

COMUNICAZIONI**Missioni valevoli
nella seduta del 20 giugno 2000.**

Angelini, Bordon, Bressa, Calzolaio, Cannanzi, Carli, Corleone, D'Amico, Danieli, De Piccoli, Di Nardo, Dini, D'Ippolito, Fabris, Fassino, Gambale, Labate, Li Calzi, Maccanico, Maggi, Martinat, Mattarella, Mattioli, Melandri, Melograni, Merloni, Micheli, Morgando, Muzio, Nesi, Nocera, Ostillio, Pagano, Pecoraro Scanio, Pezzoni, Ranieri, Rivera, Savarese, Schietroma, Sica, Solaroli, Tassone, Turco, Armando Veneto, Visco.

(*Alla ripresa pomeridiana della seduta*).

Angelini, Bordon, Bressa, Calzolaio, Cannanzi, Cardinale, Carli, Cerulli Irelli, Corleone, D'Amico, Danieli, De Piccoli, Di Nardo, Dini, D'Ippolito, Fabris, Fassino, Gambale, Labate, Ladu, Li Calzi, Maccanico, Maggi, Martinat, Mattarella, Mattioli, Melandri, Melograni, Merloni, Micheli, Morgando, Muzio, Nesi, Nocera, Ostillio, Pagano, Paissan, Pecoraro Scanio, Pezzoni, Ranieri, Rivera, Savarese, Scalia, Schietroma, Sica, Solaroli, Tassone, Turco, Armando Veneto, Visco, Vita.

Annunzio di proposte di legge.

In data 19 giugno 2000 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

MASTELLA ed altri: « Disposizioni in materia di rapporto di lavoro degli assistenti tecnici museali che espletano attività tecnico-scientifica o tecnica nel Ministero per i beni e le attività culturali » (7120);

POZZA TASCA: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sull'esercizio dei diritti dei fanciulli, fatta a Strasburgo il 25 gennaio 1996 » (7121).

Saranno stampate e distribuite.

**Assegnazione di progetti di legge
a Commissioni in sede referente.**

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni:

Commissione I (Affari costituzionali):

FOLLINI ed altri: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle sette in Italia » (7001) *Parere delle Commissioni II, V, VI, VII e XII;*

« Norme per la regolazione dei rapporti tra lo Stato e la Congregazione cristiana dei testimoni di Geova » (7043) *Parere delle Commissioni II, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, IX, XI (ex articolo 73, comma 1-bis del regolamento, relativamente alle disposizioni in materia previdenziale) e XII;*

Commissione III (Affari esteri):

S. 4530 — « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, da una parte, e la Confederazione svizzera, dall'altra, sulla libera circolazione delle persone, con allegati, atto finale e dichiarazioni, fatto a Lussemburgo il 21 giugno 1999 » (*approvato dal Senato*) (7084) *Parere delle Commissioni I, II, V, VI, VII, X, XII e XIV;*

Commissione VI (Finanze):

ZANI ed altri: «Concessione di contributi per il pagamento dei canoni di locazione ai lavoratori non residenti» (5990) *Parere delle Commissioni I, V, VIII e XI;*

PEZZOLI e SCARPA BONAZZA BUORA: «Agevolazioni fiscali finalizzate al miglioramento della sicurezza e dell'ordine pubblico» (7041) *Parere delle Commissioni I, V e X;*

Commissione VIII (Ambiente):

ALOISIO ed altri: «Istituzione del Comitato per il coordinamento della domanda pubblica di dati in materia di sicurezza ambientale e di protezione civile» (6158) *Parere delle Commissioni I, V, VII, IX, X, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

SIMEONE: «Delega al Governo per l'emanazione di un testo unico in materia di appalti pubblici» (7006) *Parere delle Commissioni I, V e VII;*

Commissione IX (Trasporti):

SIMEONE ed altri: «Nuove norme in materia di registrazione dei veicoli» (7047) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria) e XIV;*

Commissione X (Attività produttive):

FONTANINI ed altri: «Modifica all'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, concernente le caratteristiche degli apparecchi e congegni automatici, semiautomatici ed elettronici da trattenimento e da gioco di abilità» (7034) *Parere delle Commissioni I e II;*

Commissione XI (Lavoro):

MISURACA: «Disposizioni in materia di ricalcolo dell'indennità di buonuscita per il comparto pubblica sicurezza» (7045) *Parere delle Commissioni I, II e V;*

Commissione XII (Affari sociali):

MASSIDDA ed altri: «Norme a sostegno delle persone in condizioni di cecità parziale» (7010) *Parere delle Commissioni I e V.*

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il presidente della Corte dei conti, con lettera in data 16 giugno 2000, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione con cui la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria del consorzio per l'area di ricerca scientifica e tecnologica di Trieste per l'esercizio 1998.

Alla determinazione sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della legge stessa (doc. XV, n. 264).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

**Richiesta ministeriale
di parere parlamentare.**

Il ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 16 giugno 2000, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2 della legge 28 luglio 1999, n. 266, e dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di regolamento concernente individuazione dei posti di funzione di livello dirigenziale del Ministero degli affari esteri non attribuibili alla carriera diplomatica.

Tale richiesta è deferita, ai sensi del comma 4 dell'articolo 143 del regolamento, alla I Commissione (Affari costituzionali), che dovrà esprimere il prescritto parere entro il 20 luglio 2000. È altresì deferita, ai sensi del comma 2 dell'articolo 96-ter del regolamento, alla V Commissione (Bilancio).

cio), che dovrà esprimere i propri rilievi sulle conseguenze di carattere finanziario entro il 30 giugno 2000.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

ERRATA CORRIGE

Nell'*Allegato A* al resoconto della seduta del 27 aprile 2000, alla pagina 4, seconda colonna, alla quarantatreesima e quarantacinquesima riga, sostituire le parole: «della UEO», con le seguenti: «del Consiglio d'Europa».

*INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI***(Sezione 1 - Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale)****A) Interpellanza:**

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e dei trasporti e della navigazione, per sapere – premesso che:

secondo i dati dell'Istat nel 1996 gli incidenti stradali in Italia sono stati 190.068 ed hanno causato 6.193 morti, 272.115 feriti e 23.000 invalidi permanenti;

secondo un recente studio dell'Ocse, nei paesi sviluppati il costo sociale del traffico e della congestione stradale è valutabile in una cifra pari al due per cento del Pil;

secondo la Commissione europea almeno 80 milioni di cittadini subiscono disagi dovuti al prevalente modello di viabilità, basato in molti paesi su mezzi di trasporto individuali su gomma;

sempre secondo la Commissione europea è possibile valutare con sufficiente precisione i costi sanitari e sociali per l'incidentalità (145 miliardi di Ecu), l'inquinamento acustico (4 miliardi di Ecu), l'inquinamento atmosferico (41 miliardi di Ecu), rispetto alle attuali opzioni prevalenti in tema di politiche della viabilità;

secondo le stime del ministero dei trasporti la viabilità di persone in Italia dal 1959 al 1994 è aumentata di circa il 600 per cento e la viabilità delle merci del 340 per cento; la distribuzione della mobilità

tra le principali modalità di trasporto ha registrato il sostanziale raddoppio percentuale dell'utilizzo del veicolo privato, con una viabilità media annua (dati 1994) di 14 mila chilometri per auto:

il Governo Prodi, nella Relazione sullo stato della sicurezza stradale, presentata il 6 agosto 1998, aveva tra l'altro evidenziato alcuni aspetti cruciali circa i comportamenti individuali e la sicurezza stradale: utilizzo della cintura di sicurezza oscillante tra il 4 ed il 10 per cento dei conducenti, a fronte del 70 per cento di Olanda ed Austria, dell'85-86 per cento di Francia e Lussemburgo, e comunque di percentuali superiori all'80 per cento nella maggior parte dei paesi sviluppati a livello mondiale; si pensi al Canada, dove la percentuale del 94 per cento riguarda tanto il conducente, quanto i passeggeri, la cintura anteriore e quelle posteriori! L'Italia risulta essere quindi il paese con la minore diffusione in assoluto dell'uso sistematico delle cinture di sicurezza, obbligo sistematicamente evaso nonostante la provata efficacia delle cinture come mezzo di protezione; l'assenza dell'uso della cintura determina infatti un incremento del tasso di morti per incidente pari a 3,5 volte in ambito urbano, e pari a 5 volte in ambito extraurbano. Considerazioni analoghe valgono e possono essere prospettate con riguardo agli utenti di ciclomotori, per quanto concerne l'altrettanto poco diffuso utilizzo del casco di protezione. A prescindere dall'obbligo per gli infradiciotti, il tasso di incolumità dei conducenti coinvolti in incidenti è del 10,5 per coloro che indossano il casco, contro il 5,7 per coloro che non lo indossano. Emerge quindi con

chiarezza la necessità di rafforzare l'obbligo all'uso di questi dispositivi di sicurezza sia attraverso campagne di sensibilizzazione e di convincimento, sia attraverso un più rigoroso controllo da parte dei corpi di vigilanza. Le relative sanzioni non compaiono nelle statistiche ufficiali delle infrazioni contestate ai conducenti, il che sembrerebbe evidenziare una sostanziale assenza di controllo da parte dei corpi di vigilanza stessi! Inoltre, manca del tutto nel nostro paese una rilevazione periodica e sistematica sull'uso dei citati dispositivi di sicurezza;

le infrazioni più ricorrenti al codice della strada, senza particolari variazioni di lungo periodo, risultano essere il superamento dei limiti di velocità; la visibilità limitata, aumentata in cinque anni dallo 0,4 per cento al 6,4 per cento; la mancanza di documenti regolamentari, salita dal 4,8 per cento nel 1981 al 17,3 per cento nel 1996, ed infine la mancata osservanza delle norme di circolazione e segnaletica, stabilmente intorno al 7 per cento dei comportamenti sanzionati; per i conducenti di autocarri, le infrazioni più consistenti sono quelle relative alla revisione dei veicoli (60 per cento) ed alla segnalazione del veicolo fermo (30 per cento); per i conducenti di ciclomotori, il trasporto non regolamentare di passeggeri ed oggetti (50 per cento), la mancanza di dispositivi di sicurezza (20 per cento) e la limitazione dei rumori (20 per cento);

quanto ai conducenti di ciclomotori e motocicli, i comportamenti illegittimi sono condizionati da due circostanze negative, segnatamente la scarsa preparazione sulle regole di circolazione, non essendo richiesta alcuna formazione alla guida, e l'inesistenza di sedi specifiche per la circolazione stessa, sia in ambito urbano che, a maggior ragione, in ambito extraurbano. Si ravvisa quindi una perentoria necessità di riesame degli aspetti normativi che riguardano la guida dei ciclomotori, con particolare riguardo alle azioni di formazione degli utenti, soprattutto di quelli minorenni;

quanto alle sanzioni nel rapporto citato si rileva un aumento delle sanzioni stesse da 2,5 milioni nel 1990 ad oltre tre milioni nel 1996; di queste, il 62 per cento viene comminato alle autovetture, che rappresentano l'80 per cento del parco vetture circolante, mentre solo il sette per cento colpisce i motocicli, che compongono il parco veicoli per poco più del 10 per cento. In ogni caso, nel lungo periodo il sanzionamento dei comportamenti di guida appare, rispetto al costante aumento dei veicoli e delle percorrenze, in tendenziale riduzione (3,5 milioni di sanzioni rispetto a 25 milioni di veicoli nel 1981, e poco più di tre milioni di sanzioni rispetto ad oltre 40 milioni di veicoli nel 1996); questo può indicare tanto una maggiore disciplina dei conducenti, quanto una diminuzione delle azioni di controllo, ormai satute, e questa seconda appare l'ipotesi purtroppo maggiormente accreditata; dopo l'entrata in vigore della relativa normativa, si è registrato comunque un notevole incremento delle patenti di guida sospese, da 19.700 nel 1990 a ben 64.500 nel 1996. Le sospensioni più recenti non sono più dovute tanto alla violazione di norme di comportamento, quanto piuttosto ad incidenti stradali;

nella stessa relazione sono esplicitati anche i principi base e le linee guida per l'elaborazione del Programma nazionale per la sicurezza stradale, ovvero la promozione di una maggiore coerenza delle misure normative e regolamentari e delle relative azioni di programmazione e pianificazione e gestione della mobilità, il rafforzamento dell'obbligo alla sicurezza dei cittadini e delle amministrazioni pubbliche sui fattori-chiave (cinture, limiti di velocità, utenze deboli, eccetera), lo stimolo di un approccio integrato sia per lo studio ed il controllo della mobilità e dell'impatto della stessa sul tessuto sociale, economico ed ambientale, sia per la definizione di progetti, programmi, strumenti e misure normative e regolamentari; e, infine, incentivazione attiva della sperimentazione di nuove forme di governo della mobilità e della sicurezza, sulla base di più articolate conoscenze dei diversi fenomeni ad essa

connessi (incidentalità e sue cause, eccetera), nonché interventi sui fattori di generazione dell'incidentalità e di massimo rischio, attraverso azioni e programmi specifici; le linee-guida si articolano nell'incentivare le capacità progettuali e realizzative, nell'elaborare nuove regole per una mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, nel sostenere l'elaborazione di piani e programmi, e nell'intervenire sulle cause di incidentalità e massimo rischio;

recenti disposizioni di legge hanno delegato il Governo all'elaborazione del Piano annuale per la sicurezza stradale; altrettanto recenti notizie di numerosi e disastrosi incidenti stradali costringono a « ripensare » i tempi del piano stesso e ad anticiparne alcune misure; si noti che, nonostante le recentissime drastiche misure di controllo e prevenzione decise dal Governo, nello scorso fine settimana sono diminuiti gli incidenti, ma non i morti, che sono stati ben 51 -:

quali interventi urgenti intenda assumere il Governo per affrontare soprattutto questi problemi:

a) attuazione di misure straordinarie per la sicurezza stradale;

b) predisposizione di misure ordinarie per le verifiche ed i controlli da attuare su quanto già disposto dal codice della strada in vigore;

c) rafforzamento coerente degli organici della Polizia stradale e delle intese di programma operative tra quest'ultima e gli enti locali (regioni e comuni), soprattutto sui tratti stradali a maggiore indice di incidentalità, considerando che sulla rete autostradale avviene circa il 6 per cento degli incidenti e si verifica il 7,2 per cento dei feriti e il 10,7 per cento dei morti, con tendenza all'aumento di tutti questi dati, anche a causa dell'elevato livello di congestione della rete, che aumenta proporzionalmente l'indice di incidentalità; che sulla rete statale ha luogo il 10,7 per cento degli incidenti e si verifica il 12,5 per cento dei feriti, ed il 25 per cento dei morti; mentre sulla rete provinciale si verifica

circa il 6,6 per cento degli incidenti, il 7,3 per cento dei feriti e il 16,3 per cento dei morti, con un incremento dell'incidentalità e dei feriti superiore a quello delle strade statali; dati leggermente inferiori riguardano la rete comunale extraurbana.

(2-01898)

« Saonara ».

(22 luglio 1999).

(Sezione 2 – Disservizi sulla tratta ferroviaria Roma-Palermo)

B) Interrogazione:

SINISCALCHI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

in data 19 novembre 1999, il treno Intercity 725 in servizio da Roma a Palermo, già partito con 15 minuti di ritardo dalla stazione Termini di Roma, è rimasto fermo nella stazione di Priverno Fossanova per oltre due ore;

le ragioni di questo ritardo sono state addotte prima alla necessità di consentire la ripresa del percorso ad un convoglio — il quale aveva subito un guasto — che precedeva il predetto Intercity e poi alla sopravvenuta impossibilità tecnica di riprendere il viaggio da parte del medesimo Intercity 725;

detta impossibilità tecnica, come comunicato direttamente dall'interessato al Sottosegretario ai trasporti, veniva posta in relazione ad un difetto strutturale del locomotore di nuova generazione E402, difetto consistente nell'impossibilità del locomotore a riprendere velocità e potenza a causa dello slittamento delle ruote sulle rotaie bagnate dalla pioggia;

tale difetto tecnico secondo le voci raccolte dal personale è piuttosto ricorrente;

il blocco del convoglio è stato reso ancor più paradossale ed incomprensibile a causa del fatto che, pur transitando per

la stazione ove il convoglio era in sosta (Priverno Fossanova), per una assurda normativa di carattere organizzativo delle Ferrovie dello Stato, non è stato possibile, neanche in situazione di così vistosa emergenza, utilizzare altri locomotori, uno dei quali presente in sosta con un treno merci presso la stazione di Priverno Fossanova;

è rimasto incomprensibile a tutti i viaggiatori il carattere davvero allarmante di questo evidente difetto organizzativo degli interventi di emergenza che ha moltiplicato i già forti disagi dell'utenza -:

quali siano le vere ragioni di questo così discutibile assetto della organizzazione degli interventi di sostituzione di vetture motrici in casi di necessità e quali le ragioni del mancato funzionamento della motrice E402 che, pur nelle condizioni denunciate, viene utilizzata;

quali siano le responsabilità dei difetti organizzativi, di controllo e di verifica dei materiali. (3-04685)

(24 novembre 1999).

(Sezione 3 – Razionalizzazione degli orari delle coincidenze ferroviarie)

C) Interrogazione:

CALZAVARA, BOSCO, CHINCARINI e CAPARINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

analizzando gli orari delle Ferrovie dello Stato risulterebbe che, negli svincoli principali, fino ad un 30 per cento dei treni in arrivo non hanno una coincidenza in tempi decenti e spesso il treno occorrente è partito da pochi minuti ed il successivo è in partenza dopo un'ora o più;

questo sembra addirittura un concetto teorizzato: infatti, telefonando agli uffici informazioni, le Ferrovie dello Stato non danno le coincidenze che partono 5 minuti dopo l'arrivo del treno occorrente,

forse perché i manager delle Ferrovie non pensano sia possibile coprire la distanza tra un binario e l'altro in 5 minuti;

se la propria coincidenza, invece, riparte 15 minuti dopo, la voce automatica di risposta avvisa cortesemente che il tempo per tale coincidenza è limitato;

inoltre non vengono date informazioni sui percorsi alternativi per raggiungere località in orari non coperti dalle linee dirette -:

quali provvedimenti intenda adottare per meglio razionalizzare gli orari delle coincidenze, evitando così disagi e disaffezioni da parte degli utenti;

se intenda disporre le partenze e coincidenze nei binari adiacenti agli arrivi, come normalmente avviene negli altri Paesi europei. (3-04711)

(29 novembre 1999).

(Sezione 4 – Deposito di vagoni contenenti amianto presso la stazione ferroviaria di Sibari – Cosenza)

D) Interrogazione:

FINO e DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri della sanità, dell'ambiente, dei trasporti e della navigazione e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

articoli di stampa (La Provincia Consentina del 26 marzo 2000, pagina 12) riportano la notizia secondo la quale presso la stazione ferroviaria di Sibari nel comune di Cassano Ionio (Cosenza) sui binari dell'ex rimessa delle locomotive, a fianco dei locali adibiti a mensa aziendale e dormitorio per i ferrovieri, a pochissimi metri in linea d'aria dall'esterno sono stati « parcheggiati » quindici vecchi vagoni ferroviari per i quali incombe il « rischio amianto »;

tali vagoni sono stati depositati circa dieci giorni or sono, a distanza di dodici giorni dalla partenza di altri vagoni con amianto, per la cui partenza grosse battaglie erano state condotte dalla cittadinanza locale, che si vedeva, e purtroppo si vede, minacciata dal pericolo di inquinamento ambientale, oltre che di attentato alla propria salute, che sembra oramai ammesso dalla stessa pubblica amministrazione, nel momento in cui riconosce un determinato periodo di prepensionamento ai dipendenti che sono rimasti a lungo a contatto con tali carrozze;

né valgono a tranquillizzare i cittadini le assicurazioni circa la saldatura che dovrebbe essere effettuata di porte e finestri delle suddette carrozze, dal momento che la loro situazione complessiva di vetustà e corrosione in più punti certamente non può garantire il loro effettivo e totale isolamento —:

se siano a conoscenza i Ministri interrogati delle denunce più volte effettuate da semplici cittadini e da istituzioni locali (per tutte il comune di Cassano Ionio) circa la gravissima situazione ambientale in cui versa l'intero territorio della Sibaritide, divenuta da più anni luogo di discariche abusive di ogni tipo con grave rischio per la cittadinanza e per la produzione agricola particolarmente pregiata in tale luogo;

da dove siano pervenuti i vecchi vagoni all'amianto, quali siano le operazioni che si intendono effettuare sugli stessi, in quanto tempo e quando si preveda di portarli via e la loro destinazione finale;

dove siano stati inviati, oltre un mese addietro, gli altri vagoni ferroviari all'amianto, per i quali erano state effettuate molte proteste;

quanti siano e come siano attualmente dislocati, sul territorio nazionale, i vecchi vagoni all'amianto e quale sia il programma per la loro eliminazione.

(3-05415)

(27 marzo 2000).

(Sezione 5 – Riapertura di un tratto della strada statale n. 124 in Sicilia)

E) Interrogazione:

GARRA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

la strada statale Anas n. 124 opera il collegamento dalla località Bivio Gigliotto, ai confini tra le province di Enna e Caltanissetta, alla città di Siracusa attraversando i comuni di San Michele di Ganzaria, Caltagirone, Grammichele, Vizzini, per poi proseguire nella zona montana della provincia di Siracusa;

l'asse medesimo collega il popoloso centro di Caltagirone ai centri di Gela, Piazza Armerina ad ovest, nonché alle frazioni del territorio del comune di Caltagirone (frazioni di Granieri, Santo Pietro e Piano San Paolo) verso sud-est;

da alcune settimane un movimento franoso ha costretto alla chiusura di un tratto della predetta statale in contrada Regalseme, impedendo i collegamenti con Grammichele e gli altri centri lungo la stessa statale n. 124 e rendendo impossibile i collegamenti con i comuni di Mazzarone, Vittoria, Comiso ed in genere della zona a sud-est della Sicilia;

non si è in grado di sapere con esattezza se i lavori idonei a rendere possibile la riapertura del tratto chiuso al traffico siano di prossima realizzazione o se vi siano già stati il finanziamento e l'appalto dei lavori;

il tutto ha comportato gravissimi disagi per il traffico locale ed intercomunale oltreché per gli agricoltori e gli operatori economici della zona del Calatino —:

se i fatti suesposti siano a conoscenza del Ministro interrogato;

se e quali siano gli interventi che si intendono attivare per la soluzione del grave problema e l'esecuzione dei lavori occorrenti per la riapertura al traffico del tratto stradale rimasto inagibile. (3-05510)

(6 aprile 2000).

(Sezione 6 – Progetto per la realizzazione di una cancellata intorno al Pantheon a Roma)

F) Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro per i beni e le attività culturali, per sapere – premesso che:

il patrimonio artistico della nostra nazione, circa il 65 per cento di quello mondiale, oltre a rappresentare un valore culturale incalcolabile rappresenta anche una risorsa di carattere economico, turistico e sociale;

il documento dell'Unesco denominato « Carta Venezia » del 1964 relativo alla conservazione dei monumenti afferma tra l'altro che « la conservazione dei monumenti è sempre facilitata quando possono essere utilizzati per fini sociali »;

la possibilità di rendere fruibile ai cittadini e visitatori il nostro patrimonio monumentale deve tenere conto della necessità di preservare e difendere gli stessi monumenti al fine di una loro conservazione;

oggi esistono strumenti e tecnologie avanzate in grado di consentire un adeguato livello di sicurezza e di tutela dei beni artistici favorendo al contempo il rispetto della piena fruibilità degli stessi;

nella città di Roma risiedono innanzitutto opere monumentali che meritano di essere protette senza pregiudicarne la fruibilità ai visitatori o mortificare il decoro architettonico secondo il comune senso estetico;

esistono alcune ordinanze del sindaco di Roma volte a istituire forme di maggior controllo delle zone monumentali di maggior pregio finalizzate a preservare l'integrità dei monumenti dagli attacchi di vandali;

recentemente il ministero interrogato ha programmato il ripristino delle « cancellate » intorno al Pantheon di Roma al

fine di difendere e preservare questo importante monumento, destinando al suddetto intervento una cifra che appare molto consistente;

tale intervento comporterà un inevitabile impatto ambientale tale da far riflettere sulla sua compatibilità urbanistica ed estetica rispetto alla zona di particolare valore e pregio –:

se siano state effettuate le opportune valutazioni rispetto alla possibilità di perseguire il fine della tutela del monumento compatibilmente con le esigenze di fruibilità dello stesso e la qualità del decoro estetico dell'area;

se, con la spesa programmata, non sarebbe stato possibile attivare delle forme di protezione altrettanto efficaci, ma più moderne e tecnologicamente avanzate rispetto a quella programmata;

se non sia possibile elaborare un progetto alternativo che persegua comunque il fine della tutela dell'area abbia un impatto ambientale ed estetico di minor rilievo.

(2-02360)

« Pistelli ».

(6 aprile 2000).

(Sezione 7 – Trasferimento al castello di Copertino – Lecce – di armi borboniche custodite al museo di Capodimonte – Napoli)

G) Interrogazione:

SINISCALCHI. — Al Ministro per i beni e le attività culturali. — Per sapere – premesso che:

la preziosa collezione di armi borboniche custodite presso il Museo di Capodimonte di Napoli, stando a quanto si è appreso nei giorni scorsi da alcuni organi di informazione, potrebbe presto lasciare la sede del capoluogo partenopeo per essere trasferita presso il castello di Copertino in provincia di Lecce;

l'armeria borbonica, composta da oltre duemila « pezzi » di originalissima fattura, rappresenta un patrimonio della città e della intera regione di inestimabile valore e di singolare rarità essendo completamente proveniente, da una eredità dinastica;

all'interno dei depositi custoditi presso il Museo di Capodimonte sono contenute le più autorevoli fonti di informazione e documentazione che testimoniano la produzione armiera di circa quattro secoli di storia;

numerose riviste di settore negli anni scorsi hanno pubblicato rilievi fotografici relativi alla conservazione delle citate armi borboniche custodite in Capodimonte evidenziandone il buono stato di conservazione;

la collezione di armi appartiene alla storia ed alla tradizione della città di Napoli che può e deve adeguatamente valorizzarla e custodirla;

un trasferimento del citato patrimonio storico ed artistico in una altra regione, a distanza di centinaia di chilometri dal capoluogo partenopeo, tradirebbe lo spirito della conservazione di una collezione che non può distaccarsi radicalmente da un contesto territoriale che ne pervade geneticamente la stessa essenza —:

se sia vero che la collezione borbonica è destinata, a breve, ad emigrare nel lontano castello di Copertino;

se il Ministro non ritenga inevitabile, nella ipotesi in cui la notizia dell'imminente trasferimento si rilevi fondata, adottare decisi provvedimenti finalizzati ad impedire che si determini una penalizzazione ingiustificata per l'intera collettività partenopea, intimamente legata alle radici ed alle tradizioni della sua gloriosa storia. (3-05853)

(19 giugno 2000) (ex 4-28666 del 29 febbraio 2000).

(Sezione 8 – Vendita all'asta della collezione di monete appartenute a Vittorio Emanuele III)

H) Interrogazione:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

il settimanale Famiglia Cristiana n. 12 del 26 marzo 2000 ha dato notizia di una particolarissima asta che sarà battuta il 20 aprile prossimo a cura della Numismatica Varesi;

l'asta sarà dedicata alle monete dell'ex-sovrano Vittorio Emanuele III, che raccolse, con grande competenza e passione, fin dalla giovane età, un numero di pezzi letteralmente eccezionale;

la collezione è frutto di scelta raffinatissima del sovrano, che utilizzò insigni artisti della Zecca di Roma quali Speranza, Canonica, Bistolfi, Motti, Mistruzzì e Romagnoli;

l'asta del 20 aprile propone 600 pezzi, di cui nove sono indicati come pezzi della più grande rarità, 99 estremamente rari, 90 rarissimi, 64 molto rari e 71 rari;

vale la pena di ricordare che la collezione è di proprietà del popolo italiano al quale venne donata da Vittorio Emanuele III e che, dunque, il Governo è da ritenersi depositario e custode;

appare incredibile che si possa consentire la vendita di una collezione che, al di là della sua valenza numismatica, contiene in sé un evidente interesse storico essendo appartenuta ad un sovrano del Regno d'Italia;

l'insensibilità che con tale atto si dimostra non rende onore a coloro che avrebbero dovuto semmai trovarle adeguata collocazione, in un quadro di precisa collocazione storica degli oggetti —:

se non ritenga di dover urgentemente intervenire al fine di evitare la volgarità di un'asta che depaupera un patrimonio numismatico e storico che deve essere garan-

tito al popolo italiano per espressa volontà del donante, recuperando la collezione medesima alla sua naturale destinazione museale.

(3-05436)

(28 marzo 2000).

(Sezione 9 – Razionale utilizzo di reperti del museo egizio di Torino non esposti al pubblico)

I) Interrogazione:

DELMASTRO DELLE VEDOVE e NUCIO CARRARA. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

negli scantinati del museo egizio di Torino pare che giacciono, del tutto inutilizzati, diecimila pezzi provenienti dall'antico Egitto;

la sovrintendente alle antichità egizie, dottoressa Anna Maria Donadoni, ha dichiarato testualmente su « Il Giornale » di sabato 1º aprile 2000, sulla pagina 4 dell'inserto delle province: « Nei nostri magazzini sono conservati materiali di seconda scelta, spesso oggetti identici a quelli già esposti »;

una copiosa raccolta di questo tipo va evidentemente rimeditata per un utilizzo che ne garantisca una fruibilità massimizzata per l'utenza, secondo criteri che eventualmente consentano il trasferimento dei « doppioni » ad altre realtà museali secondo un criterio sistematico che comunque individui un preciso percorso culturale —:

alla luce delle dichiarazioni rese alla stampa dalla dottoressa Anna Maria Donadoni, se non ritenga necessario predisporre un programma di razionale utilizzo dei « doppioni » contenuti negli scantinati del museo egizio di Torino, di concerto con altre realtà museali piemontesi disponibili ad accogliere i reperti egizi secondo precisi programmi culturali.

(3-05488)

(Sezione 10 – Scioglimento del rapporto contrattuale tra la compagnia aerea olandese KLM e l'Alitalia)

L) Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per sapere — premesso che:

la Compagnia aerea olandese Klm ha improvvisamente e unilateralmente sciolto il rapporto contrattuale che la legava all'Alitalia per la realizzazione della fusione tra le due società;

tal rescissione unilaterale appare motivata da ragioni inconsistenti e giuridicamente irrilevanti e che comunque non sembrano riguardare inadempimenti dell'Alitalia rispetto al contratto a suo tempo sottoscritto;

tal decisione della Klm ha determinato e determina gravi danni all'Alitalia e ai suoi azionisti come risulta, fra l'altro, dall'andamento del titolo in borsa;

pertanto tale rescissione, ingiustificata e dunque illegittima, comporta una responsabilità della Klm nei confronti dell'Alitalia, dei suoi azionisti e, quindi, dell'Iri;

conseguenzialmente non solo non vanno restituiti alla Klm i 200 miliardi dalla medesima versati, ma va richiesto il risarcimento dei gravissimi danni derivanti dall'illecito comportamento della Klm —:

quali iniziative politiche i Ministri competenti intendano assumere, anche in sede di Unione europea, nei confronti del Governo olandese (azionista di controllo della Klm) al fine di ottenere il risarcimento dei suddetti danni;

quali azioni giudiziarie il Governo italiano intenda promuovere, anche a li-

(4 aprile 2000).

vello europeo, nei confronti della Klm per la tutela della partecipazione Iri e dei piccoli azionisti;

quali azioni giudiziarie l'Alitalia intenda assumere nei confronti della Klm per il rispetto del contratto di fusione e, comunque, per il risarcimento dei danni subiti dall'azienda e dai suoi azionisti;

quali azioni l'Iri e l'Alitalia intendano assumere anche direttamente nei confronti

dei dirigenti della Klm responsabili della decisione di rescissione del contratto di fusione;

quali cautele il Governo e l'Iri intendano esercitare prima di approvare ipotesi di nuove fusioni, al fine di evitare il ripetersi di tali dannose evenienze.

(2-02380)

« Fiori ».

(2 maggio 2000).

**PROGETTO DI LEGGE: S. 1496-2157 — NUOVE NORME DI TUTELA
DEL DIRITTO D'AUTORE (TESTO RISULTANTE DALLO STRALCIO
DEGLI ARTICOLI 2, 3, 4 E 6 DEL PROGETTO DI LEGGE N. 4953,
APPROVATO, IN UN TESTO UNIFICATO, DALLA 2^a COMMISSIONE
DEL SENATO) (4953-bis)**

(A.C. 4953-bis – sezione 1)

ARTICOLO 1 DEL PROGETTO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1.

1. L'articolo 16 della legge 22 aprile 1941, n. 633, è sostituito dal seguente:

« ART. 16. — 1. Il diritto esclusivo di diffondere ha per oggetto l'impiego di uno dei mezzi di diffusione a distanza, quali il telegrafo, il telefono, la radiodiffusione, la televisione ed altri mezzi analoghi, e comprende la comunicazione al pubblico via satellite e la ritrasmissione via cavo, nonché quella codificata con condizioni di accesso particolari ».

(A.C. 4953-bis – sezione 2)

ARTICOLO 3 DEL PROGETTO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 3.

1. Alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 69 della legge 22 aprile 1941, n. 633,

sono aggiunte, in fine, le parole: « ovvero, non essendo stato esercitato il diritto di distribuzione, decorsi almeno ventiquattro mesi dalla realizzazione delle dette opere e sequenze di immagini ».

2. All'articolo 69 della legge 22 aprile 1941, n. 633, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 1-bis. Per i servizi delle biblioteche e discoteche dello Stato e degli enti pubblici è consentita la riproduzione in unico esemplare dei fonogrammi e videogrammi contenenti opere cinematografiche o audiovisive o sequenze di immagini in movimento, siano esse sonore o meno, esistenti presso le medesime biblioteche e discoteche dello Stato e degli enti pubblici ».

(A.C. 4953-bis – sezione 3)

ARTICOLO 4 DEL PROGETTO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 4.

1. Nell'articolo 161 della legge 22 aprile 1941, n. 633, il primo comma è sostituito dal seguente:

« Agli effetti dell'esercizio delle azioni previste negli articoli precedenti, possono essere ordinati dall'autorità giudiziaria la descrizione, l'accertamento, la perizia od il sequestro di ciò che si ritenga costituire

violazione del diritto di utilizzazione. Sono adottate, in quest'ultimo caso, le misure idonee a garantire la tutela delle informazioni riservate ».

(A.C. 4953-bis - sezione 4)

**ARTICOLO 5 DEL PROGETTO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

ART. 5.

1. L'articolo 162 della legge 22 aprile 1941, n. 633, è sostituito dal seguente:

« ART. 162. — 1. Salvo quanto diversamente disposto dalla presente legge, i procedimenti di cui all'articolo 161 sono disciplinati dalle norme del codice di procedura civile concernenti i procedimenti cautelari di sequestro e di istruzione preventiva per quanto riguarda la descrizione, l'accertamento e la perizia.

2. La descrizione e il sequestro vengono eseguiti a mezzo di ufficiale giudiziario, con l'assistenza, ove occorra, di uno o più periti ed anche con l'impiego di mezzi tecnici di accertamento, fotografici o di altra natura. Nel caso di pubblici spettacoli non si applicano le limitazioni di giorni e di ore previste per atti di questa natura dal codice di procedura civile.

3. Gli interessati possono essere autorizzati ad assistere alle operazioni anche a mezzo di propri rappresentanti e ad essere assistiti da tecnici di loro fiducia.

4. Alla descrizione non si applicano i commi secondo e terzo dell'articolo 693 del codice di procedura civile. Ai fini dell'articolo 697 del codice di procedura civile, il carattere dell'eccezionale urgenza deve valutarsi anche alla stregua dell'esigenza di non pregiudicare l'attuazione del provvedimento. Si applica anche alla descrizione il disposto degli articoli 669-octies, 669-undecies e 675 del codice di procedura civile.

5. Decorso il termine di cui all'articolo 675 del codice di procedura civile, possono essere completate le operazioni di descri-

zione e di sequestro già iniziate, ma non possono esserne iniziate altre fondate sullo stesso provvedimento; resta salva la facoltà di chiedere al giudice di disporre ulteriori provvedimenti di descrizione o sequestro nel corso del procedimento di merito.

6. Descrizione e sequestro possono concernere oggetti appartenenti a soggetti anche non identificati nel ricorso, purché si tratti di oggetti prodotti, offerti, importati o distribuiti dalla parte nei cui confronti siano stati emessi i suddetti provvedimenti e purché tali oggetti non siano adibiti ad uso personale, ovvero si tratti di opere diffuse con qualunque mezzo. Il verbale delle operazioni di sequestro e di descrizione, con il ricorso ed il provvedimento, deve essere notificato al terzo cui appartengono gli oggetti sui quali descrizione o sequestro sono stati eseguiti entro quindici giorni dalla conclusione delle operazioni stesse a pena di inefficacia ».

(A.C. 4953-bis - sezione 5)

**ARTICOLO 6 DEL PROGETTO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE
IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL
SENATO**

ART. 6.

1. L'articolo 163 della legge 22 aprile 1941, n. 633, è sostituito dal seguente:

« ART. 163. — 1. Il titolare di un diritto di utilizzazione economica può chiedere che sia disposta l'inibitoria di qualsiasi attività che costituisca violazione del diritto stesso, secondo le norme del codice di procedura civile concernenti i procedimenti cautelari.

2. Pronunciando l'inibitoria, il giudice può fissare una somma dovuta per ogni violazione o inosservanza successivamente constatata o per ogni ritardo nell'esecuzione del provvedimento ».