

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ROSY BINDI

La seduta comincia alle 10,10.

GIANPIERO BOCCI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Albonetti, Bocchino, Bonaiuti, Bongiorno, Bossi, Brugger, Brunetta, Buonfiglio, Casero, Cicchitto, Cirielli, Colucci, Crimi, D'Alema, Dal Lago, Donadi, Franceschini, Alberto Giorgetti, Giancarlo Giorgetti, Giro, Lo Monte, Lombardo, Lucà, Mantovano, Martini, Mazzocchi, Menia, Migliavacca, Migliori, Ravetto, Reguzzoni, Roccella, Romani, Sardelli, Stefani, Tabacci, Tremonti, Urso e Vito sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati in missione sono complessivamente sessantasei, 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 interpellanze urgenti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze urgenti.

(Rinvio dell'interpellanza urgente Rigoni - n. 2-00838)

PRESIDENTE. Avverto che, su richiesta dei presentatori e con il consenso del Governo, lo svolgimento dell'interpellanza urgente Rigoni n. 2-00838, concernente iniziative urgenti per il rilascio delle autorizzazioni necessarie per l'avvio dei lavori dell'infrastruttura autostradale Parma-Nogarole Rocca (Tibre), è rinviato ad altra seduta.

(Chiarimenti in ordine alla realizzazione del progetto di trasporto Civis di Bologna - n. 2-00833)

PRESIDENTE. L'onorevole Garagnani ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00833, concernente chiarimenti in ordine alla realizzazione del progetto di trasporto Civis di Bologna (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti*).

FABIO GARAGNANI. Signor Presidente, signor Ministro, questa interpellanza urgente, fra l'altro, non per causa del sottoscritto, giunge all'attenzione del Parlamento con un certo ritardo, perché mi è stato comunicato da rappresentanti del Governo che, in seguito a circostanze istituzionali, non avevano la disponibilità di tempo per rispondere; nonostante sia stata presentata il 28 settembre, con un lasso di tempo abbastanza limitato rispetto ad oggi, vi è quindi un certo ritardo.

In ogni caso i problemi permangono e, in questo lasso di tempo, si sono ulteriormente aggravati. Questo atto ispettivo fa riferimento a precedenti atti ispettivi e riguarda il progetto Civis Metrotranvia di

Bologna, che in questi anni ha provocato notevoli disservizi, perplessità — perplessità è un eufemismo — e devastazioni vere e proprie del centro storico medievale di Bologna, con contestazioni da parte di tutti i settori della società civile bolognese e che, in molti casi, hanno coinvolto anche responsabili del Governo.

La situazione, rispetto ad altre tre o quattro interpellanze che il sottoscritto ha presentato, è precipitata, anche in riferimento ad una verifica e ad una conseguente preoccupazione espressa dal presidente dell'Istituto italiano di sismologia sul fatto che il centro storico medievale di Bologna sia a rischio per il passaggio non solo dei filobus e degli automezzi, ma, soprattutto, per l'attraversamento del centro storico (già caratterizzato da una serie di lavori che lo rendono praticamente impercorribile) da parte del cosiddetto Civis.

La suddetta situazione si è ulteriormente aggravata perché un quotidiano locale, uno dei maggiori quotidiani locali — mi riferisco alla redazione bolognese del *Corriere della Sera* — ha pubblicato un *dossier* riservato degli istruttori di ATC, l'azienda che ha in cura la gestione e la manutenzione di questo automezzo, a dir poco preoccupante.

Leggo testualmente che questo *dossier*, consegnato anche a tutti i componenti della commissione tecnica ministeriale, che è composta da rappresentanti del Ministero e degli enti locali bolognesi, emiliani e romagnoli, fa riferimento a carenze significative in materia di sicurezza che riguardano sia i passeggeri sia il conducente, sia alla stessa possibilità di questo automezzo di non causare danni al manto stradale e soprattutto agli edifici, con le ripercussioni che ovviamente ne deriverebbero.

Vi sono alcune date e fatti significativi legati alla guida ottica, che si bloccherebbe se la telecamera si trovasse esposta al sole, e tutta una serie di controindicazioni, che non sto in questa sede ad illustrare.

Di fronte a ciò e al fatto che sono state investite cifre relevantissime, credo che il problema di un ente locale con-

sapevole delle sue responsabilità verso la cittadinanza — mi riferisco alla gestione precedente e alla fase commissariale, perché come lei sa, signor Ministro, il comune di Bologna è attualmente commissariato — sarebbe stato un logico ripensamento del tratto del Civis, almeno al fine di evitare danni ulteriori anche al centro storico.

In questo contesto, oltre alle preoccupazioni di Italia Nostra e a tutta una serie di riflessioni dei comitati civici, si è inserita recentemente anche un'ulteriore verifica dei ricercatori dell'Istituto italiano di sismologia, che hanno dimostrato che le due torri di Bologna, la Garisenda e la Asinelli, in particolare la Garisenda, rischierebbero un crollo per effetto del progetto. Questo dato è della settimana scorsa e vi è stata una relazione sottoscritta anche dal professor Enzo Boschi, presidente della Società italiana di sismologia e del quale ho chiesto l'audizione nella Commissione parlamentare competente, che dice che la torre Garisenda rischierebbe seriamente il crollo se questo progetto si realizzasse nella configurazione iniziale.

A tutto questo occorre aggiungere ben due inchieste giudiziarie: una promossa dal sottoscritto (un *dossier* di 21 pagine sulle modalità iniziali della legge sulla gara di appalto, in quanto il progetto è stato definito ed è stato aggiudicato ad una ditta per circostanze che non si sono poi verificate), e un'altra inchiesta giudiziaria, motivata da un esposto di Italia Nostra. Vi è quindi una situazione di estremo caos, conflittualità e incertezza, ribadita anche dal sovrintendente al Ministero per i beni e le attività culturali, che ha detto che sarebbe stato meglio per la sicurezza, per il decoro ambientale e per la tutela dei monumenti che il progetto Civis non fosse stato avviato.

Al riguardo io stesso ho fornito al Ministero tutta una serie di documentazioni e di articoli di stampa che mi riservo di ripresentare. Non sapevo infatti che fosse il viceministro Castelli a rispondere, ma agli altri suoi due colleghi sottosegretari, che mi erano stati indicati nelle

settimane scorse come i responsabili del Governo incaricati di rispondere alla mia obiezione, avevo inviato l'intera documentazione.

A questo punto le inchieste giudiziarie sono talmente significative che lo stesso commissario del Governo ha consegnato un *dossier* voluminoso ed è in attesa di ulteriori decisioni.

Alla luce di questo, pur rendendomi conto che vi sono precise disposizioni di legge che regolano questa delicata materia, pur rendendomi conto della concorrenza di varie autorità istituzionali, nonché del ruolo, se si vuole, marginale, ma non troppo, del Governo, che pure ha la disponibilità e ha investito anche in termini economici, pur rendendomi conto della presenza della regione, della provincia e soprattutto del comune, io avanzo la mia richiesta.

Prego il Governo di accertare questi stessi fatti, ma sono conclamati, e di riferire sulle due indagini giudiziarie, sulle quali, purtroppo, vi è stato il silenzio da parte delle autorità preposte, perché mi risulta che né il prefetto di Bologna né il commissario di Governo abbiano riferito in una prima fase. Ribadisco che vi sono ben due indagini giudiziarie avviate e a buon punto sul progetto Civis delle quali si è occupata la stampa cittadina e i maggiori quotidiani, *il Resto del Carlino* e *il Corriere della Sera*, edizione di Bologna.

Alla luce di queste considerazioni, l'interpellanza non a caso è urgente, perché si rischia gravemente di ledere il tessuto artistico della città e quella tipicità degli ambienti medievali che rendono bella e famosa Bologna in tutta Italia e perché oltretutto ci sono problemi di sicurezza dei viaggiatori oltre che degli autisti, denunciati da ATC Spa in un altro *dossier* voluminoso.

Credo che sia dunque opportuno un ripensamento anche alla luce degli interessi della città di Bologna e soprattutto una sospensione del progetto in questa fase, con un'assunzione di responsabilità del Governo che incida sugli enti locali, i quali — non ho timore a esprimermi in

questi termini — su tale vicenda si stanno comportando in modo irresponsabile.

Il progetto è stato definito, portato avanti da una giunta di centrosinistra. Pur riconoscendo — perché sulla stampa vi sono dichiarazioni dei maggiori collaboratori dell'ex sindaco, dei suoi predecessori, dei responsabili della provincia e della regione — che il progetto presenta alcuni aspetti che non sono assolutamente condivisibili, si è deciso di andare avanti comunque, prescindendo totalmente dagli interessi della città.

Occorre a questo punto, a mio modo di vedere, una pausa di riflessione, un « alt », un robusto « alt » definito dal Governo per la sua parte di responsabilità, che individui almeno i fattori che impediscono al progetto Civis di svolgere le finalità istituzionali per cui il progetto globale è stato concepito, alla luce di allarmi significativi che non sono ancora stati contestati.

Concludo esponendo l'ultima obiezione. Siamo in attesa — afferma il commissario di Governo — della pronuncia del comitato tecnico e della commissione tecnica. Ma quando di tale commissione tecnica fanno parte coloro che hanno predisposto il progetto, nutro seri dubbi sulla risposta, in un certo senso, quanto al farsi carico delle difficoltà sopravvenute (che forse dovevano essere previste), delle manchevolezze e delle lacune; oltre alla presenza di tre rappresentanti degli enti locali, i quali rispondono politicamente a chi li ha nominati, come è sempre successo, spesso non curandosi, al di là della loro volontà, di altri obiettivi che non siano quelli assegnati dal loro « datore di lavoro », cioè il comune di Bologna, la provincia, per una parte marginalissima, e la regione Emilia-Romagna.

Questa è la ragione per cui ho presentato l'interpellanza urgente in esame, insieme ad altri colleghi. Ringrazio il viceministro Castelli per la risposta che vorrà darmi.

PRESIDENTE. Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Castelli, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO CASTELLI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, in merito all'interpellanza in argomento, si ricorda che il progetto è stato approvato con specifico accordo di programma dalla regione Emilia-Romagna, dalla provincia di Bologna, dai comuni di Bologna e San Lazzaro di Savena e da ATC Spa il 15 maggio 2007. Tale accordo ha recepito in atti l'esito della procedura di controllo, prevedendo che il progetto esecutivo, elaborato per stralci dall'ATI aggiudicataria della gara, fosse oggetto di verifica di conformità alle prescrizioni derivanti dalla procedura di controllo (oltre a procedure previste dalla legge regionale n. 9 del 1999, sia per la VIA sia per lo *screening*) e da quelle scaturenti dalla conferenza di servizi, ed inoltre soggetto a validazione da parte degli enti locali.

Giova peraltro rammentare che spettano al comune di Bologna, beneficiario del finanziamento, le scelte funzionali, gestionali ed esecutive proprie della stazione appaltante, ed al Ministero per i beni e le attività culturali le decisioni in materia di aspetti architettonici e archeologici.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti interviene invece nella procedura approvativa del progetto per il rilascio del parere tecnico-economico, nonché del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza, ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980. Pertanto l'attività svolta dal Ministero costituisce solo una parte di una procedura approvativa più ampia che vede coinvolti, per le rispettive competenze, diversi enti locali ed amministrazioni.

Il Ministero per i beni e le attività culturali ha fatto conoscere che il progetto preliminare e quello definitivo del sistema Civis sono stati oggetto di autorizzazione negli anni 2002 e 2006, aprendo, in fase progettuale esecutiva, un tavolo di confronto con le amministrazioni precedenti al fine di minimizzare l'impatto delle opere nel contesto monumentale del centro antico di Bologna e, laddove possibile,

per restaurare, valorizzare e riqualificare ampi tratti del tessuto urbano coinvolto nell'intervento.

A partire dal 2008, sono state analizzate e valutate le migliori soluzioni relative all'attraversamento del Civis attraverso gli assi urbani ottocenteschi e novecenteschi. Non è stata autorizzata la realizzazione delle opere previste in progetto in Strada Maggiore e Via di San Vitale, ma soltanto la ripavimentazione della sede stradale con opportuni dispositivi di dissipazione delle vibrazioni dovute al traffico.

Entrando nel merito dei quesiti posti dagli interpellanti, si ritiene opportuno ricordare che, trattandosi di un sistema di trasporto innovativo, è stata istituita una commissione di sicurezza avente la funzione di valutare e verificare gli automatismi di guida e la loro compatibilità con il tracciato. La commissione, istituita con direttiva del Ministero delle infrastrutture e trasporti il 2 maggio 2005, è composta da tre rappresentanti nominati dal Ministero che rappresento, un rappresentante ciascuno della provincia, del comune di Bologna e della società di trasporto pubblico bolognese ATC Spa. Tra i compiti della commissione rientra quello di svolgere le funzioni di commissione di agibilità per l'espletamento delle verifiche e delle prove funzionali volte ad accertare le condizioni di sicurezza dell'impianto. Alla commissione è stata demandata per legge la responsabilità di verificare la sussistenza delle condizioni di sicurezza per la circolazione stradale indispensabili per garantire il transito del mezzo nello specifico contesto della viabilità di Bologna.

I lavori della commissione sono attualmente in corso con la valutazione dei problemi di malfunzionamento evidenziati nell'interpellanza in esame. Va altresì rilevato che la società ATC, stazione appaltante e soggetto attuatore del progetto Civis, non ha ancora preso in consegna alcun mezzo, subordinando il passaggio di proprietà ai risultati delle attività della commissione di sicurezza, alle prove condotte dai propri autisti ed ai successivi adempimenti contrattuali.

Il comune di Bologna ha comunicato il proprio intendimento di attendere la conclusione dei lavori della commissione di sicurezza, riservandosi di assumere tutti i provvedimenti conseguenti alla luce di quanto potrà emergere dai lavori della commissione medesima.

Allo stato attuale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non può che attendere la conclusione dei lavori ai fini della verifica sulla sussistenza dei requisiti di sicurezza del realizzando impianto. Ovviamente, nell'eventualità che non sia possibile proseguire nella realizzazione dell'intervento sarà cura del Ministero interessare il CIPE circa le iniziative da intraprendere in merito al contributo assegnato, anche ai fini dell'eventuale blocco dei finanziamenti.

È evidente infine che qualunque iniziativa relativa al rapporto contrattuale in corso per l'esecuzione dell'intervento in parola è rimessa integralmente al soggetto beneficiario del contributo, ovvero al comune di Bologna, che se ne assume le conseguenti responsabilità.

Quanto, infine, alle indagini giudiziarie, si segnala che per dettato costituzionale il nostro Dicastero non ha alcuna possibilità di intervento.

PRESIDENTE. L'onorevole Garagnani ha facoltà di replicare.

FABIO GARAGNANI. Signor Presidente, la risposta del rappresentante del Governo è esaustiva per alcuni punti mentre, per altri, a mio modo di vedere, si trincerava troppo dietro un'autonomia degli enti locali e una sostanziale irresponsabilità dell'Esecutivo medesimo.

Di fronte ad alcuni fatti particolarmente significativi, credo che il Governo potrebbe incidere maggiormente — è quello che auspico — sul ruolo dei rappresentanti del medesimo nella commissione preposta ad una verifica delle situazioni di sicurezza di questo progetto.

L'ho detto, non faccio processi alle intenzioni, perché non è la prima volta che accade che i tecnici, nominati dagli enti che hanno di fatto affidato il lavoro,

difendano il loro progetto a prescindere dalle risultanze delle indagini, dei dossier documentati e della realizzazione pratica dell'opera iniziata.

I disagi dei cittadini di Bologna sono evidenti. Ho posto alcuni problemi che riguardano la possibilità o meno che certi edifici del centro storico, di epoca medievale, possano sussistere nonostante il passaggio di questo progetto chiamato Civis. A tale proposito ci sono molte problematiche e non c'è nessuna certezza, anzi la certezza è che questi edifici rischiano molto e gravemente di essere lesi nella loro identità e struttura (mi riferisco ad esempio alle due torri).

Su questo aspetto, denunciato — lo ripeto — dal presidente dell'Istituto italiano di sismologia, c'è stata la totale indifferenza degli enti locali (del comune di Bologna e del commissario di Bologna), i quali dicono di voler aspettare i risultati della commissione tecnica.

Allora, al Governo chiedo di farsi carico in ogni caso del *dossier* dei dirigenti e dei tecnici dell'ATC, non del presidente dell'ATC, che risponde politicamente a chi l'ha nominato, ma dei tecnici e dei dirigenti che denotano una serie di disfunzioni significative. Inoltre, gli chiedo di non entrare sicuramente nel merito dell'operato della magistratura, che una volta tanto fa il suo dovere, però di essere a conoscenza di due indagini particolarmente significative della magistratura bolognese su aspetti significativi di Civis e, in ultima analisi, di prendere in considerazione anche le dichiarazioni di esponenti istituzionali (tra cui anche quella, ultimamente, della sovrintendente ai beni architettonici e culturali la quale ha affermato che sarebbe stato meglio che il progetto Civis non ci fosse stato), oltre che di altri tecnici che sono stati chiamati da Italia Nostra e da diverse associazioni per la tutela ambientale e artistica di questo progetto. Si diceva una volta nei dibattiti conciliari: *placet, non placet, placet iuxta modum*; ecco, posso allora affermare: *placet iuxta modum*, cioè la mia è una soddisfazione parziale per la risposta del Governo, risposta che

non imputo certamente al Viceministro Castelli, ma anche ad una caratterizzazione consociativa che da troppo tempo caratterizza l'operato di tutti i Governi. Credo che, invece, bisognerebbe, in certe circostanze, avere il coraggio di porsi anche contro l'opinione degli enti locali, sempre nell'ambito della legalità istituzionale, quando certe realizzazioni di fatto non rispondono a determinati criteri di legalità e, ovviamente, di interesse dei cittadini che dovrebbero essere i diretti beneficiari. Questa è la ragione per cui mi dichiaro ovviamente parzialmente soddisfatto, soprattutto per l'ultima parte in cui il Governo, tramite l'autorevole espressione dell'onorevole Castelli, si è dichiarato disponibile ad una seria riconsiderazione, per la parte di sua competenza, per quanto riguarda i finanziamenti e, indubbiamente, a porre in essere un'azione incisiva di stretta verifica di ciò che non va.

Il mio, allora, è un richiamo ad essere sempre più energici e decisi quando si tratta di verificare queste opere colossali che coinvolgono anche interessi che fuoriescono dalla struttura eminentemente amministrativa e a farsi carico veramente di denunce che sono motivate non da pure proteste politiche, ma dalla realtà dei fatti, che sono trasversali e vengono dagli ambienti più eterogenei della società bolognese, preoccupati per il mantenimento di un centro storico che è un autentico gioiello, come quello di tante città d'Italia. Allora, non vorrei che prevalesse la ragion di Stato per cui per tutelare una presunta pace istituzionale si sancisce la rovina di un centro storico e, soprattutto, un'illegalità e un'ingiustizia. Pertanto il mio è un invito al Governo a tenere gli occhi aperti, a condizionare in modo significativo i propri rappresentanti, a non farsi ingannare dai rappresentanti degli enti locali bolognesi ed emiliano-romagnoli, proprio nel supremo interesse di una corretta amministrazione (*Applausi di deputati del gruppo Popolo della Libertà*).

(Chiarimenti in merito ai tempi di realizzazione, ai costi e alle fonti di finanziamento dell'opera di ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria – n. 2-00850)

PRESIDENTE. L'onorevole Libè ha facoltà di illustrare l'interpellanza Casini n. 2-00850, concernente chiarimenti in merito ai tempi di realizzazione, ai costi e alle fonti di finanziamento dell'opera di ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*), di cui è cofirmatario.

MAURO LIBÈ. Signor Presidente, signor Viceministro, qui ci troviamo a discutere, per l'ennesima volta, di un tema che non è solo responsabilità o necessità di questo Governo, ma che si trascina, che è lungo, come ci dimostrano solo le cifre, che parte da lontano. Infatti, quando si realizzò la Salerno-Reggio Calabria ci vollero 11 anni, adesso siamo nel rifacimento con le tecnologie degli anni Duemila e siamo ancora qui a parlarne dopo quasi il doppio del tempo. I fatti che sono avvenuti, le dichiarazioni che sono state fatte dal Presidente del Consiglio in quest'Aula non più tardi di una settimana fa, gli articoli di una serie di autorevoli testate della stampa nazionale, ci portano ancora a chiedere delucidazioni al Governo, ma più che per le notizie, proprio per i fatti stessi.

Infatti una settimana fa il Presidente del Consiglio diceva che la Salerno-Reggio Calabria sarebbe stata completata entro il 2013. Guardiamo nel sito dell'ANAS, 29 settembre 2009, si parla del 90 per cento entro il 2014. Il consiglio di amministrazione dell'ANAS di ieri, con tanto di annunci ufficiali, ha dichiarato che sarebbe stata completata la realizzazione per l'86 per cento entro il 2013. Dunque qui c'è un balletto di date che guardando le cifre – 86 per cento – in Italia potrebbe anche sembrare quasi

completamento ma noi sappiamo cosa comporta non concludere l'opera entro il 2013 come è stato promesso, già oltre i tempi: vuol dire mancare 60 chilometri di questa autostrada. Oltretutto l'ANAS ieri annunciava che mancano anche 2 miliardi e mezzo di euro e, proprio il giorno in cui il Presidente del Consiglio in questa sede annunciava il completamento, 15 minuti prima la VIII Commissione, Ambiente, territorio e lavori pubblici, dava il parere favorevole alla delibera del CIPE che tagliava i fondi a quest'opera. Poi c'è tutta la vicenda che riguarda la gestione più pratica. Infatti ieri il consiglio di amministrazione dell'ANAS ha denunciato un'altra volta tutta una serie di atti criminosi che impediscono uno svolgimento rapido alle imprese che subiscono tutta una serie di atti criminosi. Come abbiamo letto in un articolo di un giornale la settimana scorsa — ma non ce lo doveva ricordare questa testata — si susseguono da tempo le voci della famosa tassa del 3 per cento che viene pagata. Smentite vere con i fatti non ne abbiamo mai avute. Dunque, nonostante vari interventi compiuti dalle autorità e dagli organi di polizia che sono stati messi in atto proprio per evitare questo massacro su un tratto autostradale che non riguarda il sud ma tutto il Paese, lo sviluppo economico e lo sviluppo turistico, un'autostrada che specialmente è stata utilizzata da moltissimi cittadini italiani che non provengono dal nostro Mezzogiorno. Poi l'ultimo fatto è quello che abbiamo appreso — anche su questo chiediamo delucidazioni — che l'ultimo tratto non verrebbe completato per motivazioni di impatto sulla città di Reggio Calabria. Da quello che leggiamo il sindaco avrebbe chiesto soluzioni diverse. Dunque, per ora si taglierebbe l'ultimo lotto che è di 22 chilometri. Se ne farebbe soltanto la metà però con costi che sono pari al 78 per cento, sempre da quello che apprendiamo, delle risorse che erano state stanziare per fare tutti i 22 chilometri, tenendo conto che l'ultima parte stralciata è proprio la parte più complessa perché sarebbe

quella che passa in mezzo alle case all'interno del centro abitato di Reggio Calabria e dunque con un impatto di costi notevole.

Noi, signor Viceministro, le rivolgiamo una domanda senza polemica, ma proprio con l'impegno e l'intento, la sollecitazione e la voglia di collaborare a risolvere un problema che ormai, come dicevo, interessa tutto il percorso della cosiddetta seconda Repubblica e rivela l'incapacità di uno Stato a risolvere quello che è diventato l'emblema dell'incapacità di realizzare opere pubbliche importanti in questo Paese. Dunque le chiediamo tutto quanto ho appena esposto, aggiungendo una osservazione riguardante l'ultimo tratto. Si è parlato anche di un indennizzo importante alla società appaltatrice che non dovrebbe realizzare l'ultima parte ma proprio per questo le chiediamo se nel corso della realizzazione di quest'opera sono stati tanti gli indennizzi dati ad aziende che non hanno potuto, sembra, non per loro colpa — ma anche le colpe sarebbero sempre da accertare — completare i lotti e si sono viste recapitare importanti pacchetti di denaro dei cittadini italiani.

PRESIDENTE. Il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Roberto Castelli, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO CASTELLI, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti.* Signor Presidente, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria è un progetto unico nel suo genere, in quanto attraversa gli Appennini lucani e calabresi per oltre il 50 per cento dell'intero percorso, pertanto più di 200 chilometri di autostrada si inerpicano su un tracciato di montagna impervio, che raggiunge la quota altimetrica autostradale più alta d'Europa, a Campotenesse, in Calabria.

La complessità dell'opera è dovuta anche al fatto di aver dovuto progettare e costruire la nuova autostrada in sovrapposizione a quella esistente, mantenendo ininterrotto il flusso veicolare, con l'obbligo di ridurre al minimo il disagio degli

utenti. Si ricorda che questa scelta, che oggi possiamo sicuramente definire sbagliata, è stata presa da Governi estranei a quello attuale.

I primi lavori di ammodernamento dell'A3 sono iniziati nel 1998, ma i lavori per la realizzazione della nuova autostrada hanno avuto un vero impulso nell'anno 2001 e pieno sviluppo successivamente all'introduzione della legge obiettivo, quindi a partire dal 2002. Il progetto complessivo è suddiviso in 58 interventi e, precisamente, in 12 macrolotti e 46 lotti. In precedenza vi erano stati soltanto 20 piccoli appalti relativi a singoli lotti, avviati a partire dal 1998, con un'estensione media inferiore a 7 chilometri per un investimento complessivo di appena 600 milioni di euro.

La stima per la realizzazione *ex novo* della vecchia autostrada senza traffico era stata calcolata in 11 anni, poi realizzata in realtà dal 1962 al 1974. Consideriamo quindi un successo tecnologico il fatto che l'attuale progetto di realizzazione di una nuova autostrada, in presenza del traffico, è stato stimato in 12-13 anni.

Allo stato, i lavori ultimati, in corso o in appalto sulla nuova autostrada che saranno completati entro il 2013, riguardano 383 chilometri, pari a circa l'86 per cento dell'intero nuovo tracciato (previsto in 443 chilometri), e gli stanziamenti ad oggi resi disponibili, che ammontano a 7,36 miliardi di euro, consentono di finanziare tutti gli interventi in esecuzione, appaltati, in fase di contrattualizzazione, contrattualizzati e non cantierati e quelli già in fase di gara d'appalto (come già detto, per complessivi 383 chilometri). Per la realizzazione delle tratte in avanzata fase di progettazione, per un'estensione di circa 60 chilometri, sono ancora necessari circa 2,5 miliardi di euro di nuovi finanziamenti. Il costo finale dell'intera opera di costruzione ammonterà a circa 9,8 miliardi di euro, ossia intorno ai 22 milioni di euro a chilometro, inferiore quindi, per esempio, a quanto impiegato per il passante di Mestre, per cui si sono spesi circa 30,5 milioni di euro al chilo-

metro ed al costo prospettato per la variante di valico di circa 50,2 milioni di euro al chilometro.

Relativamente all'affidamento originario del tratto Scilla-Reggio Calabria il prezzo ammontava per l'intero tratto a 496 milioni di euro e con lo stralcio (Scilla-Campo Calabro e Campo Calabro-Reggio Calabria) sono stati decurtati 174 milioni di euro. Il costo dopo l'adeguamento è stimato in 415 milioni e la differenza è sostanzialmente composta dall'adeguamento dei prezzi che si è registrato nei sei anni intercorsi dall'approvazione del progetto esecutivo ad oggi.

Si evidenzia che se non ci fosse stato lo stralcio, i prezzi sarebbero comunque lievitati del 20 per cento circa per l'adeguamento dal 2002.

Per quanto riguarda il lamentato definanziamento da parte del CIPE, si ricorda che si tratta soltanto di una rimodulazione degli investimenti e non di un definanziamento; i fondi sono serviti alla costituzione del Fondo ambiente per l'assetto idrogeologico del Mezzogiorno, emergenza dettata ormai un anno fa dai drammatici fatti dell'alluvione di Giampileri.

In ordine alla denunciata tassa del 3 per cento che sarebbe stata imposta dalla malavita organizzata a tutte le imprese che lavorano a qualunque titolo sull'autostrada, si possono assicurare gli interpellanti che tale eventualità si ritiene sia da escludersi.

Infatti, la contabilità adottata dall'ANAS prevede procedure rigide e articolate basate sulla misurazione delle opere eseguite, sull'applicazione alle quantità accertate dei singoli prezzi contrattuali, offerti e previsti, il che fa sì che i pagamenti riconosciuti all'appaltatore siano precisi e conformi a quanto previsto nel progetto appaltato. Non sarebbe possibile, pertanto, riconoscere nei confronti dell'appaltatore lavori non effettuati o quantità non realizzate.

Gli onorevoli interpellanti hanno quindi rilevato i gravi aspetti attinenti alla sicurezza e le infiltrazioni malavitose nella realizzazione dei lavori.

Voglio ringraziare gli interpellanti per aver riconosciuto l'impegno che questo Governo sta profondendo per combattere proprio le organizzazioni malavitose, a cui viene fatto riferimento a tutti i livelli e in tutte le aree del Paese, non solo nel Sud.

Proprio su questo argomento, si è tenuto nella giornata di ieri un apposito consiglio di amministrazione dell'ANAS alla presenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteoli presso il cantiere del V macrolotto della nuova Salerno-Reggio Calabria, a Palmi, per discutere della situazione dei lavori e delle iniziative per il contrasto degli atti criminali intimidatori.

Lo straordinario impegno economico connesso ai lavori della nuova autostrada espone l'ANAS, così come gli appaltatori, i contraenti generali, gli affidatari e tutte le imprese impegnate nei lavori, ad una serie di azioni intimidatorie e a tentativi di infiltrazioni criminali. Dal 2005 al settembre 2010 si sono verificati 215 atti criminosi (attentati, intimidazioni, minacce, incendi dolosi di mezzi, furti, eccetera).

In particolare: 185 episodi criminosi sul V macrolotto (16 minacce a mano armata; 3 esplosioni di arma da fuoco contro mezzi di cantiere; 51 danneggiamenti a mezzi; 13 incendi dolosi; 102 furti); 17 episodi criminosi sul VI macrolotto (2 incendi; 7 danneggiamenti; 6 furti; 2 minacce).

Il sensibile minor numero di azioni criminali sul VI macrolotto è da attribuire, con molta probabilità, al più recente inizio dei lavori, avviati principalmente la scorsa estate.

Ricordo che il danneggiamento delle macchine da cantiere costituisce un'azione particolarmente grave. Si tratta infatti di mezzi sofisticati ad alta tecnologia, i cui pezzi di ricambio non sono di immediato reperimento e il cui danneggiamento provoca, quindi, il blocco dei lavori anche per settimane. In altre parole, il danno indiretto, principalmente dovuto ai maggiori tempi di costruzione, supera di gran lunga il valore dei danni materiali prodotti.

L'azione di contrasto alle infiltrazioni criminali ha consentito, in particolare sul V e VI macrolotto, di far pervenire dalle competenti prefetture 109 informative interdittive nei confronti di altrettante ditte, di cui 62 già contrattualizzate ed operanti, ed ha comportato l'estromissione forzata delle imprese dai cantieri, con immaginabili conseguenze legate ai lunghi tempi di allontanamento e la successiva sostituzione.

Inoltre, l'ANAS rivolge particolare attenzione al controllo dei materiali e, in speciale modo, alla produzione di calcestruzzi, in passato oggetto di tentativi di infiltrazione criminale soprattutto nella fase di fornitura. Per il solo V macrolotto sono stati fino a oggi impiegati circa 930 mila metri cubi di calcestruzzi, su cui sono stati effettuati 17.600 prelievi di calcestruzzo fresco e circa 1.750 carotaggi di calcestruzzo indurito.

In esito alle verifiche e controlli diretti sul V macrolotto e sugli altri principali cantieri, operati con l'ausilio del centro sperimentale stradale di Cesano, sono stati emessi singoli rapporti seguiti da successivi riscontri e *follow up*, nei quali si è accertata la rispondenza dei calcestruzzi utilizzati.

Dove i controlli sui materiali hanno dato risultati non conformi alla norma, l'alta sorveglianza ANAS ha contestato il lavoro svolto e in alcuni casi si è dovuto demolire e ricostruire le opere.

L'ANAS ha intrapreso un percorso di integrazione con le istituzioni pubbliche interessate alla sicurezza, alla trasparenza e alla legalità nei pubblici appalti. A questo fine è stato sottoscritto un accordo con la Direzione investigativa antimafia, con la quale è stato realizzato un progetto formativo rivolto a tutti i dirigenti e funzionari della DIA impiegati in attività del mondo dei lavori pubblici e che è finalizzato a fornire una conoscenza sui principali aspetti teorico-pratici, dalla individuazione dell'opera alla fase di gara, con particolare approfondimento delle tipologie di cantiere e di appalti.

Ad oggi sono già stati formati venti dirigenti della direzione centrale di Roma

ed altri venticinque parteciperanno nei prossimi giorni al corso rivolto ai dirigenti di Firenze, Roma e Napoli. L'ANAS ha inoltre ipotizzato la realizzazione di una articolata ed integrata rete di videosorveglianza che al momento è parzialmente presente in alcuni siti (ad esempio nei campi base), per monitorare ventiquattr'ore su ventiquattro le diverse aree sensibili e particolarmente esposte. La videosorveglianza dovrà confluire presso le sale operative dirette e coordinate necessariamente da rappresentanti delle forze dell'ordine, unici abilitati all'intervento nel caso vengano commessi atti illeciti, peraltro anche coadiuvati da personale ANAS.

Le sale operative sarebbero ospitate in moduli, la cui realizzazione è già prevista nei capitolati speciali d'appalto, attualmente già allestiti nei campi base dei macrolotti. Adeguatamente attrezzate, potrebbero operare ventiquattr'ore su ventiquattro impiegando almeno due operatori delle forze dell'ordine coadiuvati da operatori dell'ANAS. In attesa dell'entrata a regime delle sale operative, tenendo conto della straordinarietà dei tempi presenti e della necessità ed urgenza di proteggere il lavoro, le maestranze e le opere in costruzione, questa società ha ritenuto che l'attuale situazione richieda ulteriori ed immediate iniziative eccezionali, limitate nei tempi e nei luoghi, quindi esplicitamente il quinto e il sesto macrolotto, per consentire il controllo del territorio e dei punti sensibili dei cantieri. Un controllo che può avvenire solo attraverso il presidio costante e reale da parte delle forze dell'ordine.

Concludendo, voglio confermare l'impegno assunto dal Governo per il completamento di tutti i lavori di ammodernamento per la fine del 2013.

PRESIDENTE. L'onorevole Libè ha facoltà di replicare.

MAURO LIBÈ. Signor Presidente, signor Viceministro, la ringrazio anche per la risposta che ci ha dato che però non mi permette di dichiararmi soddisfatto

per alcuni motivi: prima lei ci ha parlato della complessità dell'opera, di una progettazione che viene da lontano, di una scelta tecnica che non avete condiviso, dell'esigenza di mantenere al minimo il disagio degli utenti. Sono questioni che condividiamo ma che non si sono poi nella realtà trovate realmente applicate. Questo problema parte dal 1998, anno a partire dal quale si sono susseguiti vari governi, governi di centrodestra, di alcuni dei quali anche noi, come Unione di Centro, abbiamo fatto parte — preciso questo perché la correttezza mi sembra sempre d'obbligo — però la situazione è che, da dodici anni e più, questa opera non trova compimento. Gli interventi sono tanti, le risorse necessarie sono tante anche loro. Mi ha colpito anche il passaggio sull'adeguamento dei prezzi perché la lentezza porta anche a una serie di aumenti di costi notevoli che ricadono naturalmente, e specialmente adesso in tempi difficili, sulle tasche dei cittadini: il famoso Pantalone a proposito del quale, nonostante voi affermiate sempre di non infilare le mani nelle tasche, in un modo o nell'altro (giacché se non si infilano le mani nelle tasche si aumentano i costi, o comunque si danno meno servizi da un'altra parte) in pratica è come aumentare le tasse, perché le tasse servono per questo. Lei ha parlato di una rimodulazione degli investimenti all'interno delle valutazioni, dell'attività, fatta dal CIPE che ha chiesto un parere anche a noi componenti della VIII Commissione. La rimodulazione è accettata in base anche all'effettiva avanzata dei lavori ma qui non si tratta di una rimodulazione, qui sono passati soldi da opere infrastrutturali ad altro tipo di attività, necessaria, lo abbiamo sempre sostenuto, ma le risorse andavano trovate in altri capitoli perché altrimenti se tagliamo gli investimenti per fare la cosiddetta tutela del territorio, la manutenzione, rischiamo davvero di tutelare il territorio ma di non incentivare lo sviluppo.

Apprendo con soddisfazione la sua categorica affermazione che dice: non esiste questa tassa del 3 per cento. Essendo voci,

prendo per buono quanto mi spiega il signor Viceministro. Ci auguriamo che siano voci che, alla fine, non trovino più rispondenza, anche se tutti noi, parlando con imprenditori (ma ognuno racconta la sua e, come dicevo, noi prendiamo per buono quello che ha detto), temiamo che purtroppo non sarà una tassa del 3 per cento, saranno altre modalità.

Anche l'elenco spaventoso dei danneggiamenti che percepiamo, ma non in numeri così elevati, ci dimostra che c'è un problema, reale e forte, di tutela: non delle aziende, che vanno tutelate, ma prima di tutto delle risorse dello Stato e di quei cittadini che, da tanto tempo, aspettano la realizzazione di un'opera che dimostra, per ora, la mancanza di uno Stato forte. E non parlo di un Governo, ma proprio di uno Stato in senso molto più ampio.

Dunque, come dicevo, se dovessimo ascoltare quanto affermato dal signor Viceministro, mi potrei dichiarare parzialmente soddisfatto e la ringrazio ancora per quello che ha detto, ma i fatti, purtroppo, continuano a essere diversi.

Il problema della legalità ci preoccupa perché, nonostante gli interventi che abbiamo riconosciuto (e lei ha apprezzato il nostro riconoscimento), i fatti di illegalità sono ancora tanti, numerosi, purtroppo non solo su questa opera.

Il Governo ha spiegato cosa è stato fatto e ha parlato anche di colpe di altri, ma il Governo da lei rappresentato esercita la guida di questo Paese da tempo, dunque bisogna guardare avanti e cercare di risolvere questo annoso problema. Infatti, si può attribuire anche una parte di responsabilità ad altri, ma sicuramente da parte vostra c'è una sbagliata e continuata capacità, o sbagliata volontà, di programmare.

Infatti, le tre dichiarazioni che ho citato nell'illustrazione dei nostri quesiti dimostrano che, in pochi giorni, l'ANAS ha detto una cosa, il Presidente del Consiglio ne ha detta un'altra e l'ANAS ha rivisto questa posizione col consiglio d'amministrazione di ieri. Non credo che in pochi giorni siano cambiate le programmazioni. Probabilmente da parte di

qualcuno vi è la necessità di lanciare mediaticamente, attraverso i mezzi televisivi, uno *spot*, ma chi attraversa quelle infrastrutture tutti i giorni sa che, purtroppo, lo *spot* non funziona, basti pensare ai ritardi, ai costi, allo stare in automobile. Il Governo parla della famiglia, io dico sempre che la famiglia si tutela in tanti modi: anche tenere meno il lavoratore in automobile, per consentirgli di stare un po' più con i propri figli, rappresenta già una tutela e una difesa della famiglia. Invece noi, in tante iniziative, non glielo permettiamo.

Dunque, come dicevo, da parte vostra c'è una programmazione sbagliata, disordinata o, quanto meno, ottimista, molto ottimista: un piccolo imprenditore, quando costruisce un'abitazione, anche la più piccola, mette in conto alcuni imprevisti, che ci sono. Qui non ne è stato messo in conto nemmeno uno, qui non si cerca neanche di gestire gli imprevisti, ma si apprendono quando ce li troviamo di fronte.

Nel concludere, la ringrazio ancora per la sua risposta. Sono convinto che, da parte sua, vi sarà la volontà per spingere verso una soluzione positiva di questa opera. Riconosciamo, proprio alla sua persona, una praticità. Tuttavia, si tratta di una praticità che dovrebbe essere anche conseguente, non a lei, ma a tutto il Governo, perché i passi si fanno uno alla volta. Completiamo la Salerno-Reggio Calabria e il giorno dopo iniziamo a parlare di ponte sullo Stretto: l'impressione è che, per vestirsi, prima ci si metta il cappello e poi si pensi a tutto il resto (*Applausi dei deputati del gruppo Unione di Centro*).

***(Iniziativa per eliminare e prevenire i gravi danni all'ambiente causati dalla diffusione delle buste di plastica
- n. 2-00841)***

PRESIDENTE. L'onorevole Cosenza ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00841, concernente iniziative per eliminare e prevenire i gravi danni all'ambiente causati dalla diffusione delle buste di plastica (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti*).

GIULIA COSENZA. Signor Presidente, signor sottosegretario, il tema al centro di questa interpellanza urgente ha, a mio parere, grande importanza sul piano della tutela dell'ambiente, della salute umana, della conservazione dell'integrità e della bellezza del nostro Paese; per questo motivo sono già intervenuta altre volte su questo tema.

Ogni anno miliardi di buste di plastica vengono abbandonate nell'ambiente e particolarmente grave è la situazione relativa al mare. Il mondo scientifico ha definito nefasti gli effetti delle buste di plastica visto che sono necessari 20 anni affinché si degradino, e nel corso di questo periodo rilasciano sostanze chimiche dannose per l'ambiente, l'ecosistema marino e la salute umana.

Dall'altra parte viene causato un danno all'industria del turismo, così importante soprattutto per il Mezzogiorno del nostro Paese, perché, ovviamente, un mare inquinato e sporco allontana i turisti e rovina l'immagine del nostro Paese che, pure nell'immaginario collettivo internazionale, è culla dell'arte, della civiltà, del buon vivere e delle bellezze ambientali e paesaggistiche.

Soprattutto, penso che dovremmo essere all'avanguardia nella tutela dell'integrità del contesto ambientale e del mare che ci circonda, per proporci anche all'estero con una marcia in più, degna della fama che ci caratterizza, piuttosto che andare al traino dell'Europa che, periodicamente, ci richiama al rispetto delle direttive.

Queste preoccupazioni e questi auspici nascono dalla constatazione di dati inquietanti, come quelli contenuti nel rapporto « Rifiuti marini: una sfida globale » a cura del programma ambientale delle Nazioni Unite, che quantifica in circa l'8 per cento l'incidenza delle buste di plastica nel totale dei rifiuti che ogni anno l'inciviltà di troppe persone disperde nel mare Mediterraneo.

Ci rendiamo ben conto della gravità della situazione, e del perché sia necessario un cambio di mentalità verso un problema specifico di fronte al quale, nono-

stante una sensibilità crescente, sul piano generale vige ancora un sentimento di generalizzata indifferenza.

In generale la maggiore fonte di deturpamento e inquinamento originata dall'uomo nel Mediterraneo è costituita dai mozziconi di sigaretta, i quali rappresentano da soli il 27 per cento della spazzatura abbandonata in mare; poi figurano le buste di plastica, alle quali possiamo sommare, per analogia, anche le bottiglie di plastica, le quali sono invece al terzo posto. Nel complesso, la plastica costituisce la seconda peggiore minaccia per l'ecosistema marino e per l'economia legata al turismo nel mare Mediterraneo.

Il tema della riduzione delle buste di plastica non biodegradabili è, quindi, assolutamente cruciale per la tutela dell'ambiente, della salute e del buon nome dell'Italia. A confermarcelo ancora una volta — come spesso avviene per i temi legati all'ambiente, e rispetto ai quali l'Italia tende ad arrivare in ritardo — sono le esperienze effettuate in Paesi esteri, o a livello di legislazione comunitaria. Basta notare, infatti, come in molti Paesi, sia in Europa che al di fuori di quest'ultima, dalla Francia all'Australia, da alcuni Stati degli USA alla Cina, siano già stati presi provvedimenti in proposito, con la messa al bando delle buste di plastica.

Basti, ricordare che l'articolo 29 della direttiva europea 2008/98/CE sulla riduzione dei rifiuti, il cui decreto legislativo di attuazione è attualmente all'esame della Commissione ambiente della Camera dei deputati, impone agli Stati membri l'adozione di programmi di prevenzione dei rifiuti e che, soprattutto, l'articolo 10 della stessa direttiva, intervenendo sul nostro codice ambientale, inserisce proprio la plastica biodegradabile tra gli elementi a tutela dell'ambiente. Giova inoltre richiamare una precedente direttiva europea, la 94/62/CE, che includeva già tra le misure atte a prevenire la produzione di rifiuti non smaltibili, la stessa promozione della plastica biodegradabile.

Alla luce di tutto ciò, quella della ricerca, della produzione e della diffusione di plastica biodegradabile — non

solo nel settore delle buste, ma più in generale in quello complessivo degli imballaggi — può e deve essere una strada da seguire. Per rendere ancora più chiari i motivi che mi hanno portato a presentare questa interpellanza col carattere dell'urgenza, vorrei aggiungere un ulteriore elemento, che poi è la motivazione principale, legato al fatto che, ormai, si avvicina la fine dell'anno, e con essa la scadenza entro la quale il Governo dovrebbe emanare il decreto attuativo di quanto previsto dall'articolo 1, commi 1129 e 1130, della legge finanziaria per il 2007, ovvero l'avvio di un programma sperimentale a livello nazionale per la progressiva riduzione della commercializzazione di sacchi per l'asporto di merci che non siano biodegradabili.

La previsione originaria, secondo cui tale fase sperimentale è propedeutica all'obiettivo finale cioè « il definitivo divieto della commercializzazione di sacchi non biodegradabili per l'esporto delle merci », fissava alla fine del 2007 l'avvio operativo del programma attraverso un decreto del Governo. Tuttavia, successivamente, vari provvedimenti hanno progressivamente prorogato il termine fino a quello oggi in vigore del 1° gennaio 2011.

Mancano solo tre mesi alla fine del 2010 e anche alla luce degli stimoli che giungono sia dagli esperti del settore che soprattutto dalle iniziative di alcuni enti locali, a partire dal comune di Roma, che hanno varato e hanno annunciato ordinanze per bandire l'utilizzo delle buste di plastica nei territori di competenza, alla luce della finora mancata attuazione della previsione di cui alla legge n. 296 del 2006 è opportuno attivarsi per mettere in moto questo programma sperimentale.

In conclusione, signor sottosegretario, le chiedo quali siano le iniziative in atto o quali siano le iniziative che il Governo intende porre in essere per realizzare i seguenti due obiettivi: l'assunzione di un programma organico di misure che porti l'Italia a prevenire e contrastare i gravi danni ambientali al mare e al suolo causati dalla dispersione delle buste di plastica; il varo, entro il termine oggi in

vigore del 1° gennaio 2011, del decreto per l'attuazione del programma sperimentale per la progressiva riduzione della commercializzazione di sacchi per l'asporto delle merci che non siano biodegradabili.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per l'ambiente, la tutela del territorio e del mare, Roberto Menia, ha facoltà di rispondere.

ROBERTO MENIA, Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare. Signor Presidente, desidero ringraziare l'onorevole Cosenza per la completezza e la precisione con cui ha illustrato questa interpellanza. Mi accingo a rispondere alla stessa con altrettanta precisione.

Il prossimo 1° gennaio 2011 — come si è detto — entrerà in vigore il divieto di commercializzazione dei sacchetti di plastica comunemente usati per l'asporto di merci, in quanto non sono biodegradabili. Il divieto — è già stato ricordato — era stato previsto nella legge finanziaria 2007 e la sua entrata in vigore, originariamente fissata per il 1° gennaio 2010, in considerazione delle contingenze derivanti dalla crisi economica internazionale, è stata prorogata di un anno e, come dicevo, l'entrata in vigore del divieto è prevista per il prossimo 1° gennaio 2011.

Ai fini della riduzione delle emissioni di anidride carbonica in atmosfera, nonché per rafforzare gli interventi in materia di protezione ambientale e per sostenere le filiere agro-industriali nel campo dei biomateriali, la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria per il 2007), prevede l'avvio di un programma sperimentale volto a promuovere la progressiva riduzione della commercializzazione dei sacchi non biodegradabili per l'asporto delle merci, secondo i criteri fissati dalla normativa comunitaria e da norme tecniche apposite, fino all'entrata in vigore del divieto, individuando le misure da introdurre progressivamente mediante un decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'am-

biente e della tutela del territorio e del mare e con quello delle politiche agricole e forestali.

È stato costituito un gruppo di lavoro per mettere a punto le iniziative adeguate a pervenire gradualmente al definitivo divieto di commercializzazione dei suddetti sacchetti di plastica, posto che tale processo implica un radicale cambiamento dei comportamenti e del costume, senza tralasciare i risvolti sui processi produttivi coinvolti. A tal proposito, si sta predisponendo uno studio finalizzato all'approfondimento scientifico, propedeutico alla conoscenza della capacità produttiva del sistema industriale italiano, con i risvolti sul sistema della distribuzione, per verificare le condizioni per il rispetto dei termini fissati dalla normativa utile per la stesura del decreto attuativo che definisca modalità e tempi per un intervento a regime.

Per le finalità previste volte alla riduzione della commercializzazione di *shoppers* in plastica, è disponibile la somma di un milione di euro, stanziata dall'articolo 1, comma 1131, della legge n. 296 del 2006; somma effettivamente impegnata dal Ministero dell'ambiente con decreto del 24 dicembre 2008 per un bando di finanziamento denominato « Un sacco Bio ». Queste sono le azioni da avviare: 1. l'analisi del ciclo di vita (LCA – Life Cycle Assessment) dei sacchetti biodegradabili; 2. campagne di informazione e sensibilizzazione; 3. distribuzione di sacchetti biodegradabili.

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sta promuovendo una massiccia e capillare campagna di informazione dell'opinione pubblica, per renderla edotta di questa importante novità normativa, ottemperando ai propri compiti istituzionali.

Il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195, di « Attuazione della direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale », derivata dalla Convenzione di Aarhus, stabilisce che l'autorità pubblica ha la funzione ed il dovere di informare, ma anche quello, ancor più stringente, di garantire l'infor-

mazione ambientale per il pubblico il quale ha, quindi, un vero e proprio diritto all'informazione ambientale, azionabile con i metodi di cui alla legge n. 241 del 1990, con riferimento, fra gli altri, alle « (...) misure, anche amministrative, quali le politiche, le disposizioni legislative, i piani, i programmi, gli accordi ambientali e ogni altro atto, anche di natura amministrativa, nonché le attività che incidono o possono incidere sugli elementi e sui fattori dell'ambiente (...) ».

È indubbio, quindi, il particolare rilievo che il Ministero annette alla effettiva ed efficace informazione, sensibilizzazione ed educazione ambientale dell'opinione pubblica su una tematica come questa, così delicata, perché interessa non solo le categorie produttive, ma come si diceva e merita sottolinearlo ulteriormente, anche e soprattutto i cittadini nei loro stili di vita quotidiani.

La campagna di informazione e sensibilizzazione del Ministero è inquadrabile fra le misure previste dal citato comma 1130, quindi di « accompagnamento », in quanto volte a facilitare la conoscenza della nuova normativa, facendone comprendere le forti ragioni ambientali che sono alla base di una scelta così radicale come l'abbandono dei sacchetti di plastica, ossia gli *shopper*, così diffusi all'interno delle case di tutti gli italiani. Tale campagna, infatti, in un'ottica di diffusione degli obiettivi di tutela ambientale e di contrasto all'inquinamento, agevolerà l'opinione pubblica ad una celere, informata e, si auspica, condivisa accettazione del nuovo divieto che impatterà fortemente sulle abitudini di milioni di consumatori e, soprattutto, sulla organizzazione della piccola e grande distribuzione.

Il Ministero dell'ambiente, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, ha disposto in accordo con le associazioni rappresentative delle categorie, una iniziativa di distribuzione capillare su tutto il territorio nazionale di borse realizzate in materiale riciclato e riciclabile, o riutilizzato, o in fibre na-

turali, dando così un'indicazione chiara ed univoca per privilegiare il ricorso al riuso, per la riduzione della produzione e della pericolosità di materiali che non sono biodegradabili e compostabili.

L'intenzione è quella di favorire la nascita di una « domanda responsabile da parte dei consumatori » attraverso il potenziamento dell'informazione e la diffusione dei comportamenti responsabili, scelte queste già intraprese da grandi operatori della distribuzione.

Vale la pena anche evidenziare che l'utilizzo dei sacchetti biodegradabili viene promossa anche per un'altra e diversa finalità. Come ricordava l'onorevole Cosenza nell'illustrare la sua interpellanza urgente, il Ministero dell'ambiente è impegnato attualmente nella definitiva stesura del decreto legislativo di recepimento della direttiva rifiuti 2008/98/CE, testo già approvato in prima lettura dal Consiglio dei ministri e posto all'attenzione delle competenti Commissioni parlamentari che hanno espresso il parere richiesto.

A tale proposito, con riferimento alla raccolta differenziata, è stato appositamente previsto che i rifiuti organici quali rifiuti biodegradabili di giardini e parchi, rifiuti alimentari e di cucina prodotti da nuclei domestici, ristoranti, servizi di ristorazione e punti vendita al dettaglio e rifiuti simili prodotti dall'industria alimentare dovranno essere raccolti in modo differenziato con contenitori a svuotamento riutilizzabili o con sacchetti compostabili certificati a norma UNI EN 13432-2002.

Viene in tal modo sancito, estendendo l'ambito di introduzione dei sacchetti biodegradabili ben oltre il solo circuito commerciale, l'obbligo anche per i cittadini di utilizzare per i rifiuti organici i contenitori alternativi rispetto ai tradizionali sacchetti di plastica. Questi ultimi resteranno destinati alla raccolta differenziata avente ad oggetto la sola « plastica ».

PRESIDENTE. L'onorevole Cosenza ha facoltà di replicare.

GIULIA COSENZA. Signor Presidente, anch'io, a mia volta, ringrazio il signor sottosegretario per la precisione e per aver dettagliato l'attività che il Ministero sta svolgendo. È chiaro che ciò che mi ha immediatamente confortato è che il Ministero intende rispettare il termine del 1° gennaio 2011; questo è un passo molto importante affinché attraverso la realizzazione di questo programma sperimentale si possa addivenire poi alla sostituzione completa dei sacchetti attuali con quelli biodegradabili.

Il sottosegretario ha illustrato bene la consapevolezza, in ambito governativo, che per attuare ciò occorre attivare tutta la filiera, sia a livello industriale, sia a livello distributivo, e coinvolgere i cittadini attraverso l'educazione ambientale, con programmi che facciano conoscere la necessità che questo si realizzi e quindi con una sensibilizzazione generale.

Siamo anche tutti consapevoli che non è un processo semplice e quindi c'è bisogno non soltanto di un monitoraggio attentissimo, ma anche di un impegno forte e costante affinché ciò si realizzi. Quindi confido che il sottosegretario svolgerà un'azione molto forte in tal senso, in quanto vedo che è condiviso l'obiettivo soprattutto a tutela del nostro Paese, oltre che per ottemperare ad un obbligo comunitario.

(Orientamenti del Governo circa la riforma della giustizia minorile -n. 2-00825)

PRESIDENTE. L'onorevole Melis ha facoltà di illustrare l'interpellanza Ferranti ed altri n. 2-00825, concernente orientamenti del Governo circa la riforma della giustizia minorile (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti*), di cui è cofirmatario.

GUIDO MELIS. Signora Presidente, la nostra interpellanza muove dalla viva preoccupazione che negli ambienti prossimi alla giustizia minorile, e specificamente tra gli esperti e gli operatori del settore, sta suscitando in queste setti-

mane il proposito del Governo di riproporre il decreto del Presidente della Repubblica già annunciato per la verità nel 2008 e all'epoca accantonato anche a seguito di molte e incisive critiche ricevute. Abbiamo già potuto sentire sul punto il Governo in occasione di una risposta ad un precedente atto parlamentare presentato dall'onorevole Palomba, rispetto al quale la nostra interpellanza si pone in ideale continuità.

Una breve premessa: il nuovo testo non si discosta o non si discosterebbe dal vecchio del 2008 nella determinazione, improvvidamente, a nostro avviso, confermata, di abolire di fatto l'autonomia organizzativa e gestionale del comparto organizzatosi dagli anni Novanta in un Dipartimento della giustizia minorile autonomo, pari grado rispetto agli altri dipartimenti del Ministero e anche nella distribuzione o meglio nell'intento di spargliare in questo caso le competenze del Dipartimento di giustizia minorile tra più soggetti organizzativi.

Non occorre che spenda troppe parole per dimostrare la specificità del settore minorile, del resto riconosciuta costantemente dalla stessa Corte costituzionale, anche con riferimento agli articoli 30, 31 e 32 della Costituzione, specialmente al 31, secondo il quale la Repubblica « protegge la maternità, l'infanzia e la gioventù, favorendo gli istituti necessari a tale scopo ».

Del resto, al di là delle norme, in questo campo, vale specialmente l'esperienza degli operatori, degli esperti del settore e perfino il buonsenso pratico, il buonsenso comune.

Il minore che delinque, a differenza dell'adulto, lo fa in una fase speciale della sua vita, nella quale, per fortuna, molto più elevati sono i margini di possibile ravvedimento e correzione. Le sue particolarissime condizioni psicologiche, dipendenti dall'età, sono fortemente diverse da quelle dei maggiorenni, come diverse possono e debbono essere le terapie di riscatto e le relative politiche pubbliche, il cui contenuto educativo deve naturalmente essere ancora più preponderante

rispetto a quello delle politiche normali per gli adulti. Su questa materia esiste una sterminata letteratura anche internazionale, tanto da esimermi in questa sede dall'andare oltre.

La cancellazione dell'attuale Dipartimento per la giustizia minorile — perché di questo si tratterebbe — rischia di disperdere un patrimonio raro di competenze specialistiche, una riserva indiscussa di capacità professionali, che ci vengono riconosciute universalmente in campo internazionale.

Gli istituti penali del settore minorile, comunità di accoglienza, centri di prima accoglienza, uffici di servizio sociale, tre scuole di formazione — per citare le articolazioni vitali di questo complesso sistema rodato da anni di fruttuosa attività — devono, a nostro avviso, proprio per la loro spiccata specialità, continuare ad essere aggregati in un'unica linea di comando e di responsabilità, nella quale siano esaltate le peculiarità e le specializzazioni tecniche dei dirigenti e degli addetti.

Il Governo non molto tempo fa, rispondendo all'interrogazione n. 5-03528 dell'onorevole Palomba, a risposta in Commissione, è incorso, a questo proposito, in una serie di non risposte — non so definirle altrimenti — che ci preme ricordare e che abbiamo sottolineato nell'interpellanza urgente.

In breve, ho sostenuto che il provvedimento in parola discende dalle osservazioni intervenute da parte dei vari ministeri, osservazioni tali che suggerirebbero la cosiddetta riforma, ma nessuna di tali osservazioni riguarda specificamente la giustizia minorile e anzi ci piacerebbe che il Governo ove ci sbagliassimo, ci correggesse.

Il Governo parla di innovazioni normative che renderebbero inderogabile il provvedimento e accenna alla riorganizzazione del personale dirigenziale nell'ambito dei singoli comparti, ma questa riorganizzazione, che non contestiamo, non concerne comunque il tessuto delicatissimo degli uffici giudiziari.