

tieristica cinese, forte di due grandi gruppi che contano, rispettivamente, centocinquanta e novantamila addetti, si pone l'obiettivo di raggiungere una quota del 25 per cento entro il 2010; e, potendo sfruttare una grande capacità produttiva a bassi costi, tale obiettivo appare alla sua portata.

I cantieri europei, invece, sono in difficoltà. Finora, lo smaltimento del portafoglio degli ordini aveva permesso loro di reggere, ma, nella prima metà del 2002, la Germania si è assicurata solo l'1,1 per cento di nuovi ordini, a fronte del 45 per cento del Giappone e del 35 per cento della Corea del Sud, mentre l'Italia, che aveva una quota del mercato mondiale pari al 5 per cento, si è aggiudicata soltanto 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.

Per far fronte a questa situazione, dopo un lungo periodo di inconcludenza — diciamo le cose come stanno! — l'Europa ha deciso di presentare all'Organizzazione mondiale per il commercio un ricorso per concorrenza sleale nei confronti della Corea del Sud e di tutte le nazioni che propongono modalità di concorrenza nel settore fondate anche sul *dumping* sociale e di istituire un meccanismo temporaneo di difesa che prevede aiuti al 6 per cento solo per tre tipologie di navi (portacontainers, chimichiere e gasiere). Tali misure sono positive, in quanto rappresentano la prima concreta risposta all'aggressività sudcoreana, ma arrivano tardi e sono insufficienti a difendere effettivamente la cantieristica europea.

È interesse dell'Europa sviluppare un'industria della costruzione navale capace di rispondere alla nuova domanda che la crescita dei traffici marittimi comporterà. Per fare ciò, oltre che di una politica europea, c'è bisogno, anzitutto, di una nostra scelta di politica industriale che, però, è praticamente inesistente. Eppure, la cantieristica navale potrebbe avere una prospettiva di tenuta e di sviluppo pure in un contesto difficile!

Fincantieri, come lei sa, signor sottosegretario, rappresenta la parte fondamentale del settore: per questo, noi affermiamo che un suo indebolimento sarebbe il primo passo verso l'uscita dell'Italia da tale comparto industriale. Lo diciamo convinti del fatto che i processi di privatizzazione che hanno determinato lo smembramento di strutture produttive forti e solide, alla fine, hanno causato un impatto occupazionale molto negativo, con costi sociali molto elevati ed anche dolorosi, ed hanno significato, spesso e volentieri, la fuoriuscita dell'Italia dal settore industriale di pertinenza.

A noi pare che la scelta del nuovo gruppo dirigente della Fincantieri non vada nella direzione giusta. Fincantieri si sta muovendo più come una *holding*, autonomizzando i cantieri delle società operative, e le ipotesi che, a nostro modo di vedere, iniziano a profilarsi sono, per quanto confuse, di smembramento dell'unità e dell'integrità del gruppo. Infatti, esse puntano anche a determinare una divisione, una non integrazione del militare con il civile. Esprimiamo preoccupazione, evidentemente, visto che si investe sul militare e non si interagisce sul terreno della ricerca, sulle finalità della produzione di questo settore.

Per questa ragione noi siamo qui a rivolgerle delle domande con grande determinazione, per capire quale sia l'orientamento del Governo. Ci sono delle realtà che possono essere fortemente danneggiate dal punto di vista occupazionale; penso alla città di Trieste (adesso vedo qui l'ex sindaco Illy).

Allora, noi chiediamo quale sia la vostra politica di settore, quale sia la vostra politica industriale. Noi criticiamo anche le modalità con cui Fincantieri, per esempio, non rispetta gli accordi sindacali, accordi sindacali importantissimi che, magari, avrebbero potuto dare una prospettiva significativa, criticiamo il fatto che venga avviato un processo che, aumentando i lavori in appalto, in realtà aumenta il lavoro precario senza diritti e senza sicurezze.

Per questa ragione, siccome questo è un settore in cui la dimensione è un fattore di forza industriale (d'altronde, come si fa a competere con questi soggetti che manifestano una così forte aggressività nel mercato internazionale se non si ha una struttura produttiva adeguata?), l'integrità della struttura diventa un passaggio decisivo. Con questa interpellanza noi chiediamo che strategia intendiate mettere in atto in materia di politiche industriali a sostegno di un settore così importante e quali provvedimenti intendiate assumere.

Signor sottosegretario di Stato, io vorrei avere da lei parole molto chiare su questo punto specifico. Voi siete favorevoli al mantenimento dell'unità e dell'integrità del gruppo contro qualsiasi ipotesi di smembramento oppure state pensando proprio all'ipotesi di smembramento?

Terza questione: vorrei chiederle se non ritenga opportuno, visto che nel documento di programmazione economico-finanziaria era prevista una privatizzazione di Fincantieri, adoperarsi per evitare disastri dal punto di vista delle strategie produttive e dell'impatto occupazionale, adoperarsi perché Fincantieri entri in Finmeccanica, dando così anche forza e respiro a questo tipo di politica industriale.

Io ho omesso di dire che — magari ascolterò attentamente le sue osservazioni in materia (vorrei avere delle risposte precise sui quesiti che ho posto) — il settore dei trasporti marittimi potrebbe essere decisivo, potrebbe essere anche un'alternativa concreta rispetto alle modalità con cui si è sviluppato il trasporto in Italia, che è tutto su gomma e fondato su una impostazione, sulla base della quale si è costruito il modello italiano, di subalternità agli interessi della FIAT. Occorre provare a rivedere questa impostazione, dando a questo settore la centralità che esso merita.

Non le sto quindi ponendo un problema — che per noi è decisivo, comunque — solo di impatto occupazionale, le sto proponendo un tema di grande rilievo per lo sviluppo del paese, un volano per un'idea di sviluppo qualificato del paese.

Voi dovete dirci cosa intendete portare dal punto di vista dell'intervento pubblico, della direttrice di Governo, su questo settore e come intendete valorizzarlo.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al professor Tanzi, poiché ho visto che ci sono dei ragazzi nelle tribune, volevo far loro presente di non pensare, se vedono l'aula vuota, ad un disinteresse dei parlamentari per le istituzioni delle quali sono onorati (perciò si chiamano onorevoli) di far parte; è in corso lo svolgimento di interpellanze che vertono, come avete sentito, su richieste che un parlamentare rivolge al Governo e che necessitano quindi di una risposta diretta. Si svolgono nella solennità dell'aula perché questa è una tradizione che non comporta una presenza massiccia ma soltanto di coloro che sono interessati alle risposte, che poi vengono pubblicate. Ci tenevo a sottolinearlo perché non vi sembri di trovarvi di fronte ad un disinteresse delle istituzioni: il Parlamento è al centro della vita politica e istituzionale del paese.

Il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, professor Tanzi, ha facoltà di rispondere.

VITO TANZI, Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze. Signor Presidente, onorevoli, con l'interpellanza n. 2-005113 l'onorevole Giordano chiede quali iniziative si intendano assumere per il settore della cantieristica navale italiana, in particolare per Fincantieri. Al riguardo, premesso che la cantieristica europea e quella italiana in particolare sono interessate da una situazione di crisi, come descritta dall'onorevole Giordano, a causa della sleale concorrenza commerciale esercitata dai cantieri navali di altri continenti, si fa presente che nell'ambito delle istituzioni comunitarie, da tempo, sono stati sollecitati provvedimenti per la salvaguardia del settore.

Va, peraltro, tenuto conto che la politica industriale in materia di interventi di sostegno al settore cantieristico è essenzialmente di competenza del Consiglio dell'Unione europea, nell'ambito del quale

vengono assunte le relative decisioni. In tale sede l'Italia ha rappresentato la necessità di mantenere attivo un sistema di aiuti al settore, come elemento indispensabile di una politica che consenta ai nostri cantieri di conservare una posizione competitiva adeguata in un contesto in cui viene meno il rispetto delle regole della competizione commerciale. In linea con tale determinazione, il Consiglio dei ministri dell'Unione europea, nell'anno in corso, ha approvato la proposta della Commissione europea per l'adozione del meccanismo di difesa di natura straordinaria nei confronti delle categorie di navi maggiormente colpite dall'aggressione commerciale delle imprese della Corea del sud e, in quella sede, la delegazione italiana ha rappresentato la necessità di includere in esso anche le tipologie navali di maggiore interesse per la cantieristica italiana (ad esempio i *ferry*). Attualmente, è in fase di presentazione all'organizzazione mondiale per il commercio (WTO) un ricorso contro la Corea del sud per fronteggiare le problematiche poste dalla cantieristica sudcoreana.

Per quanto riguarda, in particolare, il progetto di fusione per incorporazione di IRI in Fintecna, avviato con delibera dell'assemblea degli azionisti IRI e Fintecna, si precisa che lo stesso è in via di prossimo perfezionamento. Ciò comporterà, tra l'altro, che tutte le società attualmente partecipate da IRI, incluse anche le più rilevanti quali Tirrenia e Fincantieri, confluiscono in Fintecna, che diverrà interamente partecipata dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Con specifico riferimento a Fincantieri, sulla base dei risultati conseguiti dal gruppo e della loro positiva evoluzione, desumibile dal piano triennale recentemente predisposto dalla società, la privatizzazione della società può essere considerata un obiettivo raggiungibile. Il Governo ha inserito tale società nell'elenco di quelle da dismettere nel breve periodo, entro 18 mesi, contenuto nel DPEF per gli anni 2003-2006.

Al momento, sono allo studio da parte degli *advisor* nominati dall'IRI le modalità

di dismissione della partecipazione Fincantieri, tenuto conto delle aree di attività in cui opera la società, dell'andamento del settore della cantieristica navale in Italia e nel mondo, delle condizioni dei mercati finanziari.

Una volta ricevute le raccomandazioni degli *advisor*, il Governo provvederà ad individuare la modalità di dismissione più opportuna (trattativa diretta e/o offerta pubblica di vendita) e ad emanare i necessari atti propedeutici alla cessione.

PRESIDENTE. L'onorevole Giordano ha facoltà di replicare.

FRANCESCO GIORDANO. Signor Presidente, signor sottosegretario, mi scusi per la sintesi con cui esprimerò questo giudizio: ne so quanto prima. Ho posto precisi interrogativi e lei ha ripetuto alcune cose che avevo scritto nella mia interpellanza. Mi scusi se dico questo.

Il Governo non può stare alla finestra, ma deve attuare una politica Fincantieri ed una politica Finmeccanica. Mi scusi, qual è la vostra politica industriale? Vi sono alcune cose che, francamente, sono un po' singolari. Le chiedo: cosa intendete fare per il rispetto degli accordi che Fincantieri insistentemente disattende?

Punto primo: qual è il vostro pensiero sull'ipotesi di smembramento dell'azienda che il gruppo dirigente di Fincantieri sta attivando? Pensate che sia un'azienda forte e che possa reggere sul mercato oppure ritenete che si debba smembrare attraverso un processo di privatizzazione lasciando sul mercato dei « pezzi »? Qual è la vostra politica di settore sul terreno della mobilità via mare? Cosa pensate del possibile ingresso di Fincantieri in Finmeccanica? Cosa pensate del fatto che non debba essere scorporato il settore militare da quello civile, perseguendo logiche disastrose se si rende autonomo il militare rispetto alle dinamiche del civile? Mi scusi, lo dico con rispetto: sono un po' sconcertato dall'inesistenza di una risposta ai quesiti che sono stati posti.

Avrei preferito che lei mi dicesse concretamente di non essere d'accordo sulle

soluzioni prospettate. A mio avviso, le soluzioni che ho avanzato sono decisive per salvare il settore. Non mi affido semplicemente all'Europa e al ruolo (peraltro non particolarmente attivo, se devo dire la verità) di questo Governo nel difendere tale settore.

Avrei preferito che lei mi dicesse: non sono d'accordo, questa è la nostra strategia ed è diversa dalla sua. Lei, tuttavia, non dice nulla su questa materia. Per questa ragione, quasi per un'ovvia considerazione, devo ritenermi totalmente insoddisfatto.

(Copertura finanziaria per la realizzazione di infrastrutture nel Friuli-Venezia Giulia - n. 2-00509)

PRESIDENTE. L'onorevole Illy ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00509 (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti sezione 4*).

RICCARDO ILLY. Signor Presidente, più che illustrare la mia interpellanza, che mi sembra sufficientemente chiara, vorrei precisare che l'ultimo capoverso delle premesse va letto in questi termini: delle risorse finanziarie indicate (individuate di comune intesa in 4.430 milioni di euro), quelle disponibili sono sufficienti unicamente alla progettazione delle opere.

Per il resto, mi sembra che la mia interpellanza sia piuttosto chiara e mi riservo naturalmente la replica dopo aver ascoltato la risposta.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Viceconte, ha facoltà di rispondere.

GUIDO VICECONTE, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, in merito a quali siano per ciascuna opera le leggi e le modalità di copertura finanziaria per la realizzazione delle infrastrutture comprese nell'elenco delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, quindi anche quelle in-

teressanti il territorio del Friuli-Venezia Giulia di cui alla delibera CIPE n. 121 del 2001, va ricordato che l'iter per l'ottenimento degli stanziamenti è quello previsto dalla legge obiettivo n. 443 del 2001 nonché dal collegato alla legge finanziaria n. 166 del 2002 e dal decreto-legge n. 190 del 2002.

Tali norme dispongono che gli stanziamenti avvengano all'atto dell'approvazione da parte del CIPE allargato alle regioni dei progetti preliminari con via e localizzazione urbanistica che devono essere presentati dai soggetti aggiudicatori. Ciò avverrà nell'ambito delle disponibilità oggi assicurate per il triennio 2002-2004 dal collegato alla finanziaria, legge n. 166 del 2002, che saranno allocate di anno in anno per far fronte alla pianificazione indicata nella citata delibera CIPE n. 121 del 2001.

PRESIDENTE. L'onorevole Illy ha facoltà di replicare.

RICCARDO ILLY. Ringrazio il sottosegretario per la risposta, ancorché molto sintetica. L'impressione che traggio è che non vi sia una certezza di finanziamento di tali opere. Credo di interpretare bene le parole del sottosegretario in questo senso: dopo l'approvazione della citata delibera CIPE n. 121 del 2001, che conosco piuttosto bene, viene individuata, attraverso successivi accordi di programmi o intese generali quadro con le singole regioni, una serie alquanto lunga di opere, non tutte finanziabili. La mia interpretazione, dunque, è che chi prima arriva bene alloggia e potrà usufruire delle risorse finanziarie, per definizione ridotte, che si troveranno allocate nelle diverse finanziarie o nei diversi esercizi.

Purtroppo, non ho la possibilità di comprendere se tale interpretazione sia corretta o meno, magari mi riservo di interloquire a quattr'occhi con il sottosegretario. Tuttavia, se questa è la procedura, da un lato ha il pregio di mettere in concorrenza i vari soggetti che dovranno produrre le progettazioni ed avviare tutte le procedure per realizzare le suddette opere. Dall'altro, ha il difetto che se tale

competizione dovesse avere un esito positivo ci troveremmo con tante opere realizzabili, o quantomeno opere di cui il procedimento di progettazione e quello amministrativo sono stati completati, e poche o insufficienti risorse finanziarie per realizzarle.

Spero che questa non sia la situazione perché la carenza di infrastrutture nel nostro paese è drammatica, in particolare nel nord-est d'Italia e non vorrei citare l'elenco di opere che attendono da alcuni decenni perché troppe volte lo abbiamo citato e, dunque, tutti conosciamo tale elenco.

(Inquinamento prodotto dal traffico sulla tangenziale di Mestre — n. 2-00515)

PRESIDENTE. L'onorevole Zanella ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00515 (*vedi l'allegato A — Interpellanze urgenti sezione 5*).

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, con questa interpellanza vorrei affrontare uno dei problemi causati dal traffico, particolarmente quello dovuto agli autoveicoli pesanti. Ciò è stato oggetto già di altre interpellanze e di interrogazioni svolte durante il *question time*. Il ministro Lunardi, circa quindici giorni fa, è venuto in quest'aula per rispondere al deputato Stradiotto, tra l'altro sindaco di Martellago, che lo interrogava su quali fossero le decisioni del Governo per risolvere il problema del valico di Mestre, così ormai viene chiamata la tangenziale che attraversa la mia città. Il ministro rispose che entro il 2003 sarebbero state avviate contemporaneamente due opere: il tunnel alla cui progettazione di massima il ministro stesso, in quanto tecnico esperto di gallerie, partecipò; il passante autostradale Dolo-Quarto d'Altino il cui progetto preliminare, a detta di Lunardi, è in fase di approntamento da parte di Autostrade Spa, Autostrada Venezia-Padova e Autovie venete.

La stampa proprio ieri riportava un'altra clamorosa notizia e cioè che la rea-

lizzazione del tunnel potrebbe addirittura avere inizio prima di quella del passante autostradale. Ciò, come saprà anche il sottosegretario, ha fatto infuriare le nostre autorità regionali (il governatore Galan, l'assessore Chisso), i quali appunto da anni insistono — a dire il vero senza riuscirvi molto — per la realizzazione del passante. Nella riunione preliminare del CIPE si sarebbe deciso di inserire entrambe le opere tra quelle che hanno priorità nei finanziamenti 2002: la spesa del tunnel verrebbe coperta con fondi statali, mentre quella del passante con la finanza di progetto, ad esclusione del 16 per cento dell'ammontare della spesa di tale opera, che verrebbe coperta invece con fondi statali, laddove questo 16 per cento (pari a poco più di 113 miliardi di euro) servirebbe per le opere complementari.

In qualità di abitanti e rappresentanti della provincia di Mestre e paesi limitrofi, siamo estremamente preoccupati perché da molti anni assistiamo ad un vero e proprio conflitto tra le istituzioni, ad una poca chiarezza di intendimenti e a decisioni che vengono prima prese, poi disattese. Inoltre qualsiasi soluzione di fatto vede aperti conflitti per così dire evidenti ed anche forse poco trasparenti: mi riferisco in particolare a quelli tra Forza Italia e Lega nord, che sono stati molto evidenti nel passato ma che adesso, costretti dalla convivenza di Governo, lo sono molto meno. Sappiamo infatti che la Lega nord sarebbe maggiormente interessata al tunnel rispetto al progetto del passante, a seguito di prese di posizione molto evidenti da parte dei comuni che sarebbero interessati dall'attraversamento del passante e che hanno più volte espresso la propria contrarietà a quell'ipotesi di attraversamento delle proprie realtà territoriali.

Un'altra soluzione, probabilmente meno importante, meno costosa e forse meno interessante per le società titolari delle concessioni autostradali, il cosiddetto percorso dei bivi (un percorso in parte in trincea, in parte in galleria), previsto nella pianificazione urbanistica della provincia di Venezia, non viene mai preso in con-

siderazione, se non altro per fare un confronto oggettivo tra i diversi rapporti costi/benefici delle varie ipotesi progettuali.

La preoccupazione, i conflitti, nonché le sollevazioni popolari, non possono che essere dei dati oggettivi, perché stiamo parlando di una delle aree più popolate e più urbanizzate del territorio veneto; anzi si tratta di una vera e propria conurbazione e quindi è difficilissimo intervenire dal punto di vista sia politico sia progettuale per avere delle soluzioni effettivamente soddisfacenti.

La mia interpellanza è tesa tuttavia a mettere in evidenza un altro problema, che determina l'urgenza e la necessità di intervenire.

A partire da dati — quindi, non si tratta più di notizie di stampa —, relativi agli anni 2000 e 2001, dell'Agenzia per la protezione ambientale della regione Veneto, la tangenziale di Mestre rappresenta la principale fonte di inquinamento atmosferico della nostra città. Quindi, ci troviamo già in una situazione di emergenza che richiede l'intervento dell'autorità sanitaria.

Quale potrebbe essere l'intervento dell'autorità sanitaria, cioè dei sindaci che sono preposti alla garanzia e alla tutela del diritto costituzionale alla salute? Quello di impedire l'attraversamento della città da parte dei TIR e di quegli autoveicoli, che rappresentano la fonte principale di inquinamento atmosferico e acustico.

In questi giorni, abbiamo assistito a chiusure, che provocano, in determinate parti del nostro territorio, il non passaggio e il non attraversamento dei TIR; ma, ovviamente, questo traffico si trasferisce in altre arterie, provocando altrove il disastro che prima provocava in determinati centri.

Quindi, è chiaro che, nell'immediato, occorre fare tutto ciò che è possibile per garantire la salute dei cittadini, la sicurezza e la prevenzione degli incidenti. Nella premessa della mia interpellanza, infatti, evidenzio una serie di iniziative che potrebbero essere attuate subito.

Vi è poi un discorso di politica relativo a come, in Italia, si promuovono i trasporti delle merci. Qui — come prima evidenziava il collega Giordano — notiamo, invece, una grande esitazione, una profonda mancanza di prospettive.

In effetti, modificando la modalità tradizionale di trasporto — che, in Italia, avviene quasi esclusivamente su gomma — nei prossimi anni, dovremmo essere in grado, per quanto concerne la tangenziale di Mestre, di trasferire su ferro l'incremento delle merci che verrebbero trasportate su ruota attraverso la nostra città. Ciò è possibile, esistono progetti che anche la regione ha preso in considerazione, tuttavia manca un *input* forte, manca una volontà politica nazionale e locale — mi riferisco, appunto, alla regione Veneto — affinché questo possa essere attuato.

Quindi, in questa mia interpellanza, chiedo al Governo quali siano gli intendimenti per risolvere un'emergenza che, a questo punto, riguarda direttamente la salute della popolazione.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Viceconte, ha facoltà di rispondere.

GUIDO VICECONTE, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, è ben nota la situazione di congestione che, da anni, caratterizza l'attraversamento di Mestre.

La realizzazione del *bypass* del cosiddetto nodo di Mestre che, ad oggi, sostituisce del tutto l'ipotesi dell'utilizzo della corsia di emergenza dell'attuale tangenziale quale terza corsia, vuole costituire soluzione sia ad una situazione locale difficile sia ad una problematica di carattere strategico per il traffico veicolare dell'intera area nord-est risultando interessate, difatti, oltre alla locale area di Mestre, anche le direttrici a più lunga percorrenza della A4 in direzione Padova e Trento nonché la direttrice verso Trieste.

La duplice soluzione individuata, del tunnel e del passante largo, realizza nel complesso un sistema capace di smaltire

gli attuali volumi di traffico, con un livello di servizi adeguati e con una drastica riduzione dell'impatto ambientale, cagionato dall'attuale costante ingolfamento della tangenziale esistente. Questa, infatti, verrebbe relegata, in prospettiva, a viabilità con sole funzioni di smistamento del traffico interquartiere, con il conseguente recupero ambientale dovuto al notevole decremento del traffico passante su di essa.

Per quanto attiene, invece, al trasferimento del trasporto merci sulla ferrovia, in via preliminare si deve osservare che, in base ai vigenti contratti di programma 1994-2000 e 2001-2005 con Ferrovie dello Stato Spa, nel nodo ferroviario di Venezia Mestre sono previsti una serie di progetti d'investimento, finalizzati al miglioramento della circolazione ed al potenziamento del nodo stesso. Fra questi si deve evidenziare la realizzazione di un sistema di comando e controllo dell'area veneta centrale, il quadruplicamento della linea Padova-Mestre e la sistemazione del nodo di Venezia Mestre.

Questo Governo, al fine di dare concreta attuazione alla linea prevista dal piano generale dei trasporti con cui ha avuto avvio una fase di forte attenzione allo sviluppo del trasporto merci su ferrovia, ha approvato l'articolo 38 del collegato alla finanziaria, legge n. 166 del 2002; con tale disposizione sono stati per la prima volta previsti interventi di tipo normativo e finanziario per oltre 300 milioni di euro, volti all'incentivazione in materia di trasporto di merci pericolose e di trasporto combinato ed accompagnato, cosiddetta autostrada viaggiante; inoltre, è stata inserita la previsione di un regolamento che sarà adottato entro il prossimo mese di dicembre, previa approvazione della Commissione europea.

Per affrontare i contingenti problemi ambientali e sanitari legati alla tangenziale, l'ANAS fa sapere che la società concessionaria ha elaborato il progetto esecutivo del piano generale di ampliamento degli interventi per la protezione acustica sulla tangenziale ovest di Mestre; l'ente stradale ha approvato il primo e il

secondo stralcio del suddetto piano, che si trova attualmente in corso di realizzazione. Il piano prevede una serie di interventi mirati e specifici, tra i quali si segnalano quello sulla rotatoria di Marghera, lato ovest, e quello di completamento in corrispondenza delle case ex GESCAL, lato est e l'intervento sul viadotto milanese, lato ovest, insieme a quello di completamento nella zona ferroviaria e sul medesimo viadotto, lato est.

Per quanto riguarda la sicurezza della circolazione di mezzi pesanti adibiti al trasporto di merci pericolose, l'ANAS comunica di avere recentemente promosso un incontro con gli enti locali, al fine di valutare l'entità del fenomeno e le eventuali misure correttive da adottare; è stata decisa la costituzione di un tavolo di lavoro tecnico.

Numerose iniziative sono state, inoltre, portate avanti dal comune di Venezia: utilizzo di carburanti più ecologici, sperimentazione del *car sharing*, istituzione dei *mobility manager*, incremento delle domniche ecologiche. Anche la prefettura, ufficio territoriale del Governo di Venezia, con il concorso della polizia stradale del dipartimento provinciale dei trasporti terrestri e della polizia municipale, si è adoperata per concorrere alla realizzazione di interventi che potessero contribuire a contenere l'inquinamento atmosferico presente sulla tangenziale di Mestre. In tale ambito, nel corso del corrente anno, è stato stipulato un protocollo d'intesa fra gli organi istituzionalmente interessati alla realizzazione di un progetto di verifica delle emissioni inquinanti degli autoveicoli in transito sulla tangenziale di Mestre.

L'anzidetto protocollo d'intesa ha previsto, in particolare, un'attività di verifica dello stato di efficienza dei veicoli commerciali, siano essi immatricolati in Italia o in uno Stato membro dell'Unione europea o extra Unione europea; tale verifica è stata effettuata in due fasi di sperimentazione, la prima dal 9 aprile al 31 maggio 2002, per due giorni la settimana, e la seconda per altre dieci giornate, nel periodo luglio-settembre 2002.

L'iniziativa promossa ha consentito di raggiungere risultati decisamente apprezzabili, in quanto i controlli effettuati hanno riguardato, nel primo periodo sopraevendenzato, 594 veicoli commerciali, 75 dei quali sono risultati non in regola con i limiti previsti dalle leggi vigenti in materia di emissioni inquinanti mentre per altri 246 veicoli sono state rilevate infrazioni connesse alle condizioni di sicurezza nella circolazione. Per quanto concerne la seconda fase del progetto, è in corso l'attività di monitoraggio dei risultati raggiunti, sulla base dei quali, compatibilmente con le disponibilità delle risorse umane e finanziarie occorrenti, sarà valutata l'ulteriore possibilità di proseguire nelle sperimentazioni avviate.

La prefettura di Venezia assicura, infine, la costante osservazione dei problemi della sicurezza della circolazione sulla tangenziale di Mestre.

PRESIDENTE. L'onorevole Zanella ha facoltà di replicare.

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, la risposta del Governo risulta, da una parte, una ripetizione di premesse che già riportavo nella nostra interpellanza, dall'altra, in essa vengono enfatizzati dei provvedimenti che conosco benissimo, ma che poco incidono finora nella prospettiva, quanto meno di breve periodo, dello stato di salute della città attraversata dalla tangenziale.

Vorrei sottolineare alcuni aspetti presenti anche nello schema di piano sanitario nazionale e che quindi chiamano il Governo ad una decisione molto più precisa e convinta. Secondo una serie di studi e di valutazioni condotte dalle agenzie ambientali europee e nazionali, il trasporto su strada costituisce e contribuisce mediamente in Europa al 51 per cento delle emissioni degli ossidi di azoto, al 34 per cento di quelle dei composti organici volatili, al 65 per cento di quelle di monossido di carbonio. Uno studio dell'Organizzazione mondiale della sanità rivela che il 5 per cento della mortalità dipende ormai dall'inquinamento atmosferico, con

3 milioni di morti all'anno, il triplo delle morti causate dagli incidenti stradali. Secondo una ricerca effettuata in Italia, sono 3.500 le vittime da smog nelle 8 principali città italiane: secondo questa ricerca, i trasporti contribuiscono all'inquinamento atmosferico complessivo con una percentuale che va dal 55 al 70 per cento. In Europa sarebbero 100 mila le vittime ormai causate dall'inquinamento atmosferico. Le cause della mortalità sarebbero — e soprattutto sono — le polveri sottili e sottilissime, che penetrano all'interno dei polmoni depositando sostanze tossiche e cancerogene, come il benzene. Le polveri sottilissime hanno un diametro al di sotto di 2,5 micron e sarebbero le responsabili anche di nuove forme di patologie che colpiscono gli anziani, i bambini, i malati cronici di malattie polmonari.

In Italia siamo di fronte ad una situazione drammatica con 103 autoveicoli per chilometro, contro i 65 in Germania, i 57 nel Regno Unito e i 29 in Francia. Le metropolitane, invece, in Italia sono 122 chilometri, a fronte di 330 in Francia, 531 nel Regno Unito, 717 in Germania. È evidente che l'aumento delle malattie dell'apparato respiratorio è direttamente connesso con quello dell'inquinamento atmosferico. L'aumento delle patologie respiratorie ma anche cardiovascolari è dimostrata da recenti studi di carattere epidemiologico. La causa principale sarebbero le polveri sottili e gli altri inquinanti.

Nella risposta del Governo, in realtà, non vediamo una presa in considerazione dei costi sociali ma anche economici di questo problema, né un vero tentativo di dare risposte, se non dei palliativi estremamente morbidi e probabilmente poco efficaci.

Ricordo al Governo che le indicazioni contenute nel piano generale dei trasporti e nel libro bianco dell'Unione europea sui trasporti puntano al riequilibrio modale per migliorare l'efficacia del sistema trasportistico e per ridurre l'impatto ambientale. Invece, le misure che si propongono — che vedo confermate anche nella legge finanziaria che stiamo discutendo in questi giorni — appaiono deboli ed inconsi-

stenti, come pure gli stanziamenti destinati alla riduzione dell'inquinamento nelle aree urbane, in particolare per quanto concerne il settore della mobilità urbana, la principale causa di emissioni inquinanti nelle città. In realtà, sono necessari interventi e risorse per lo sviluppo di una mobilità sostenibile: trasporto rapido di massa, acquisto di mezzi di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, mobilità ciclistica nelle aree urbane. In tal modo sarebbe possibile coniugare l'esigenza di migliorare la qualità della vita nelle aree urbane con il rispetto degli impegni internazionali, a cominciare dal protocollo di Kyoto in materia di produzione di gas climalteranti che è stato ratificato dal nostro paese proprio quest'anno.

In materia di inquinamento atmosferico appare piuttosto singolare che venga completamente abbandonata ogni ipotesi di ricorso alla *carbon tax*, cioè alla tassazione delle emissioni di gas serra, che andrebbe gradualmente reintrodotta nel rispetto, quanto meno, dei citati impegni.

Vorrei sottolineare alcune misure che, a nostro giudizio, andrebbero prese. Innanzitutto, la realizzazione delle barriere contro i rumori e le polveri su tutta la tangenziale, la cui realizzazione, invece, appare ed è assolutamente in ritardo. Un'altra misura necessaria è rappresentata dal contingentamento del traffico. Per quanto riguarda l'autostrada viaggiante, noi conosciamo bene questo progetto, però sono pochissimi i Tir che ne saranno coinvolti.

Infatti, l'autostrada viaggiante prevista da Cervignano verso Verona, sulla linea attraverso Treviso, viste le infrastrutture attuali ed i finanziamenti previsti per il loro potenziamento, sarà in grado solo di togliere dall'autostrada un numero quasi insignificante di Tir; comunque, sicuramente, noi siamo favorevoli alla sua realizzazione, ma gli interventi debbono essere assolutamente più risolutivi.

Occorrerebbe, ad esempio, una moratoria rispetto all'ampliamento di centri commerciali e all'incremento di quelle realtà edificate, di quei centri che attirano il traffico, sia leggero sia pesante.

Inoltre, vi è il problema della prevenzione degli incidenti. La tangenziale passa

attraverso un'area estremamente abitata e lungo l'autostrada vi sono scuole, asili, ospedali ed abitazioni che, continuamente hanno rischiato e rischiano di essere coinvolte, come è successo anche recentemente. Quindi, si tratta di pensare anche ad una delocalizzazione degli edifici a rischio, che invece non vedo nominata.

Signor sottosegretario, vi sono poi delle proposte che debbono essere tenute in considerazione proprio in vista della realizzazione della terza corsia che contribuirà ad aumentare il rischio di incidenti. Inoltre, se dovessero verificarsi fenomeni di intasamento, dovremmo affrontare con la terza corsia un aumento dell'incidenza delle emissioni gassose, dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

Pertanto, siamo disponibili (anche perché, in quella realtà, siamo presenti nel Governo, a livello provinciale e comunale) alla collaborazione ma non siamo assolutamente disponibili a partecipare — sarebbe irresponsabile farlo da parte nostra — ad una politica che non rappresenta assolutamente un'inversione di rotta rispetto a quella, finora a noi rappresentata dal Governo, caratterizzata dalla confusione, dall'esitazione e dalla mancata assunzione di decisioni rispetto a problematiche che dovrebbero essere prese in considerazione con la necessità e l'urgenza che richiedono.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento di interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Ringrazio i colleghi ed i rappresentanti del Governo che sono intervenuti.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 28 ottobre 2002, alle 14:

1. — *Discussione del disegno di legge:*

S. 848 — Delega al Governo in materia di occupazione e mercato del lavoro (*Approvato dal Senato*) (3193-A).

— *Relatore:* Santori.

2. - *Discussione del disegno di legge:*

S. 1707 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 settembre 2002, n. 200, recante interventi urgenti a favore del comparto agricolo colpito da eccezionali eventi atmosferici (*Approvato dal Senato*) (3289).

– *Relatore:* Masini.

3. - *Discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

SANZA ed altri; FONTANA; FONTANA: Modifiche agli articoli 84 e 86 del testo unico delle leggi recanti norme per la elezione della Camera dei deputati, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, in materia di attribuzione di seggi nell'elezione della Camera dei deputati (2625-2655-2713-A).

– *Relatore:* D'Alia.

La seduta termina alle 11,10.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 24 ottobre 2002, a pagina 7, prima colonna, alle righe dalla trentacinquesima alla trentasettesima, deve leggersi: (*previa deliberazione sulle questioni pregiudiziali eventualmente presentate*), e non: (*previa deliberazione sulle questioni pregiudiziali e sospensive eventualmente presentate*), come stampato.

A pagina 8, prima colonna, le righe dalla quinta all'ottava sono così sostituite: « Seguito dell'esame dei disegni di legge:

n. 3201 – Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2003;

n. 3200-bis – Legge finanziaria 2003 ».

A pagina 10, dopo la seconda riga, si intende inserita la seguente tabella:

PDL N. 3102-B – MODIFICHE AL CODICE DI PROCEDURA PENALE

Discussione generale: 6 ore, così ripartite:

Relatori	20 minuti
Governo	20 minuti
Richiami al regolamento	5 minuti
Interventi a titolo personale	55 minuti (<i>con il limite massimo di 15 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato</i>)
Gruppi	3 ore e 45 minuti
<i>Forza Italia</i>	<i>35 minuti</i>
<i>Democratici di sinistra-l'Ulivo</i>	<i>34 minuti</i>
<i>Alleanza nazionale</i>	<i>33 minuti</i>
<i>Margherita, DL-l'Ulivo</i>	<i>32 minuti</i>
<i>UDC (CCD-CDU)</i>	<i>31 minuti</i>
<i>Lega Nord Padania</i>	<i>30 minuti</i>

<i>Rifondazione comunista</i>	<i>30 minuti</i>
Gruppo misto	35 minuti
<i>Comunisti italiani</i>	<i>8 minuti</i>
<i>Socialisti democratici italiani</i>	<i>7 minuti</i>
<i>Verdi-l'Ulivo</i>	<i>6 minuti</i>
<i>UDEUR-Popolari per l'Europa</i>	<i>6 minuti</i>
<i>Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI</i>	<i>5 minuti</i>
<i>Minoranze linguistiche</i>	<i>3 minuti</i>

A pagina 12, alla prima riga dopo le parole: « Ddl n. 3200 » si intende inserita la parola: « *-bis* ».

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 13,35.