

portazione nella Unione Europea di vini provenienti dall'Argentina, sottoposti a pratiche enologiche non ammesse nell'Unione stessa, ammettendo così una deroga temporanea al divieto di importazione previsto dal Regolamento CE n. 1493/1999, fino alla conclusione, prevista prima del 30 settembre 2003, di un accordo tra la Comunità e l'Argentina in materia di pratiche enologiche;

lo stesso Consiglio, in data 29 agosto 2003, per facilitare il proseguimento dei negoziati per la conclusione dell'accordo sul commercio del vino tra le Comunità e l'Argentina, ha proposto di autorizzare a titolo transitorio l'importazione nell'Unione Europea dei vini argentini sottoposti a talune pratiche enologiche non ammesse (aggiunta di acido malico) fino all'entrata in vigore dell'accordo e, comunque, non oltre il 30 settembre 2004;

il Consiglio dell'Unione Europea ha prorogato ulteriormente la deroga al 30 settembre 2005;

l'attuale Regolamento Comunitario consente di fatto l'ingresso e la commercializzazione di vini esteri, provenienti soprattutto dall'Argentina da oltre due anni, invadendo così i mercati italiani, pur essendo, dichiaratamente, enologicamente non corretti;

vanno tutelate le produzioni vinicole italiane;

il Consiglio dei Ministri Agricoli dell'Unione europea del 18 marzo 2003, con il voto contrario dell'Italia, ha raggiunto un'intesa politica per la concessione di deroghe all'importazione di vino dall'Argentina,

impegna il Governo

ad adoperarsi affinché si possa giungere all'annullamento e/o la modifica del Regolamento CE n. 2067/2004 che consente ancora l'ingresso nel territorio comunitario di vini provenienti dall'Argentina e, comunque, dal Sud America senza il rispetto di tutte le corrette pratiche enolo-

giche, in attesa che venga definito organicamente e dettagliatamente l'accordo tra la comunità europea e l'Argentina.

(7-00563) « Marinello, Misuraca, Ricciuti, Masini, La Grua, Angelino Alfano, Fallica ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazione a risposta orale:

NESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro delle attività produttive.*
— Per sapere — premesso che:

l'industria manifatturiera rappresenta tuttora e continuerà a rappresentare, nei prossimi decenni, un settore assolutamente indispensabile e centrale della economia contemporanea;

questa certezza è suffragata da un Documento della Commissione della Comunità Europea dell'11 dicembre 2002, nel quale si legge testualmente: « I responsabili politici non hanno riservato sufficiente attenzione alla industria manifatturiera, sulla base della erronea convinzione che nella economia basata sulla conoscenza e nella società della informazione e dei servizi, l'industria manifatturiera non svolga più un ruolo essenziale ... »;

non è stato elaborato in Italia alcun progetto industriale riferito alla necessità di accrescere la dimensione media delle nostre imprese. Non si è tenuto conto cioè che la piccola impresa, strumento prezioso dello sviluppo economico nazionale, presenta dei limiti strutturali quando lo sviluppo debba essere affidato a massicci e costanti investimenti da destinare alla ricerca, alla innovazione, alla specializza-

zione, all'ottenimento cioè di prodotti eccellenti, e, in quanto tali, difficilmente riproducibili;

per attuare una politica industriale di questa portata è essenziale il ruolo dello Stato;

ciò è dimostrato anche dal fatto che nei due maggiori Paesi industriali d'Europa, la Francia e la Germania, l'influenza pubblica sulla strategia dei maggiori gruppi, anche se privati, non è in questi anni mai diminuita. Si è creato così, e si è rafforzato, una sorta di « sistema Paese » che ha migliorato sensibilmente la competitività internazionale delle grandi imprese di quei Paesi;

in particolare è significativo il fatto che la Germania — che presenta — rispetto all'Italia — uno Stato sociale non meno costoso, un costo del lavoro certamente non inferiore e una fiscalità non certo più ridotta, è diventato il primo esportatore del mondo, in anni nei quali il nostro Paese è andato via via diminuendo la sua presenza nel mercato mondiale;

negli Stati Uniti, ed in parte in Inghilterra, il ruolo dello Stato nel sostegno delle attività produttive è assai rilevante. Esso si manifesta attraverso le enormi spese militari che finanziano la ricerca ed, attraverso questa, consentono il mantenimento del primato tecnologico, che, a sua volta, assicura il mantenimento del primato industriale;

in Italia l'iniziativa che lo Stato produceva attraverso le partecipazioni statali non è stata sostituita da quella della imprenditoria privata, e, tra i pochissimi poli manifatturieri che reggono bene il mercato mondiale spiccano aziende il cui successo si deve alla iniziativa pubblica diretta o indiretta;

occorre cioè riconoscere che la « ritirata » dello Stato dal sistema produttivo ha prodotto effetti negativi perché ha comportato la dispersione di attività di alto livello tecnologico, che costituivano, al

di là della loro consistenza economica, competenze, professionalità, scuole ora scomparse o disperse;

si pensi alla vicenda degli acciai speciali di Terni. Si pensi soprattutto alla fine del gruppo Olivetti negli anni Sessanta: il mancato intervento dello Stato a favore della Divisione Eletttronica, comportò la fine della medesima, con la conseguenza che oggi l'Italia non possiede più una industria informatica, dopo essere stata tra i primi produttori del mondo in questo settore;

in questo quadro generale, particolarmente preoccupante, secondo l'interrogante, si presenta la situazione di quello che è tuttora il più importante gruppo industriale italiano: la Fiat-auto;

costruire automobili su larga scala è l'attività più complessa che esista nella industria contemporanea, come emerge da poche cifre. Un'auto di medie dimensioni è composta da molte migliaia di particolari. Per costruire mille auto al giorno sono dunque necessari circa alcuni milioni di pezzi, fabbricati, oltre che dalla società titolare, da centinaia di fornitori e subfornitori. Tale fiume di pezzi staccati deve prima affluire a officine di sub-assemblaggio, per arrivare poi agli stabilimenti dove si compiono le ultime lavorazioni. Ove si pensi che di automobili la case principali ne producono parecchie migliaia al giorno per trecento giorni l'anno in media, suddivise in decine di modelli differenti, si ha una idea di come la creazione e il controllo di un sistema così complesso, sia davvero un mestiere da giganti. Per imparare a svolgere e a praticare con successo un simile mestiere a livello di alta direzione, occorrono talenti, studi e esperienze e una dedizione totale all'impresa. È questa condizione che, secondo l'interrogante, è venuta a mancare entro e sopra la Fiat, a causa del più che ventennale processo di diversificazione interna ed esterna;

era stato, a suo tempo, correttamente previsto che il limite inferiore della massa critica per sopravvivere sul mercato glo-

bale dell'auto, si collocasse intorno ai 3 milioni di vetture l'anno. Di fatto la Fiat si è approssimata a tale limite nel 1997, quando ha prodotto 2,7 milioni di vetture, ma, negli anni successivi, se ne è considerevolmente allontanata. Per il 2003 la nuova direzione insediata nei primi mesi dell'anno prevedeva di produrre un numero ancora inferiore: un milione e novecentomila. E tale cifra è rimasta nel 2004;

la situazione del gruppo Fiat auto — nell'esercizio 2004 e all'inizio del 2005 — presenta aspetti contraddittori: da un lato un significativo miglioramento della produzione industriale con la creazione di nuovi modelli da presentare nei mercati europei e mondiali; dall'altro lato un peggioramento della situazione finanziaria, anche in relazione al non risolto problema dello scioglimento della alleanza con la General Motor;

l'atteggiamento della General Motor ha, secondo l'interrogante, l'obiettivo non tanto di contrastare il diritto del gruppo Fiat a cedere la Fiat-auto, quanto di indebolire la stessa Fiat-auto per diminuirne il valore e acquisirla così ad un prezzo più basso;

è questo un atteggiamento che la General Motor ha adottato con successo in alcuni altri casi e che è estremamente probabile voglia adottare nel caso di una impresa che, pur nel momento più difficile della sua lunga storia, è riuscita a produrre nel 2004 quasi 2 milioni di vetture, risultando al primo posto non soltanto nel mercato italiano, ma anche nel mercato del più grande e importante paese dell'America Latina, il Brasile;

se Fiat-auto dovesse chiudere, o passare per intero in mani straniere, scomparirebbe, dopo un secolo di successi, l'industria automobilistica italiana e, con essa, un patrimonio immenso di uomini, (30.000 negli stabilimenti, 60.000 nella componentistica, 10.000 terzisti) di esperienze, di capacità tecniche, di studi, di brevetti, di presenza nel mondo, e ciò

contribuirebbe ad abbassare il ruolo del nostro Paese a quello di una colonia industriale —:

se non ritengano che — a fronte di questo pericolo gravissimo — il Governo del Paese debba assumere direttamente iniziative concrete, anche normative, atte ad accompagnare l'attuale gruppo dirigente della Fiat-auto nella difficile impresa di dare stabilità azionaria e finanziaria al gruppo stesso, anche tramite nuove alleanze internazionali, in modo che esso possa affrontare l'obiettivo di fondo che rimane quello di raggiungere una capacità produttiva idonea a rimanere nel ristretto numero dei costruttori che, nei prossimi anni, si divideranno — in misura ovviamente diversa — il mercato automobilistico mondiale. (3-04191)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

I Commissione:

PALMA e CAPUANO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

la società Fibe s.p.a. e la Fibe Campania s.p.a. risultano affidatarie del Commissario di Governo delegato per l'emergenza rifiuti in Campania ex D.P.C.M. n. 3341/04 in forza di due contratti di smaltimento dei rifiuti a valle della raccolta differenziata per la provincia di Napoli (I contratto) e per le province di Avellino, Benevento, Caserta e Salerno (II contratto);

in attesa dell'entrata in funzione dei termovalorizzatori, il compenso dei contratti è costituito in via esclusiva dalla tariffa di conferimento posta, dal Commissario di Governo, a carico dei comuni conferitori;

ad oggi, pur essendo stato prestato il servizio con regolarità e continuità a partire dal secondo semestre 2001, le suddette società lamentano una insostenibile situazione creditizia che ammonta, per la pro-

vincia di Napoli, a 62.700.000,00 euro e per le altre province campane a 43.600.000,00 euro, con la conseguenza che le società Fibe hanno prestatato il loro servizio senza percepire alcun corrispettivo da circa un anno;

quanto sopra rischia di condurre, in tempi brevi, al tracollo finanziario delle Società private affidatarie del servizio con inevitabili ripercussioni sulla già drammatica condizione igienico-ambientale nell'intero territorio della Campania;

a ciò va aggiunto che i comuni risultano obbligati, da ordinanze specifiche della Presidenza del Consiglio, al pagamento, per il tramite delle suddette società, di ingenti somme a titolo di ristoro e destinate al Commissario di Governo ed ai comuni sedi di impianti, crediti che allo stato ammontano a 39.500.000,00 euro per la provincia di Napoli e 25.000.000,00 euro per le altre province;

in conclusione, al 30 novembre 2004, la posizione debitoria complessiva derivante dalla tariffa dovuta per lo smaltimento dei rifiuti in Campania, ammonta a 170.800.000,00 euro —:

se non si ritenga necessario ed urgente intervenire presso gli enti locali interessati al fine di impegnarli al pagamento di quanto dovuto alle società Fibe s.p.a. e la Fibe Campania s.p.a. e scongiurare, in tal modo, un ulteriore collasso del già precario sistema di smaltimento dei rifiuti in Campania. (5-03936)

ENZO BIANCO, CASTAGNETTI, BUR-TONE e FINOCCHIARO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

con Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 29 novembre 2002 è stato dichiarato lo stato di emergenza ambientale determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nella città di Catania e, con successivo Decreto del Pre-

sidente del Consiglio dei ministri del 5 dicembre 2003, è stato prorogato fino al 31 dicembre 2004;

la dichiarazione dello stato di emergenza sarebbe stata adottata a causa di circostanze che per intensità ed estensione richiedevano l'utilizzo di mezzi e poteri straordinari per fronteggiare la particolare condizione della città di Catania determinatasi a seguito di frequenti situazioni di rischio sismico e vulcanico in presenza di un tessuto urbano caratterizzato da una conformazione geografica particolare, da una notevole intensificazione dei flussi di traffico veicolare e da gravi carenze infrastrutturali;

il sindaco del comune di Catania è stato nominato commissario delegato per l'emergenza traffico e avrebbe dovuto predisporre e realizzare un programma straordinario di interventi ed opere di emergenza ritenuti necessari, per consentire un celere ripristino delle normali condizioni di vita e rimuovere le specifiche situazioni di rischio connesse alla situazione del traffico cittadino;

non sono stati posti in essere provvedimenti per la necessaria sicurezza e/o il consolidamento di edifici pubblici sensibili (Prefettura, Comune, Provincia, Università, scuole). Nel mese di settembre si è comunque proceduto all'abbattimento del cavalcavia di Ognina, un lavoro necessario a cui è stata data una pubblicità assolutamente straordinaria e, secondo gli interroganti, comunque sospetta, vista l'imminenza di elezioni comunali nel capoluogo etneo;

il commissario delegato ha predisposto una imponente campagna pubblicitaria per informare i cittadini del lavoro che stava svolgendo realizzando siti internet, commissionando manifesti stradali formato gigante in cui campeggiava la sua immagine, istituendo numeri verdi a cui rispondeva l'Ufficio Relazioni con il Pubblico del comune di Catania, inviando SMS a cellulari, acquistando pagine di pubblicità su quotidiani e periodici e spazi sulle emittenti televisive —:

a quanto ammontino le risorse impegnate dal commissario per la realizzazione di tale campagna pubblicitaria, come siano state analiticamente utilizzate, se la stessa campagna rientri nelle ordinarie procedure istituzionali e, in buona sostanza, se le risorse della protezione civile possano essere utilizzate per una campagna pubblicitaria. (5-03937)

Interrogazioni a risposta scritta:

CARDIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle attività produttive.* — Per sapere — premesso che:

l'Automobile Club d'Italia-ACI svolge l'attività di federazione sportiva nazionale del CONI ai sensi del decreto legislativo n. 242 del 1999 e successive modificazioni ed è ente pubblico sottoposto alla vigilanza del ministero per le attività produttive;

l'ACI da molti anni non amministra correttamente le attività sportive automobilistiche, in quanto pone in essere una condotta, secondo l'opinione dell'interrogante, talmente abnorme da ricadere in tutte e tre le fattispecie individuate dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 242 del 1999 per attivare l'istituto del commissariamento delle federazioni sportive nazionali;

a dimostrazione di quanto affermato si ricordano i molteplici acclarati episodi: le gravi irregolarità nella gestione e le gravi violazioni dell'ordinamento sportivo da parte degli organi direttivi sono a giudizio dell'interrogante integrate da:

l'illegale gestione delle gare d'appalto (confermata da sentenze amministrative passate in giudicato) per affidare il servizio di promozione dei campionati italiani dal 1998 al 2000, vicenda per la quale gli amministratori ACI sono a giudizio dinanzi al tribunale penale di Roma;

il pagamento, conseguente a pronuncia giurisdizionale, di un risarcimento di 1 milione di euro ad una società

danneggiata dalla condotta illegale nella gestione della suddetta gara d'appalto;

l'indebita erogazione, mediante un falso in atto pubblico, di 1 miliardo 180 milioni di lire, costituenti una parte dei finanziamenti del CONI alla federazione sportiva ACI, ad una società che invece era debitrice nei confronti dell'ACI per 10 miliardi di lire, vicenda per la quale gli amministratori ACI sono a giudizio innanzi alla Corte dei conti;

l'utilizzo non trasparente di oltre 12 milioni di euro assegnati all'ACI Sport Spa per farle svolgere dal 2001 al 2004 un'attività di promozione per i campionati italiani automobilistici, peraltro paradossalmente sostenuta anche dai piloti partecipanti dimostratasi insoddisfacente per il mancato raggiungimento degli obiettivi prefissati;

la non comprensibile decisione dell'ACI-CSAI del 2004 assunta nonostante il rifiuto da parte della FIA della licenza internazionale di autodromo per mancata esecuzione di alcuni lavori finalizzati alla sicurezza;

la pesante censura della condotta della federazione sportiva ACI emessa dalla camera arbitrale per lo sport del CONI nel lodo del 12 novembre 2004, nel quale è stata evidenziata «...la scarsa trasparenza dell'intero procedimento decisionale seguito dall'ACO-CSAI sia nella scelta della sede del rally d'Italia 2004 valido per il campionato del mondo FIA che in quella dell'organizzatore dell'evento sportivo — ...individuato senza alcuna aperta e trasparente procedura di selezione, per di più facendo affidamento su singole persone fisiche.»;

l'accusa a carico dei vertici dell'ACI Sport Spa per avere concesso l'organizzazione del rally d'Italia 2004 alla società Europe Team in maniera del tutto arbitraria e senza le necessarie garanzie;

l'abuso commesso dal Presidente dell'ACI-CSAI Luigi Macaluso il quale, non avendone il potere, ha autorizzato il pagamento alla FIA della tassa di iscrizione

relativa alla prova italiana del campionato del mondo rally al solo scopo di salvare la faccia, e il mondiale, a fronte del mancato pagamento da parte della Europea Team di Adriana Lattuneddu che non ha tenuto fede agli impegni assunti e non ha mai pagato;

la terza ed ultima ipotesi di commissariamento prevista dalla legge, ossia « l'impossibilità del funzionamento dell'organo sportivo » sarebbe integrata a giudizio dell'interrogante dalla circostanza che il consiglio nazionale sportivo, convocato nel 2004 in riunione unica per determinare gli indirizzi normativi e di gestione dello sport automobilistico per il 2005, non ha raggiunto il numero legale;

la terza sezione del Consiglio di Stato, con parere 2096/2003, appositamente consultata dal ministero per le attività produttive vigilante sull'ACI, evidenziava che: « ...appaiono necessarie anche iniziative per la modifica dell'assetto generale, sul piano normativo ed amministrativo, degli organi operanti nel settore sportivo, con particolare riferimento alle discipline automobilistiche, stante l'attuale insoddisfacente regolamentazione della materia... » e che gli argomenti in questione « ...vengano sottoposti all'esame della Presidenza del Consiglio dei Ministri, per le possibili iniziative di competenza » —:

se non si riscontri la necessità di:

interrompere la formazione del decreto di nomina dell'avvocato Franco Lucchesi a presidente della federazione sportiva nazionale ACI;

sciogliere gli organi della federazione sportiva nazionale ACI e nominare un commissario straordinario;

attivarsi affinché lo statuto ACI sia adeguato agli indirizzi evidenziati nel parere del Consiglio di Stato. (4-12832)

TRANTINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

il 31 marzo 2005 scade il termine di proroga della cessazione dello stato di emergenza concessa alle zone etnee interessate dagli eventi sismici e vulcanici dell'ottobre-novembre 2002;

l'attività di ricostruzione è appena iniziata e che a tutt'oggi persistono condizioni di disagio socio-economico (la popolazione locale ha praticamente interrotto qualsiasi attività turistica) —:

se non ritenga opportuno e necessario adottare le opportune iniziative volte a concedere, ai Comuni Etnei colpiti dalla calamità naturale, un'ulteriore proroga del termine della cessazione dello stato di emergenza. (4-12849)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

in data 25 novembre 2004 si è riunita l'assemblea nazionale dell'ACI, Federazione Sportiva del CONI, che ha eletto Presidente Federale l'Avv. Franco Lucchesi;

alla suddetta assemblea non hanno partecipato i rappresentanti degli atleti automobilistici e dei tecnici sportivi a dispetto della normativa di cui al decreto legislativo 23 luglio 1999, n. 242, rimarcata dall'articolo 1, comma 24, punto 5, decreto legislativo 8 gennaio 2004, n. 15, che ha modificato ed integrato il precedente quadro normativo;

la norma relativa alla obbligatorietà della presenza degli atleti e dei tecnici negli organismi federali era di già presente nell'ordinamento sportivo internazionale facente capo al CIO ed è stata recepita dal CONI nello statuto vigente;

è del resto bene ricordare che l'ACI, in quanto federazione sportiva italiana dell'automobilismo, fa parte integrante della Federazione Internazionale dell'Automobilismo (FIA), che, a sua volta, ha ottenuto il riconoscimento del Comitato Olimpico Internazionale (CIO) avendo accettato senza riserva la Carta Olimpica ed

i suoi principi ed essendosi impegnata a rispettarla ed a farla rispettare dalle Federazioni Nazionali;

come detto, l'assemblea che ha eletto l'Avv. Franco Lucchesi non ha visto, fra i votanti ammessi, alcun rappresentante degli atleti e dei tecnici in quanto l'ACI ha proceduto all'elezione del presidente senza prima adeguare il proprio statuto al nuovo quadro normativo che disciplina l'intera materia sportiva, così come previsto dall'articolo 2, comma 4, del decreto legislativo 8 gennaio 2004, n. 15;

l'elezione dell'Avv. Lucchesi appare dunque viziata da una possibile nullità e, al di là delle valutazioni *stricto jure*, non soddisfa in alcun modo i principi fondamentali dell'ordinamento sportivo nazionale, sicché appare opportuno, ed anzi necessario, provvedere alla sua ripetizione dopo l'adeguamento degli organi della federazione sportiva ACI ai principi che il legislatore ha dettato nel momento in cui ha tratteggiato normativamente l'ordinamento sportivo nazionale —:

se, in ragione della grande tradizione e dello straordinario prestigio di cui gode da sempre l'ACI, non si ritenga di poter intervenire richiedendo una correzione volontaria delle anomalie statutarie che ne caratterizzano l'attuale gestione con particolare riferimento all'assemblea, svoltasi in data 25 novembre 2004, che ha eletto alla presidenza l'Avv. Franco Lucchesi.

(4-12861)

* * *

AFFARI ESTERI

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE e ME-ROI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

la nuova pagina apertasi nei rapporti fra Israele ed Autorità Palestinese, plasti-

camente rappresentata dal recente confortante incontro fra il premier Ariel Sharon ed il Presidente Abu Mazen, lascia intravedere la concreta possibilità di una pace convinta e duratura;

l'ipotesi di un accordo fra le opposte fazioni allenterebbe certamente la tensione nell'area più pericolosa dell'intero pianeta;

tutti debbono sentirsi parte attiva — e non soltanto spettatori — del processo di pace —:

quale può essere il ruolo dell'Italia, di concerto con gli alleati europei, per favorire attivamente il processo di pace avviatosi spontaneamente fra Israele e l'Autorità Palestinese. (3-04190)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il 4 e 5 febbraio 2005 si è svolta, nella capitale inglese, la riunione del G-7;

l'attenzione è stata catalizzata dal problema dei Paesi poveri e dai loro impellenti bisogni;

in realtà è mancato un accordo vero, e diplomaticamente si è preferito mascherare l'insuccesso rinviando le decisioni ad altre riunioni internazionali;

il G-7, peraltro, ha riconosciuto che fra i fattori frenanti dello sviluppo dei Paesi poveri ci sono Aids e malaria e che è addirittura conveniente sul piano economico stanziare risorse per debellare queste malattie —:

quali iniziative la diplomazia italiana intenda assumere per tentare le necessarie mediazioni finalizzate a concreti e rapidi interventi dei Paesi ricchi del pianeta per debellare Aids e malaria che bloccano le prospettive di crescita dei Paesi poveri.

(3-04192)

* * *