scaricare in atmosfera una quantità di CO<sub>2</sub> quattro volte e mezzo superiore del diesel con le emissioni più basse commercializzato in Italia: parliamo di 380 g per km di anidride carbonica contro 86. I valori di emissioni più bassi per i SUV tra i più venduti in Italia (190 g/km) sono più del doppio di quelli di una Volkswagen Lupo (88) o di una Smart (90) diesel;

in Francia, il ministro dell'Ecologia, Serge Lepeltier ha annunciato che dal 1° gennaio 2005 potrebbe partire un sistema di incentivi-disincentivi (bonus-malus) per

favorire le vetture meno inquinanti. Si tratta di una delle misure previste nel piano Salute e Ambiente del governo Raffarin. Due saranno i criteri: le emissioni di CO<sub>2</sub> e quelle di particolato fine. Dei 2 milioni di vetture vendute in Francia ogni anno, la metà non saranno interessate dal provvedimento. Circa 640 mila vetture, che emettono meno di 140g di CO<sub>2</sub>, beneficeranno di un bonus, fino ad un massimo di 700 euro. Le restanti 350 mila, grosse consumatrici di carburante, che emettono più di 180g CO<sub>2</sub>, saranno penalizzate con un aggravio sul prezzo di listino variabile dai 400 ai 3200 euro. L'acquirente potrà pagare la tassa direttamente dal concessionario o in Prefettura al momento di ritirare la nuova carta di circolazione (il che bypasserebbe il problema di chi acquista auto all'estero). La misura, comunque, è ancora in fase di definizione;

in California, il 25 settembre scorso, il governatore Schwarzenegger ha varato un regolamento che mira ad una riduzione importante dei consumi e delle emissioni inquinanti delle auto californiane. A partire dal 2009 ed entro il 2016 le industrie dell'auto dovranno tagliare i consumi dei veicoli leggeri del 25 per cento e del 18 per cento dei veicoli pesanti. Secondo i tecnici di una commissione formata dal governatore, le modifiche richieste costeranno poco più di mille dollari e consentiranno nel tempo risparmi medi di oltre 2 mila dollari. E già gli stati di New York, del Massachusetts ed altri hanno annunciato che seguiranno l'esempio della California;

con la decisione del Governo Russo di procedere nella ratifica del Protocollo di Kyoto diviene sempre più urgente, da parte dell'Italia, di accelerare le politiche per il contenimento dei gas di serra -:

se intenda promuovere iniziative finalizzate alla riduzione delle emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti, che propongano l'introduzione, analogamente alla Francia, di misure, anche fiscali, che scoraggino l'acquisto delle auto che consumano e inquinano di più, come i SUV, e

che permettano invece di incentivare i mezzi più puliti. (5-03549)

VIGNI, VIANELLO, ABBONDANZIERI, BANDOLI, CHIANALE, DAMERI, RAFFAELLA MARIANI, PIGLIONICA, SANDRI e ZUNINO. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

il *Corriere della Sera* del 27 settembre 2004 ha pubblicato una inserzione a pagamento dal titolo « L'ambiente come opportunità », firmata dal Direttore Generale del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, dottor Corrado Clini;

il testo contiene una serie di affermazioni, che a giudizio degli interroganti risultano assai discutibili e spesso faziose, sull'attività dei precedenti governi e di quello attuale per quanto riguarda le politiche ambientali e, in particolare, le azioni in materia di rifiuti, bonifiche, inquinamento atmosferico;

non appare ammissibile agli interroganti che tematiche di tale rilievo ambientale e, in questo ambito, profili così sensibili quali i problemi relativi all'inquinamento atmosferico, alla gestione dei rifiuti ed agli interventi di bonifica ambientale (trattati in linea generale nella citata inserzione), possano essere affrontati con misure ed iniziative basate su un'informazione unilaterale, che sembrerebbe peraltro sfuggire al livello di responsabilità politica e coinvolgere, invece, il livello burocratico-istituzionale —:

se il Ministro ritenga realmente che simili iniziative rientrino tra le più opportune misure finalizzate a garantire la tutela dell'ambiente e la soluzione dei problemi relativi, in particolare, alla gestione dei rifiuti, all'inquinamento atmosferico ed agli interventi di bonifica ambientale, indicando specificamente se l'inserzione di cui in premessa rientri tra le funzioni istituzionali del suddetto Direttore Generale, se sia stata pagata con risorse del ministero medesimo e, in caso affermativo,

quale sia stato l'importo effettivamente corrisposto. (5-03550)

BRUSCO e LUPI. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

risulta allo studio l'ipotesi di progettazione e realizzazione in località Serralonga-Basso dell'Olmo del comune di Campagna (Salerno) di un sito di stoccaggio del F.O.S. (frazione organica stabilizzata);

tale località:

a) è attigua alla riserva naturale « Foce Sele — Tanagro » e all'Oasi naturale WWF Campagna-Serre-Persano;

b) è sito di importanza comunitaria (SIC — *habitat*);

c) è zona di protezione speciale per la salvaguardia degli uccelli (ZPS);

d) è area umida di importanza internazionale;

e) è sottoposta a vincolo idrogeologico;

f) è in adiacenza alla località Sagginara, sottoposta a vincolo archeologico;

g) è situata a ridosso del bacino idrico — diga di Persano — che irriga 24 mila ettari di terreno e viene utilizzato da 12 mila aziende agricole e zootecniche della Piana del Sele;

ricade nelle aree dichiarate di notevole interesse pubblico;

determinerebbe inoltre, a giudizio degli interroganti, la chiusura di due stabilimenti della RDB Sud (Campagna e Oliveto Citra), che, non potendo approvvigionarsi da altri siti, estraggono l'argilla necessaria alla sua produzione dalla cava indicata a sito di stoccaggio;

rischierebbe probabili problemi alla realizzazione della nuova area di servizio prevista sull'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;

la localizzazione di tale sito appare pertanto, a giudizio degli interroganti, particolarmente inidonea ad ospitare una struttura come quella prevista —:

quale orientamento intenda assumere il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio in ordine alla eventuale realizzazione del sito di cui in premessa.

(5-03551)

\* \* \*

#### ATTIVITÀ PRODUTTIVE

*Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:*

X Commissione:

GAMBINI e SANDI. — *Al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

la multinazionale Heineken ha annunciato il 22 settembre 2004 l'intenzione di chiudere la storica birreria di Pedavena entro la fine di questo anno spostando la produzione presso altri impianti propri in Italia;

la decisione è stata giustificata con la forte concorrenza dei grandi gruppi stranieri presenti in Italia, la significativa importazione dagli altri paesi, le nuove condizioni del mercato alle quali l'insediamento di Pedavena non può più rispondere con una efficacia produttiva adeguata;

tali spiegazioni appaiono, a giudizio degli interroganti, non convincenti se si tiene conto che la birreria Pedavena è stata fondata nel 1896 con una produzione di 1.000 ettolitri annui fino ad arrivare oggi ai 600.000 ettolitri di birra ed impegnando 100 lavoratori e maestri di birra di altissima professionalità, riuscendo quindi di mantenere l'alto livello di produttività malgrado il recente calo di investimenti da parte del proprietario;

questo non era l'unico segnale del disimpegno della multinazionale olandese,

l'indebolimento progressivo era culminato con la cessione della centrale idroelettrica, di proprietà dello stabilimento dal 1929, che forniva energia elettrica allo stabilimento e aveva anche buoni ricavi dalla vendita di energia all'Enel;

recentemente si sono svuotati i magazzini, secondo alcune indiscrezioni, finora non smentite, dopo l'abbandono della attività si intende vendere il ristorante-birreria, costruito negli anni '30 e famoso per il grande porticato con affreschi d'epoca e del parco destinato fin dal dopo guerra a giardino botanico e zoologico;

dopo l'annuncio della chiusura i lavoratori di Pedavena, che ancora continuano la produzione mostrando così l'alto livello di professionalità, si sono riuniti il 23 settembre in assemblea insieme con rappresentanti delle organizzazioni sindacali, Flai Cgil, Fai Cisl, Uila Uil;

nel comunicato emanato in questa occasione è stata avanzata la richiesta: « che l'azienda comunichi gli effettivi maggiori costi, sia dal punto di vista logistico che impiantistico, che comporta la produzione nello stabilimento di Pedavena rispetto agli altri stabilimenti del gruppo ». Inoltre è stato anche richiesto « che venga sospeso il termine di chiusura, al fine di avere il tempo di ricercare possibili acquirenti della struttura »;

è stata anche decisa l'apertura di un tavolo di concertazione con gli enti territoriali e la Regione e successivamente l'incontro nazionale per lunedì 11 ottobre alla quale parteciperà il direttore generale di Heineken Italia Massimo Von Wunster —:

se il Ministro interrogato, tenendo conto delle gravi conseguenze che la crisi della Heineken può provocare, intenda formalizzare la disponibilità a partecipare al tavolo di concertazione tra le parti interessate e all'incontro previsto per il prossimo 11 ottobre nella sede di Assolombarda a Milano e alle ulteriori iniziative che possano risolvere positivamente una questione così grave e delicata. (5-03563)