

ATTI DI CONTROLLO**PRESIDENZA
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**

*Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

secondo i dati relativi agli anni 2000 e 2001 dell'Agenzia per la Protezione Ambientale della Regione Veneto (ARPAV), la Tangenziale di Mestre rappresenta la principale fonte d'inquinamento atmosferico della città veneta sia direttamente, soprattutto per gli idrocarburi policiclici aromatici (I.P.A.) e le polveri inalabili (PM 10, PM 2,5), che indirettamente per la congestione causata sulle altre strade principali cittadine sulle quali si scarica il traffico; le rilevazioni sulle polveri inalabili (dati ARPAV 2001) mostrano inoltre che qualsiasi intervento sul traffico urbano risulta scarsamente efficace sulla qualità dell'aria a Mestre se non si interviene sulla Tangenziale;

il « Rapporto annuale 2000 sulla qualità dell'aria nel Comune di Venezia », diffuso dall'ARPAV a commento della « Campagna Tangenziale di Mestre » riporta che i dati di PM 10 e Benzo(a)pirene, (inquinanti associati soprattutto al traffico veicolare pesante dei veicoli diesel) sono più elevati in località Gazzera (dove è stata effettuata la campagna di rilevamento), dimostrando così che il traffico della tangenziale di Mestre contribuisce notevolmente a deteriorare la qualità dell'aria in tutta l'area mestrina;

benché si dovrebbe monitorare con centraline fisse la qualità dell'aria nelle zone abitate della fascia perimetrale della tangenziale, per definire la situazione in queste zone e l'apporto della tangenziale all'inquinamento complessivo dell'aria in

città, attualmente vi è invece una carenza della rete di rilevamento a ovest della tangenziale, ovvero nella zona più sottovento (relazione annuale ARPAV 2002) e l'Amministrazione Comunale denuncia una scarsità di risorse che rende difficile aumentare le centraline fisse di controllo atmosferico;

la normativa più recente (Decreto del Ministero dell'Ambiente 2 aprile 2002 n. 60 che recepisce la direttiva 1999/30/CE) prevede responsabilità più precise relativamente a monitoraggio ed informazione della popolazione per ciò che concerne le conseguenze sulla salute;

dal momento che a ridosso della Tangenziale vi sono interi rioni (Borgo Forte, Terraglio, Cipressina, Gazzera, via Miranese, Marghera), numerose abitazioni, scuole, asili (Istituti Caburlotto e Farina, scuole pubbliche della Cipressina) e un ospedale (Villa Salus) e per realizzare un *by-pass* alternativo alla Tangenziale occorrono almeno otto anni, le autorità competenti devono adottare al più presto ogni misura atta a limitare le gravissime conseguenze sulla salute dei cittadini di Mestre causate dal traffico veicolare sulla Tangenziale;

una soluzione proposta dalla Regione Veneto e dal Comune di Venezia per fronteggiare l'emergenza sanitaria consiste nel contingentare il traffico passante: il traffico pesante andrebbe contingentato prendendo come parametri di riferimento la qualità dell'aria rilevata, che deve essere almeno nei limiti previsti dalla legge e la scorrevolezza del traffico a bassa velocità, senza fermate e incolonnamenti a motore acceso, giacché è proprio l'andatura « stop and go » ad aumentare l'inquinamento; tale misura manterrebbe scorrevole la tangenziale evitando gli ingorghi della viabilità urbana dovuti alla congestione con ulteriore riduzione delle emissioni;

è necessario avviare subito il progetto, da tempo annunciato da Comune di Venezia e Regione Veneto, che prevede il trasporto su rotaia del maggior numero di

TIR (sulla linea Cervignano-Padova/Verona) che, pur apparendo largamente condiviso dalle istituzioni politiche, non sembra però tradursi in un chiaro e determinato impegno di FS CARGO nel realizzarlo;

è auspicabile che diventi una prassi ordinaria il controllo delle emissioni dei mezzi pesanti in transito sulla Tangenziale, avviato recentemente in via sperimentale e con mezzi molto scarsi da Comune, Motorizzazione Civile e Polizia Stradale per fronteggiare l'emergenza sanitaria: secondo i dati dell'Assessorato all'Ambiente del Comune di Venezia nel primo semestre di sperimentazione i veicoli ai quali vietare la circolazione sulla Tangenziale perché fuori norma con gli scarichi ammontavano al 13 per cento circa dei mezzi controllati;

la maggioranza degli incidenti stradali, che causano un aumento delle emissioni da parte dei veicoli fermi in colonna a motore acceso, è dovuta al mancato rispetto delle distanze di sicurezza, è necessario intensificare i controlli sul rispetto delle norme relative a distanze di sicurezza, limiti di velocità, sorpassi;

in base ai dati del Presidio Multizonale di Prevenzione della U.L.S.S 12 Terraferma Veneziana per l'anno 1995, l'arteria stradale costituisce inoltre un'imponente sorgente di inquinamento acustico: nonostante le prescrizioni della legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447 la Tangenziale di Mestre è tuttavia ancora priva di barriere fonoassorbenti per circa metà della sua lunghezza e quindi, per trattenere i rumori e le pericolose polveri è assolutamente necessario costruire idonee barriere fonoassorbenti lungo tutta la strada e barriere vegetali sempreverdi in tutte le aree disponibili, come la stessa Società Autovie Venete S.p.A. aveva previsto nel proprio studio di impatto ambientale per il primo progetto poi abbandonato di terza corsia, mentre nell'attuale progetto non si impegna a realizzare un piano accettabile di riduzione dell'impatto ambientale;

secondo le tesi di chi l'ha progettata e commissionata, l'uso della corsia di emergenza come terza corsia di scorrimento dovrebbe rendere il traffico più fluido e conseguentemente ridurre l'inquinamento, ma in realtà il traffico potenziale in transito sulla tangenziale aumenterà di una volta e mezzo e quindi, in caso di rallentamenti, l'inquinamento, già oggi fuori dei limiti accettabili, potrà crescere in futuro del 50 per cento;

desta preoccupazione in tal senso l'atteggiamento delle Società Concessionarie Autostradali in merito all'impatto della Tangenziale sulla salute dei cittadini, visto che la società Autovie Venete per evitare le prescrizioni del Ministero dell'ambiente formulate in sede di Valutazione d'Impatto Ambientale (V.I.A.) ha ritirato un progetto già presentato e ne ha ripresentato una brutta copia che aggira la V.I.A.;

il progetto per la terza corsia e la relativa spesa sono stati centrati sul problema della viabilità, sottovalutando palesemente il problema dell'impatto sulla salute degli abitanti e minimizzando i possibili interventi di riduzione di questo impatto visto che buona parte della Tangenziale è tuttora privo delle barriere fonoassorbenti;

la Società Autostrade di Venezia e Padova invece ha addirittura eluso la V.I.A. appigliandosi al fatto che il proprio progetto non prevedeva l'allargamento del sedime stradale, come se « l'uso della corsia di emergenza come terza corsia di scorrimento » non comporti di fatto un potenziamento della portata della strada di una volta e mezza con possibili impatti sull'ambiente che andavano quanto meno studiati;

benché la viabilità sia al collasso la Regione Veneto ha annunciato un aumento di 11.000 mq. per grandi strutture di vendita nelle aree degli ipermercati collocate lungo l'asse della tangenziale: ampliare i centri commerciali o aprirne di nuovi è una scelta incompatibile con la situazione attuale e pertanto simili iniziative andrebbero congelate almeno fino al-

l'individuazione di alternative (non solo stradali) alla mobilità attuale, tenendo anche conto che lo spostamento dal Centro delle attività commerciali e culturali (come i cinema multisala) oltre a impoverire la struttura « socio-urbanistica » della città, fa aumentare considerevolmente il traffico leggero e pesante di clienti e merci;

per ridurre la sospensione delle polveri dovrebbe essere previsto il lavaggio notturno del sedime stradale, come già effettuato in altre situazioni di inquinamento da traffico;

sulla Tangenziale non dovrebbero poi circolare i mezzi pesanti che trasportano sostanze pericolose, per evitare incidenti con sversamento di sostanze chimiche gravemente tossiche (come quello accaduto a settembre in località Borgo Forte), o almeno dovrebbero essere predisposti piani di emergenza per mettere al riparo la popolazione in caso di fuoriuscita di sostanze tossico-nocive che possono diffondersi nell'ambiente;

gli edifici immediatamente adiacenti alla Tangenziale che potrebbero essere investiti in caso di uscita di strada di mezzi pesanti, evento già avvenuto fortunatamente in zone distanti dalle case, vanno messi in sicurezza, anche delocalizzando eventualmente gli edifici interessati, come dichiarato dal Ministero dell'ambiente nella V.I.A. del progetto presentato da Autovie Venete per la terza corsia, osservazione che ha costituito uno dei motivi per cui la società Autovie ha accantonato formalmente tale progetto, ritenendo troppo onerose le prescrizioni del Ministero;

nel « bilancio di esercizio e consolidato » per l'anno 2000 Autovie Venete ha dichiarato un aumento nel 2000 degli introiti da pedaggio derivanti dall'aumento di traffico, del 6,25 per cento, pari a lire 9.463.194.087 in più rispetto al 1999; tale cifra calcolata per gli anni 2000-2003 anche ignorando gli ulteriori incrementi, ammonta a più di tre volte i costi previsti per l'intervento sulla tratta di Tangenziale di Mestre —:

quali provvedimenti di Governo intenda adottare per ridurre i gravi pericoli per la salute cui sono esposti i cittadini di Mestre, una situazione che configura una vera emergenza di salute pubblica, dati i riscontri scientifici sulle conseguenze psicosociali del rumore e gli effetti degli inquinanti gassosi e delle polveri inalabili generate dal traffico veicolare su morbilità e mortalità della popolazione;

se il Governo non intenda ricorrere a misure speciali per fronteggiare la gravissima situazione sanitaria, dotando le forze preposte ai servizi di polizia stradale di Venezia-Mestre degli strumenti idonei a consentire in modo stabile e duraturo i controlli sul rispetto del Codice della Strada per quanto riguarda le emissioni sonore e gassose;

quali iniziative intenda adottare per risolvere i problemi di sicurezza causati dall'eccessiva vicinanza di edifici all'asse stradale la cui delocalizzazione è stata suggerita anche da rappresentanti ministeriali;

se non ritenga necessario sostenere fermamente il progetto di trasporto di merci su rotaia, realizzando tutte le infrastrutture necessarie perché tale progetto non sia residuale ma l'avvio di una riconversione dell'attuale modalità di trasporto delle merci e se non condivida l'esigenza di non aumentare le superfici commerciali su aree a ridosso della Tangenziale;

come intenda indurre le società titolari delle concessioni autostradali a prevedere nei loro piani di bonifica ambientale le elencate misure, indicate anche dagli enti locali interessati e dai comitati di cittadini, per ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico provocato dal traffico veicolare della Tangenziale di Mestre e tutelare la salute pubblica dei cittadini e degli utenti di tale arteria stradale.

(2-00515) « Zanella, Boato, Pecoraro Scanio, Lion ».

Interrogazioni a risposta scritta:

RUZZANTE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

il nuovo sistema di giustizia internazionale, venutosi a creare con la nascita della Corte penale internazionale, è sotto attacco: gli Stati Uniti stanno cercando di garantire che i propri cittadini non siano sottoposti alla giurisdizione della Corte per genocidio, crimini contro l'umanità e crimini di guerra;

gli Stati Uniti stanno facendo pressioni sui Paesi di tutto il mondo perché sottoscrivano accordi tali da garantire l'impunità dei cittadini statunitensi davanti alla Corte penale internazionale (in molti casi il governo di Washington sta minacciando il ritiro dell'assistenza militare agli Stati che rifiuteranno di aderire);

la Corte penale internazionale è una parte essenziale del nuovo sistema di giustizia internazionale in quanto può aiutare a fermare l'impunità che ha consentito agli autori dei più gravi crimini contro l'umanità di sottrarsi a un'azione giudiziaria;

il 27 settembre 2002 la sezione italiana di *Amnesty international* ha inviato al Ministro degli affari esteri, Silvio Berlusconi, le 40.000 firme raccolte in appena una settimana in tutto il mondo — di cui oltre 3.200 in Italia — in calce ad un appello a sostegno della Corte penale internazionale (attualmente sono circa 65.000 le firme raccolte);

Amnesty international ha chiesto al Governo italiano di ribadire, nell'ambito dell'Unione europea, che questi accordi sono illegali rispetto al diritto internazionale e di impegnarsi perché né l'Italia né altri Paesi aderiscano a qualsiasi accordo che consenta alle autorità statunitensi di sottrarsi agli obblighi stabiliti dal diritto internazionale, quali: svolgere indagini e azioni giudiziarie nei confronti di persone

accusate di genocidio, crimini contro l'umanità e crimini di guerra — così come definiti nello statuto della Corte penale internazionale — nei propri tribunali nazionali e nel pieno rispetto del diritto internazionale; consegnare alla Corte penale internazionale una persona incriminata, nel caso in cui i tribunali nazionali non possano o non vogliano svolgere le indagini e le azioni giudiziarie;

i Ministri degli esteri dell'Unione europea, che si sono riuniti il 30 settembre 2002 a Bruxelles, hanno preso una decisione di compromesso che di fatto apre la strada a nuovi « accordi dell'impunità » con gli Stati Uniti d'America, senza offrire sufficienti garanzie di salvaguardia dello statuto di Roma e della giustizia internazionale;

accordi in tal senso sono già stati conclusi con Afghanistan, Gambia, Honduras, Israele, Isole Marshall, Mauritania, Micronesia, Palau, Repubblica Dominicana, Romania, Tagikistan, Timor Est, Uzbekistan —;

se il Governo possa confermare che anche all'Italia gli Stati Uniti hanno chiesto di firmare un trattato o accordo — in base all'articolo 98 dello statuto di Roma — riguardante la consegna di cittadini statunitensi alla Corte penale internazionale e, nel caso in cui la risposta sia affermativa, quali siano i dettagli del trattato o accordo;

se vi sia da parte del Governo l'intenzione di firmare tale accordo e, nel caso in cui vi sia, per quali ragioni;

se il Governo abbia ricevuto un parere legale sulla compatibilità dell'accordo proposto con lo statuto di Roma e con il diritto internazionale, inclusi i trattati ratificati dall'Italia (per esempio la Convenzione di Ginevra del 1949) e, in caso di risposta affermativa, se possa informare il Parlamento sui contenuti di tale parere;

se il Governo, abbia preso in considerazione le risoluzioni adottate dal Par-

lamento europeo e dall'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa, entrambe contrarie agli « accordi dell'impunità »;

se il Governo abbia verificato che le corti civili statunitensi abbiano giurisdizione su ogni singolo crimine previsto dallo statuto di Roma e se abbia accertato che i principi di responsabilità penale e difesa siano pienamente coerenti con il diritto internazionale consuetudinario;

se il Governo chiederà agli altri Stati di non firmare accordi di questa natura né con gli Stati Uniti né con altri Paesi.
(4-04225)

COLASIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

in un'intervista al quotidiano economico *Il Sole 24 Ore* il Presidente del Consiglio dei ministri, Silvio Berlusconi, ha spiegato che si sta ancora tentando di determinare la reale esigenza di lavoratori nel sistema produttivo italiano e che si sta studiando un sistema di collaborazione con i Paesi di partenza degli immigrati in modo da accogliere personale specializzato e mirato alle esigenze del nostro Paese;

sempre in un'intervista al giornale economico *Il Sole 24 Ore* il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, onorevole Roberto Maroni ha dichiarato che c'è la possibilità, in intesa con Governo, regioni e imprenditori di superare la questione delle quote, definita situazione « anomala », a condizione che ci sia una verifica sul lavoratore nei Paesi d'origine;

dalle interviste sopra citate emerge la volontà del Governo di favorire la formazione di accordi bilaterali tra Paesi dove sia possibile ricercare lavoratori specializzati, attraverso procedure di selezione che puntino a introdurre nel territorio italiano persone di identità certa, che siano effettivamente richieste dalle aziende e che

abbiano un livello di specializzazione idoneo alla crescita economica e produttiva del nostro sistema industriale;

esistono nel territorio italiano associazioni di volontariato, come l'associazione Datco che opera per il Bangladesh con il supporto del Ministero del lavoro di quel Paese, che in collaborazione con il Paese straniero fornisce gratuitamente alle aziende *curricula* di personale pronto ad entrare in Italia per lavorare, in modo che le aziende stesse possano conoscere la competenza tecnica e le caratteristiche del lavoratore che vogliono assumere;

gli imprenditori italiani, che hanno bisogno di manodopera straniera, necessitano di informazioni inerenti all'emanazione e ai criteri procedurali del prossimo decreto flussi per poter meglio programmare e organizzare le richieste per ottenere il visto d'ingresso di questi lavoratori e per poter meglio preparare l'accoglienza necessaria —:

come intenda procedere per definire le modalità e la tempistica per la determinazione del decreto flussi per l'anno 2003, in modo da poter assicurare una migliore organizzazione per gli imprenditori che volessero assumere personale straniero;

quali politiche si intendano adottare, in quali sedi e con quali procedure si stiano prendendo accordi bilaterali con associazioni internazionali e Paesi stranieri per poter meglio coordinare la selezione all'estero di personale specializzato e come istituire canali che mettano in relazione gli imprenditori italiani a le associazioni di selezione straniere;

vista la possibilità dichiarata del Ministro del lavoro e delle politiche sociali di superare, la definita « anomala » questione delle quote, come si intenda procedere per incentivare la formazione di accordi territoriali tra imprenditori, regioni e Governo ed associazioni di volontariato che permettano di creare una rete idonea a verificare l'origine, l'identità e la professionalità del lavoratore.
(4-04226)