

## COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli  
nella seduta del 25 ottobre 2002.**

Alemanno, Amoruso, Aprea, Armosino, Baccini, Berlusconi, Berselli, Biondi, Brancher, Buttiglione, Cicu, Colucci, Contento, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Frattini, Galati, Gasparri, Giancarlo Giorgetti, Giovanardi, Manzini, Maroni, Martinat, Martusciello, Matteoli, Paoletti Tangheroni, Piscitello, Possa, Prestigiacomo, Ramponi, Santelli, Selva, Sospiri, Stefani, Tassone, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte, Vietti, Zacchera.

**Annuncio di proposte di legge.**

In data 24 ottobre 2002 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

BOVA ed altri: « Modifiche alla legge 9 marzo 1989, n. 86, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia al processo normativo comunitario e sulle procedure di esecuzione degli obblighi comunitari » (3310);

TAORMINA: « Modifiche all'articolo 41-bis della legge 26 luglio 1975, n. 354, in materia di trattamento penitenziario in situazioni di emergenza » (3313).

Saranno stampate e distribuite.

**Trasmissione dal Senato.**

In data 24 ottobre 2002 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti progetti di legge:

S. 1578-B. — Senatore CIRAMI: « Modifica degli articoli 45, 47, 48 e 49 del codice di procedura penale » (*approvata dal Senato, modificata dalla Camera e nuovamente modificata dal Senato*) (3102-B);

S. 1435. — « Disposizioni per disincentivare l'esodo del personale militare addetto al controllo del traffico aereo » (*approvato dalla IV Commissione permanente del Senato*) (3311);

S. 1742. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 settembre 2002, n. 212, recante misure urgenti per la scuola, l'università, la ricerca scientifica e tecnologica e l'alta formazione artistica e musicale » (3312).

Saranno stampati e distribuiti.

**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 assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

*II Commissione (Giustizia):*

BOATO ed altri: « Modifiche alla legge 26 luglio 1975, n. 354, in materia di "affettività in carcere" » (3020) *Parere delle Commissioni I, V e XII.*

*X Commissione (Attività produttive):*

MOLINARI ed altri: « Riconoscimento, promozione e valorizzazione delle associazioni pro-loco » (3155) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VI (ex articolo 73,*

comma 1-bis, del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, VIII, XII, XIV e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

*Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e II (Giustizia):*

S. 1578-B. — Senatore CIRAMI: « Modifica degli articoli 45, 47, 48 e 49 del codice di procedura penale » (approvata dal Senato, modificata dalla Camera e nuovamente modificata dal Senato) (3102-B).

#### **Trasmissione dal ministro della salute.**

Il ministro della salute, con lettere del 21 ottobre 2002, ha trasmesso quattro note relative all'attuazione data agli ordini del giorno in Assemblea DI TEODORO n. 9/1533-B/6, accolto dal Governo nella seduta dell'Assemblea del 20 febbraio 2002, concernente l'attuazione delle disposizioni in materia di requisiti minimi di sicurezza e salute per l'uso di attrezzature da lavoro, BURTONE n. 9/2319/1, ARNOLDI ed altri n. 9/2319/5 e ERCOLE ed altri n. 9/2319/8, accolti dal Governo nella seduta dell'Assemblea del 6 marzo 2002, concernenti il nuovo statuto della Croce rossa italiana, SPINA DIANA ed altri n. 9/2736/1, accolto come raccomandazione dal Governo nella seduta dell'Assemblea del 13 giugno 2002 e REALACCI ed altri n. 9/2736/2, accolto dal Governo nella seduta dell'Assemblea del 13 giugno 2002, concernenti la tutela delle acque di balneazione.

Le suddette note sono a disposizione degli onorevoli deputati presso il Servizio per il Controllo parlamentare e sono trasmesse alla XII Commissione (Affari sociali), competente per materia.

#### **Comunicazione di nomine ministeriali.**

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 18 ottobre 2002, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma

9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le comunicazioni relative al conferimento dei seguenti incarichi di livello dirigenziale generale, nell'ambito del Ministero della giustizia, che sono tutte trasmesse alla I Commissione permanente (Affari costituzionali), nonché alla II Commissione permanente (Giustizia):

al dottor Franco BERTINI l'incarico di direttore della direzione generale delle risorse materiali dei beni e dei servizi nell'ambito del dipartimento della giustizia minorile;

al dottor Francesco MELLEA l'incarico di direttore della direzione generale del personale e della formazione nell'ambito del dipartimento della giustizia minorile;

al dottor Francesco TINO l'incarico di direttore dell'ufficio speciale per la gestione e la manutenzione degli uffici giudiziari della città di Napoli, nell'ambito del dipartimento dell'organizzazione giudiziaria, del personale e dei servizi.

#### **Atti di controllo e di indirizzo.**

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

#### **Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.**

Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Sono pubblicate nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

#### **ERRATA CORRIGE**

Nell'*Allegato A* al resoconto della seduta del 23 ottobre 2002, pagina 14, prima colonna, tredicesima riga, sostituire le parole: « 10 gennaio 2002 » con: « 1° gennaio 2002 ».

## INTERPELLANZE URGENTI

**(Sezione 1 – Riforma del Ministero degli affari esteri)****A)**

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

le relazioni internazionali si sviluppano in un arco di medio-lungo termine e gli impegni che un Governo assume vincolano i Governi successivi, in una parola vincolano lo Stato italiano, nel suo insieme e nella sua continuità. La diplomazia non può essere uno strumento al servizio esclusivo degli interessi contingenti e specifici del Governo, ma deve operare per gli interessi generali e prioritari del Paese con la maggiore efficienza possibile. In particolare, quando il Governo assume la responsabilità politica delle proprie scelte nell'ambito di un negoziato, è interesse di tutti, anche della stessa opposizione parlamentare, che per i relativi esercizi diplomatici venga impiegato personale con alta professionalità e con risorse adeguate ai compiti;

la credibilità internazionale del Paese deve essere tutelata con serietà e costanza, senza che la congiuntura o interessi particolari influenzino scelte di fondo, senza che il Presidente del Consiglio dei ministri rilasci dichiarazioni così improvvise da dover essere dallo stesso contraddette nell'arco di un giorno, come verificatosi a proposito del tribunale penale internazionale in occasione del vertice di Helsingor dei Ministri degli affari esteri dell'Unione europea;

l'attuale quadro internazionale impone per la sua gravità che alla politica estera si dedichi a tempo pieno un politico di elevato profilo nell'ambito della politica italiana, che goda della massima stima all'estero. È infatti prioritario ed impellente stabilire una chiara strategia in materia di costruzione dell'Europa ed indicare al Paese ed al Parlamento se questo Governo vuole tornare all'ottica della Comunità economica europea o se invece vuole contribuire ad una politica estera europea: ad un'Unione europea capace di essere un elemento di equilibrio mondiale; un protagonista della sicurezza internazionale, in stretta e leale alleanza con gli Stati Uniti d'America;

vi sono gravi crisi internazionali (prime fra tutte quelle dell'Irak e del Medio Oriente) che attendono un contributo costruttivo da parte italiana e vi sono scadenze imminenti per le quali è necessario predisporre una strategia e seguire con la dovuta attenzione e costanza gli sviluppi, quali:

a) la preparazione della presidenza italiana dell'Unione europea nel secondo semestre 2003 con l'eventuale firma del nuovo trattato di Roma, nel caso in cui la Convenzione europea concluda in tempo i propri lavori;

b) la campagna per un seggio non permanente nel Consiglio di sicurezza dell'Onu nel biennio 2007-2008 ed il proseguimento degli sforzi per la riforma del Consiglio stesso in senso più democratico e con strumenti più efficaci;

l'ultima riforma organica della diplomazia italiana risale al 1967. Da allora, fino al 2000, sono state realizzate ristrutturazioni

turazioni parziali e, il più delle volte, determinate da esigenze contingenti. Nel frattempo, il quadro internazionale è talmente mutato che quello odierno appare difficilmente paragonabile a quello di trentatré anni fa. Il numero degli Stati è aumentato, gli organismi internazionali hanno acquistato un rilievo molto maggiore, gli obiettivi della diplomazia internazionale sono mutati e ancor più quelli della diplomazia italiana. Nell'ultimo decennio la fine del confronto est-ovest ha comportato una profonda rivoluzione nei Paesi dell'ex Patto di Varsavia e, più ancora, nei Paesi non allineati, che per decenni avevano potuto giocare sui due scacchieri. Vi è stata un'altra rivoluzione, quella tecnologica, che ha profondamente mutato la prassi nei rapporti internazionali, con *leader* che si incontrano e dialogano sempre più velocemente, obbligando una macchina amministrativa che si muove con strutture ormai obsolete a far fronte alle sfide imposte dall'immediatezza operativa e comunicativa dei tempi. Si è, inoltre, di molto allargata l'area di competenza della diplomazia internazionale, i cui compiti sono passati da quelli tradizionali (analisi politica, militare ed economica del Paese di residenza, penetrazione commerciale e culturale, tutela dei connazionali) alla diplomazia multilaterale con visioni globali sui più svariati temi (dalla tutela dell'ambiente alla lotta alla droga, dalla fame nel mondo al petrolio ed ai relativi nuovi equilibri geo-politici e strategici, derivanti dalla carenza di risorse energetiche, eccetera);

alla nostra struttura diplomatica deve essere dato atto di aver saputo dimostrare in questi ultimi trenta anni una grande capacità di adattamento, riuscendo a far fronte con professionalità alle nuove esigenze, pur operando nei limiti di vincoli normativi troppo rigidi e di disponibilità finanziarie e di risorse umane, oltre che logistiche, inadeguate a governare la dinamicità delle sfide in atto;

sotto la guida del Ministro Dini, è stata avviata la riforma del ministero degli affari esteri, che ha costituito il primo

passo nella giusta direzione e a cui occorre, ora, dar seguito procedendo nell'ammodernamento della Farnesina;

l'opposizione parlamentare aveva accolto, quindi, con spirito costruttivo l'annuncio del Presidente del Consiglio dei ministri di volere continuare l'opera del precedente Governo, tesa a modernizzare la nostra struttura diplomatica. Si condivideva anche — seppure parzialmente — l'impostazione tesa a potenziare la tutela dell'industria italiana, ben precisando che tale sostegno deve essere offerto alle grandi industrie nazionali, ma ancor più alle piccole e medie imprese, che hanno maggior necessità di supporti nelle loro attività all'estero, indispensabili nella competizione globale;

si sottolinea ora, però, con quanta preoccupazione si registri il mancato avvio del troppe volte annunciato progetto riformatore; ci si domanda come abbia potuto il nostro Governo partecipare tra gli altri ai vertici delle Nazioni Unite, della Fao e di Johannesburg, senza aver neanche delineato uno schema di riforma della cooperazione internazionale e senza aver aumentato gli stanziamenti per assicurare un adeguato contributo alla promozione di uno sviluppo internazionale sostenibile, a dispetto dei numerosi e reiterati impegni pubblicamente assunti in tal senso —:

per quanto tempo ancora, al di là degli inesausti autocompiacimenti su sviluppi internazionali presentati come frutto di relazioni personali, vorrà ancora rinviare la proposta di nomina del titolare del ministero degli affari esteri;

in quale modo concreto, all'atto di lasciare dopo almeno nove mesi l'*interim* del ministero degli affari esteri, intenda mantenere il proprio solenne impegno di realizzare la riforma del ministero degli affari esteri;

in particolare, quale riorganizzazione abbia effettivamente realizzato nell'arco dei trascorsi trecento giorni nella struttura organizzativa e nella rete diplomatica e quali misure egli abbia compiuto di reale rafforzamento delle capacità della nostra

rete di sostenere a livello internazionale l'economia italiana e gli assetti imprenditoriali e produttivi del Paese.

(2-00502) « Rutelli, Castagnetti, Pistelli, Mattarella, Loiero, Monaco, Parisi, Giovanni Bianchi, Piscitello, Fistarol, Ladu, Letta, Micheli, Ruggeri, Verneti, Acquarone, Ciani, Soro ».

(11 ottobre 2002)

**(Sezione 2 - Intervento dei carabinieri nei locali della mensa della Caritas di Rimini)**

**B)**

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'interno, della difesa e degli affari esteri, per sapere - premesso che:

nel tardo pomeriggio di giovedì 17 ottobre 2002 si è svolto a Rimini, presso la mensa della *Caritas*, ospitata dal convento dei frati cappuccini, un intervento dei carabinieri motivato dalla necessità di controllare i frequentatori della mensa e far cessare il disturbo lamentato dagli abitanti del vicinato;

l'azione, svolta con l'ausilio di unità cinofile, e previo avvertimento degli organi di informazione locale (tant'è che all'intervento erano presenti giornalisti, fotografi e *troupe* televisive), non si è limitata ad un discutibile, per quanto legittimo, controllo indiscriminato esterno dei frequentatori della mensa, ma ha portato all'irruzione nei locali del convento ed al trasporto di tutti i presenti (una cinquantina di persone, in prevalenza donne), con l'utilizzo di un mezzo preventivamente predisposto, presso il locale comando dei carabinieri, per gli accertamenti di rito;

non risulta che si sia verificato alcun episodio di resistenza o di fuga alla presenza della forza pubblica che potesse motivare l'ingresso nel convento, né si ha

a tutt'oggi notizia di quanti dei fermati siano risultati privi di regolare documento di soggiorno nel nostro Paese;

da più parti si è fatto notare come la normale attività di controllo della presenza di immigrati clandestini, in queste settimane, non può non tenere conto delle scadenze temporali stabilite dal provvedimento per la regolarizzazione dei lavoratori immigrati, recentemente approvato dal Parlamento;

hanno destato grande stupore e sconcerto nell'opinione pubblica le modalità con cui si è svolta l'operazione, che appare del tutto spropositata rispetto alle condivisibili esigenze di far cessare ed individuare i responsabili del disturbo esterno alla mensa che è stato lamentato dai cittadini del quartiere in più di una occasione;

tra le molte proteste che si sono levate nel comune di Rimini per un intervento che ha toccato una delle attività più meritevoli, apprezzate e consolidate dell'assistenza prestata dalla chiesa riminese alle persone più bisognose, vi è stata quella della *Caritas*. Da parte sua la diocesi riminese ha avanzato l'interrogativo se, a termini di concordato, sia lecito l'ingresso delle forze dell'ordine in un convento, senza prima aver avvisato l'autorità ecclesiastica: ciò significando che l'intervento si è svolto senza che al vescovo di Rimini fosse giunta alcuna notizia preventiva;

non si ha conoscenza se l'intervento sia stato concordato con le autorità proposte alla tutela dell'ordine pubblico nella provincia di Rimini o sia frutto invece di un'iniziativa autonoma del locale comando dei carabinieri, nè se abbiano un qualche fondamento, ed eventualmente abbiano ottenuto qualche riscontro durante l'intervento, le voci riportate dalla stampa locale, secondo le quali l'iniziativa sarebbe stata motivata dalla presenza di attività di spaccio di sostanze stupefacenti all'interno della mensa -:

se siano a conoscenza di quanto avvenuto;

se l'intervento sia stato svolto sotto il coordinamento e la direzione tecnica delle autorità preposte;

se l'intervento sia da considerarsi legittimo rispetto articolo 5 del protocollo addizionale che apporta modificazioni al concordato lateranense;

se durante l'intervento sia stata riscontrata la presenza di immigrati clandestini e se siano state ritrovate sostanze stupefacenti all'esterno o all'interno della mensa;

se esistano direttive del ministero dell'interno in merito all'attività di controllo da attivarsi nelle settimane che precedono la scadenza dei termini per la regolarizzazione dei lavoratori extracomunitari non provvisti del permesso di soggiorno, prevista dal recente provvedimento legislativo varato in questa materia;

se, in ogni caso, reputino opportuno quanto è avvenuto.

(2-00516) « Gambini, Battaglia, Bellini, Bogi, Bonito, Buffo, Carboni, Cennamo, Chianale, Chiaromonte, De Brasi, De Luca, Diana, Fistarol, Franci, Giullietti, Grandi, Manzini, Raffaella Mariani, Mazzarello, Motta, Olivieri, Papini, Pollastrini, Raffaldini, Rognoni, Siniscalchi, Soda, Michele Ventura, Vertone, Vianello, Maurandi, Ruggieri ».

(22 ottobre 2002)

**(Sezione 3 – Iniziative del Governo a sostegno del settore cantieristico)**

**C)**

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dell'economia e delle finanze e delle attività produttive, per sapere – premesso che:

nel 2002 si è registrato un calo della domanda di nuove navi e gli effetti della

recessione internazionale si sono fatti sentire producendo una flessione degli ordini;

gli scenari di guerra dettati dalla dottrina Bush aggraverebbero questa tendenza fino a conseguenze catastrofiche;

in questo contesto vengono affermandosi sul mercato internazionale altri protagonisti ed i cantieri europei sono in difficoltà;

L'Italia, che aveva una quota del mercato mondiale pari al 5 per cento, ha preso solo lo 0,7 per cento delle nuove commesse: questi dati dimostrano chiaramente che il 2003 sarà per la cantieristica navale europea un anno molto difficile;

L'Europa, per far fronte al *dumping* dei cantieri sudcoreani, ha deciso, dopo anni di inconcludenza, di istituire un meccanismo temporaneo di difesa, che prevede aiuti al 6 per cento solo per tre tipologie di navi (*portacontainers*, chimichiere e gasiere): una prima risposta anche se tardiva ed insufficiente;

è interesse strategico dell'Europa sviluppare un'industria della costruzione navale capace di rispondere alla nuova domanda che la crescita dei traffici marittimi porterà con sé;

la cantieristica navale italiana può avere una prospettiva di tenuta e di sviluppo: ed in questo contesto Fincantieri rappresenta la parte fondamentale del settore;

un suo indebolimento sarebbe il primo passo verso l'uscita dell'Italia da questo settore industriale;

il gruppo dirigente di Fincantieri sta gestendo l'azienda come fosse una *holding*, autonomizzando i cantieri delle società operative e indebolendo il ruolo di Trieste, « cervello » del gruppo;

le ipotesi di smembramento dell'unità e dell'integrità del gruppo puntano, in sostanza, alla separazione del settore militare da quello civile;

la scelta annunciata di rinunciare a una missione produttiva e di concentrarsi

sulle attività a più alto valore aggiunto significa rinchiudersi entro alcune nicchie, aumentando così l'esposizione ai rischi derivanti dalle variazioni cicliche del mercato;

si mette al centro della strategia aziendale una politica ossessiva di riduzione dei costi che appare immotivata e miope e che porterà a tagliare gli organici;

affrontare in queste condizioni la privatizzazione è pericoloso. Il Governo nel documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2003-2006 indica la Fincantieri tra le società « da dismettere ». Una volta stabilita questa intenzione, le necessità impellenti di « fare cassa » potrebbero indurre il Governo a operazioni improvvisate e sconsiderate. D'altra parte, dopo lo scioglimento dell'Iri, Fincantieri verrà collocata dentro Fin-tecna, che è una società che ha puramente il compito di liquidare. I rischi di uno spezzatino o di una soluzione qualsiasi, pur di privatizzare, sono dunque aumentati;

questi rischi sono resi ancora più gravi dalla svolta del nuovo gruppo dirigente, che non considera l'unità e l'integrità del gruppo come la chiave di volta della propria strategia industriale;

il mantenimento dell'unità e dell'integrità del gruppo costituiscono un obiettivo strategico: infatti, l'ipotesi di smembramento minerebbe alla base la prospettiva industriale di una delle più importanti aziende manifatturiere del nostro Paese;

nella cantieristica navale la dimensione è un fattore di forza industriale, perché permette di affrontare carichi di lavoro di grande volume e diversificati nella tipologia;

un gruppo integrato di otto cantieri permette di operare su diversi segmenti e perciò di reggere meglio i cicli del mercato;

soltanto una dimensione di grande azienda permette di avere un'attività di

ricerca sufficiente a sostenere la necessaria innovazione di prodotto e di processo;

l'unità del gruppo potrebbe avere un notevole vantaggio se entrasse in Finmeccanica: dal lato di Fincantieri risolverebbe il problema della sua privatizzazione, offrendole nello stesso tempo una dimensione finanziaria più forte e la possibilità di sfruttare sinergie industriali interne a Finmeccanica; dal lato di Finmeccanica l'acquisizione di Fincantieri affermerebbe un ruolo importante nel panorama industriale italiano di una conglomerata che controlla attività industriali di alta tecnologia e non solo militari;

per quanto riguarda invece la questione degli organici, l'azienda punta a una riduzione permanente dell'organico del gruppo e quindi a un'ulteriore dilatazione strutturale del lavoro in appalto;

aumentare il lavoro in appalto vuol dire allargare l'area del lavoro precario, senza diritti e senza sicurezza;

nell'accordo l'azienda si era impegnata a introdurre un sistema di timbrature per il controllo della durata effettiva dell'orario di lavoro per tutti i dipendenti delle terze ditte: cosa che, a quanto risulta all'interpellante, non è ancora avvenuta;

inoltre, l'azienda si è opposta all'applicazione nei cantieri più a rischio (Marghera e Monfalcone) del protocollo di legalità, che rappresenta lo strumento più efficace per combattere le forme di lavoro nero e illegale negli appalti;

non vengono nemmeno rispettati, a quanto risulta all'interpellante, i termini salariali dell'accordo: al miglioramento dei conti dell'azienda non è corrisposta la crescita dei salari in tutto il gruppo. Ciò potrebbe significare che una quota dell'aumento reale della produttività non sia ancora stata redistribuita e che l'azienda stia accumulando le riserve per gestire i salari a sua discrezione, con gli incentivi individuali —;

quale strategia intendano mettere in atto in materia di politiche industriali a sostegno di un settore così importante;

quali provvedimenti intendano assumere affinché venga mantenuta l'unità e l'integrità del gruppo contro un'ipotesi di smembramento;

se non ritengano opportuno adoperarsi per favorire e determinare un ingresso di Fincantieri in Finmeccanica.

(2-00513) « Giordano ».

(21 ottobre 2002)

**(Sezione 4 – Copertura finanziaria per la realizzazione di infrastrutture nel Friuli-Venezia Giulia)**

**D)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio, per sapere – premesso che:

il 20 settembre 2002, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, è stata stipulata una « intesa generale quadro » tra il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rappresentato dal Ministro Pietro Lunardi, e la regione Friuli Venezia Giulia, rappresentata dal presidente Renzo Tondo;

l'intesa è stata inoltre sottoscritta dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio;

secondo tale intesa « le parti convengono che le infrastrutture e le opere interessanti il territorio del Friuli Venezia Giulia, comprese nel programma approvato dal Cipe il 21 dicembre 2001, rivestono il carattere di “preminente interesse nazionale” »;

l'intesa recita inoltre che « le risorse finanziarie occorrenti comunque saranno rese disponibili fino alla completa realizzazione delle opere secondo gli importi che risulteranno dai quadri economici dei progetti approvati »;

le risorse finanziarie indicate (individuate di comune intesa in 4.430 milioni di euro), sono sufficienti unicamente alla progettazione delle opere –:

quali siano, per ciascuna opera, le modalità di copertura finanziaria per la realizzazione di tali infrastrutture;

se la realizzazione delle opere sia finanziata, con quali leggi e, ove ancora non lo fosse, come e in quale anno sarà finanziata.

(2-00509) « Illy, Damiani, Maran, Boato ».

(17 ottobre 2002)

**(Sezione 5 – Inquinamento prodotto dal traffico sulla tangenziale di Mestre)**

**E)**

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 e della tutela del territorio 2 aprile 2002, n. 60, che recepisce la direttiva 1999/30/CE) prevede responsabilità più precise relativamente al monitoraggio e all'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 e 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 e sorpassi;

in base ai dati del presidio multizonale di prevenzione dell'unità locale socio sanitaria 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 autostrade 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 autostrade venete s.p.a., per evitare le prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio formulate in sede di valutazione d'impatto ambientale (v.i.a.), ha ritirato un progetto già presentato e ne ha ripresentata una brutta copia che aggira la valutazione d'impatto ambientale;

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 valutazione d'impatto ambientale, 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 metri quadrati 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 all'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 nel settembre 2002 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 e della tutela del territorio nella valutazione d'impatto ambientale del progetto presentato da società autostrade venete s.p.a. per la terza corsia, osservazione che ha costituito uno dei motivi per cui la

società autovie venete s.p.a. ha accantonato formalmente tale progetto, ritenendo troppo onerose le prescrizioni del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;

nel « bilancio di esercizio e consolidato » per l'anno 2000 società autovie venete s.p.a. ha dichiarato un aumento nel 2000 degli introiti da pedaggio derivanti dall'aumento di traffico del 6,25 per cento, pari 9.463.194.087 di vecchie lire 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 il 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 psico-sociali del rumore e sugli 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 all'asse stradale di edifici 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 rappresenti 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 ».

(22 ottobre 2002)

Stabilimenti Tipografici  
Carlo Colombo S.p.A.

€ 0,26

Stampato su carta riciclata ecologica



\*14ALA0002110\*