

COMMISSIONI RIUNITE

AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII)

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 GIUGNO 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE

PASQUALE LAMORTE

INDICE

	PAG.		PAG.
Proposte di legge (Discussione e rinvio):		Leccese ed altri: Norme contro l'inquinamento acustico nelle aree metropolitane (1350)	3
Senatori Pecchioli ed altri; Montresori ed altri: <i>Legge-quadro sull'inquinamento acustico (Approvata, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2567);</i>		Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	3, 10, 11
Testa Antonio: Norme per la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dalla circolazione dei veicoli e di aeromobili (1148);		Calzolaio Valerio (gruppo PDS), <i>Relatore per l'VIII Commissione.</i>	3
Ronzani ed altri: Norme per il controllo e la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da vettori aerei civili in prossimità degli aeroporti (1262);		Carta Giorgio, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile</i>	10
		Occhipinti Gianfranco (gruppo PSDI), <i>Relatore per la IX Commissione</i>	9
		Ronchi Edoardo (gruppo dei verdi)	10
		Testa Antonio (gruppo PSI)	11

La seduta comincia alle 15,15.

Discussione delle proposte di legge senatori Pecchioli ed altri; Montresori ed altri: Legge-quadro sull'inquinamento acustico (Approvata, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2567); Testa Antonio: Norme per la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dalla circolazione dei veicoli e di aeromobili (1148); Ronzani ed altri: Norme per il controllo e la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da vettori aerei civili in prossimità degli aeroporti (1262); Leccese ed altri: Norme contro l'inquinamento acustico nelle aree metropolitane (1350).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei senatori Pecchioli ed altri; Montresori ed altri: « Legge-quadro sull'inquinamento acustico », già approvata, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 21 aprile 1993; e dei deputati Testa Antonio: « Norme per la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dalla circolazione dei veicoli e di aeromobili »; Ronzani, Angelini Giordano, Biricotti Guerrieri, Chiaventi, Fredda, Grilli e Petrocelli: « Norme per il controllo e la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da vettori aerei civili in prossimità degli aeroporti »; Leccese, Pratesi, Turrone, Rutelli, Mattioli, Pecoraro Scanio, Apuzzo e Pieroni: « Norme contro l'inquinamento acustico nelle aree metropolitane ».

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

VALERIO CALZOLAIO, Relatore per l'VIII Commissione. Signor presidente, onorevoli colleghi, da molti anni in tutte le sedi istituzionali e scientifiche si sottolinea la carenza della legislazione statale italiana in materia di inquinamento acustico e l'urgenza di una legge-quadro di riferimento. Nell'ultimo decennio sono entrate in vigore norme nazionali e regionali in modo sporadico, frammentario e parziale, soprattutto con una serie di decreti di attuazione di direttive comunitarie su specifici casi e sorgenti.

Ora il Senato ha approvato un testo per la tutela dell'ambiente dall'inquinamento acustico, derivante dall'unificazione dei disegni di legge n. 433 e n. 594, ed è possibile offrire in tempo breve una normativa organica, almeno per gli ambienti abitativo ed esterno, importante anche come quadro per la legislazione regionale, conformemente all'articolo 117 della Costituzione.

Richiamerò brevemente gli aspetti generali della situazione scientifica e legislativa. La relazione si divide dunque in tre parti: la prima sono i riferimenti al problema dal punto di vista ambientale, la seconda i riferimenti agli aspetti giuridico-normativi e la terza riguarderà le proposte operative sul testo in esame.

Passo ad illustrare la prima parte. Già il termine rumore indica qualcosa di diverso dal suono, per l'appunto un inquinamento acustico rispetto al quale pesano fattori soggettivi (percezione, sensazione, contesto e così via), ma anche misure oggettive dei suoni eccessivi prodotti da sorgenti (tanto che anche in sede giurisprudenziale si è parlato di danno biologico valutato in relazione alle reattività dell'uomo medio). La seconda rela-

zione sullo stato dell'ambiente redatta dal Ministero dell'ambiente riporta un dato contenuto nella documentazione di base e rilevato dall'OCSE nel 1991, con la conclusione di una forte diffusa esposizione a livelli di rumorosità superiori alle soglie di sicurezza (oltre 65 *decibel*) e danni al lavoro ed al sonno e più precisamente con la seguente caratterizzazione dell'ambiente sonoro che riguarda un po' tutti i cosiddetti paesi sviluppati: in particolare, per quanto riguarda i paesi dell'OCSE, circa 130 milioni di persone vivrebbero in alloggi esposti a livelli di rumore giudicati inaccettabili e circa 400 milioni di persone non avrebbero un alloggio soddisfacente dal punto di vista acustico. Negli ultimi venti anni lo stato dell'ambiente sonoro in generale e l'esposizione della popolazione al rumore in particolare si sono progressivamente degradati, con un'estensione delle zone cosiddette grige, dove la situazione non è né accettabile né soddisfacente, ed un semplice mantenimento dei cosiddetti punti neri, dove il livello di esposizione al rumore è inaccettabile.

Rispetto a questa situazione i trasporti sono sempre la fonte di rumore più importante rispetto a tutte le altre sorgenti e nel loro ambito la circolazione veicolare è la sorgente di rumore più importante in tutti i paesi sviluppati; nella maggior parte di tali paesi la seconda sorgente per importanza è quella degli aerei. Ovviamente vi è una situazione differente nei vari paesi: esistono paesi definiti rumorosi dall'OCSE, come anche l'Italia, e paesi calmi, come per esempio i paesi del nord, tuttavia la situazione che ho descritto è nella sostanza simile in tutti i paesi sviluppati.

Il rumore determina effetti di danno (lesioni obiettivamente all'udito), di disturbo (alterazioni definite come tachicardia, gastrite e così via) e sensi di fastidio (generica insofferenza con dinamiche psicologiche e psicosomatiche) e può provenire sia da sorgenti fisse (insediamenti industriali, attività viarie, cantieri, impianti) sia da sorgenti mobili, che costituiscono le principali sorgenti di rumore

- sottolineo questo aspetto perché avrà rilevanza rispetto al testo che dobbiamo esaminare - (traffico viario veicolare, aereo, ferroviario, agricolo, nautico e così via). In realtà in Italia il rilevamento dell'inquinamento acustico non viene effettuato con metodologie standardizzate, comparabili, continue, aggiornate ed omogenee; comunque sia la prima sia la seconda relazione sullo stato dell'ambiente confermano anche nel nostro paese una situazione di generale superamento, con punte notturne, dei limiti di accettabilità del rumore previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1° marzo 1991. Dai dati raccolti dal laboratorio mobile dell'istituto sperimentale delle Ferrovie dello Stato e dalla Lega ambiente, nel corso di cinque viaggi effettuati tra il 1988 e il 1993 in 70 centri urbani, emerge il costante superamento dei limiti massimi stabiliti dalla legge ed un ininterrotto scavalco della soglia della tollerabilità umana alla pressione sonora, tanto di giorno che di notte. Non sfuggono all'inquinamento neanche le zone che dovrebbero essere particolarmente protette dal decreto del 1° marzo 1991 sull'inquinamento, come quelle ospedaliere e quelle scolastiche. Ciò per certi versi conferma l'incapacità, dopo due anni, di quel decreto di porre un freno all'emergenza rumore nei centri abitati. A questa difficoltà e a questa incapacità si è aggiunta la sentenza della Corte costituzionale del dicembre 1991, che ha in parte annullato le disposizioni di quel decreto che imponevano alle regioni ed ai comuni la stesura di piani di intervento per la riduzione della rumorosità urbana, sentenza alla quale, con la proposta di legge approvata dal Senato, si pone rimedio.

In sostanza nel nostro paese gran parte delle città e dei centri urbani hanno zone dove il traffico automobilistico mette a repentaglio la salute dell'udito.

La seconda parte della mia esposizione è ampiamente illustrata dalla documentazione fornita dai servizi della Camera, che colgo l'occasione per ringraziare. L'intervento normativo finalizzato

alla prevenzione ed al contenimento dei fenomeni di inquinamento sonoro ha conosciuto una rapida evoluzione nell'ultimo decennio, collegata prevalentemente al processo di trasposizione nell'ordinamento nazionale di una cospicua serie di norme di fonte comunitaria. Tale produzione normativa - purtroppo questo non riguarda soltanto l'inquinamento acustico ma anche quello ambientale - ha determinato la sovrapposizione di disposizioni eterogenee e di fonte diversa, senza definire nel contempo una disciplina di carattere organico diretta a stabilire in modo puntuale competenze, procedure e strumenti di intervento dei vari soggetti pubblici in materia ed a garantire livelli omogenei di protezione dell'ambiente e della salute pubblica nel territorio nazionale. Oltre al carattere frammentario della normativa va segnalata anche la mancanza, a lungo registrata, di norme dirette in modo specifico a contrastare l'inquinamento acustico al fine di conseguire un adeguato livello di tutela ambientale e sanitaria.

Restano addirittura in vigore norme del codice civile ampiamente utilizzate ma anche ampiamente insoddisfacenti, come l'articolo 844, o norme del codice penale, come l'articolo 659. Tra le norme ancora in vigore aventi una generale applicazione vi è anche l'articolo 66 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza del 1931. Più recentemente, sotto il profilo della definizione delle competenze, un notevole contributo è stato fornito dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il cui articolo 101 dispone il trasferimento alle regioni delle funzioni amministrative esercitate dagli organi centrali e periferici dello Stato nella materia dell'inquinamento atmosferico. Il medesimo articolo precisa inoltre che tale trasferimento riguarda anche le funzioni di controllo e prevenzione dell'inquinamento acustico prodotto da sorgenti fisse e da sorgenti mobili, ove correlate da servizi, opere ed attività trasferite alle regioni. Il secondo comma di tale articolo ha trasferito alle regioni anche le funzioni statali relative ai comi-

tati regionali per l'inquinamento atmosferico, oggetto di molte leggi regionali in questo quindicennio.

Completano il quadro attuale delle competenze delineate dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616 gli articoli 102 e 104. Il primo riserva allo Stato le funzioni amministrative concernenti l'inquinamento acustico da sorgenti mobili ed il secondo attribuisce alle province la gestione dei servizi di rilevazione di emissioni e di controllo degli impianti industriali. Tale decreto ha lasciato insoddisfatta l'esigenza di un più diretto collegamento tra la definizione dei compiti e la determinazione di procedure e strumenti concreti di intervento in grado di garantire forme efficaci ed uniformi in ambito nazionale di tutela dal degrado ambientale connesso alle emissioni sonore.

Risponde soltanto in parte a tali attese la legge istitutiva del Servizio sanitario nazionale, che introduce nell'ordinamento una normativa volta in via diretta e prioritaria alla protezione della salute dell'uomo mediante il contenimento delle emissioni acustiche. Successivamente, con la legge 8 luglio 1986, n. 349, istitutiva del Ministero dell'ambiente, sono stati individuati in modo più dettagliato gli organi cui è demandato l'esercizio delle funzioni attribuite allo Stato dalla normativa vigente in materia di prevenzione e al contenimento dell'inquinamento acustico.

Infine, recentemente, la legge n. 142 del 1990 di riforma dell'ordinamento delle autonomie locali ha contribuito a definire con maggiore chiarezza il quadro delle competenze amministrative in materia. Per completezza, l'ultimo provvedimento organico in materia di inquinamento acustico è il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1° marzo 1991, con il quale si è cercato di rimediare, almeno in parte, al carattere frammentario della normativa preesistente che ho citato. Tale decreto determina finalmente, in attuazione dell'articolo 2 della legge n. 349 del 1986 i limiti massimi di esposizione al rumore, validi per gli

ambienti abitativi e per l'ambiente esterno, fissati in relazione alla diversa destinazione d'uso del territorio. Ai fini della determinazione dei predetti limiti sono individuate sei zone in cui è suddiviso il territorio nazionale: le aree particolarmente protette (ospedali e scuole); le aree prevalentemente residenziali; le aree di tipo misto; le aree ad alta intensità umana (alta densità di traffico o di abitazione); le aree prevalentemente industriali ed infine quelle esclusivamente industriali. Per ciascuna di queste sei zone sono determinati limiti massimi di esposizione durante il periodo diurno e quello notturno, che normalmente sono superati nella maggioranza dei centri abitati italiani.

Il decreto esclude espressamente dal proprio campo di applicazione le sorgenti sonore i cui effetti si esauriscono all'interno dei locali adibiti ad attività industriale o artigianale senza provocare la diffusione del rumore dall'ambiente esterno. Nella sua originaria formulazione il decreto prevedeva inoltre specifici compiti ed adempimenti a carico delle regioni, quali l'obbligo di esaminare i piani di risanamento delle imprese, ma soprattutto di predisporre un piano annuale di intervento per la bonifica dall'inquinamento acustico. I comuni erano a loro volta tenuti a predisporre piani di risanamento sulla base delle direttive regionali. Tuttavia queste disposizioni sono state annullate dalla Corte costituzionale con la sentenza del 30 dicembre 1991, che ha dichiarato che costituisce legittimo esercizio di potere statale la determinazione dei limiti massimi, ma non spetta allo Stato, con decreto, l'imposizione alle regioni ed alle province autonome di obblighi specifici nell'esercizio delle funzioni legislative ed amministrative.

La pronuncia della Corte costituzionale ha reso ancora più urgente la definizione di una normativa quadro di rango legislativo a carattere organico che fissi i principi cui deve uniformarsi l'esercizio della potestà legislativa delle regioni, a statuto sia ordinario sia speciale.

Vengo ora alla terza ed ultima parte, cioè all'esame della normativa quadro che ci è stata inviata dal Senato. La proposta di legge-quadro sull'inquinamento acustico delinea i principi essenziali in materia di tutela dell'ambiente dall'inquinamento acustico, individuando le competenze dei diversi soggetti pubblici (Stato, regioni, province e comuni) ed introducendo un articolato sistema di sanzioni amministrative. Non voglio dilungarmi nell'esposizione dell'articolato, ma soltanto segnalare che vi è una chiara differenziazione delle competenze: quelle dei singoli ministeri, che in particolare investono la determinazione dei limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno e la determinazione delle tecniche di rilevamento e di misura del rumore negli ambienti abitativi interni ed esterni. Si tratta di due aspetti decisivi per quanto riguarda le competenze statali, che si collocano nel quadro di tutta una serie di attività che spetta allo Stato promuovere, come per esempio la determinazione dei requisiti acustici dei segnali d'allarme (lo cito perché è oggetto di una specifica proposta di legge depositata alla Camera, che però non è presente al Senato), o l'individuazione dei requisiti acustici delle emissioni sonore nei luoghi di intrattenimento.

Alle regioni spetta di determinare con legge i criteri in base ai quali i comuni procedono alla zonizzazione del loro territorio ed anche di intervenire con poteri sostitutivi - questo è un elemento molto importante - in caso di inerzia dei comuni. Sono inoltre delineate le competenze delle province e dei comuni. Completano la normativa approvata dal Senato i poteri di ordinanza, le sanzioni amministrative, i messaggi pubblicitari ed il regime transitorio, cioè norme specifiche che dovremo esaminare autonomamente. Per quanto riguarda i poteri di ordinanza, che spesso hanno investito i compiti delle Commissioni parlamentari, il testo del Senato prevede che per eccezionali ed urgenti necessità di tutela della salute pubblica o dell'ambiente il

sindaco, il presidente della provincia, il presidente della giunta regionale o il ministro dell'ambiente, a seconda delle varie competenze, possono con provvedimento motivato ordinare il ricorso a speciali forme di contenimento o abbattimento delle emissioni sonore, inclusa l'inibitoria parziale o totale di determinate attività. Per quanto riguarda le sanzioni amministrative, l'iniziativa legislativa in esame punisce con una sanzione da due a dieci milioni di lire chiunque violi i provvedimenti di urgenza prima citati. Con la normativa concernente i messaggi pubblicitari si individua un divieto, anche se per ora non sono previste sanzioni, alla concessionaria pubblica ed a quelle private per la radiodiffusione televisiva di trasmettere messaggi pubblicitari con potenza sonora superiore a quella ordinaria. È infine importante anche la norma del regime transitorio che consente di far ritornare in vigore una parte delle disposizioni del decreto del 1-marzo 1991 che erano state annullate dalla sentenza della Corte costituzionale.

Il testo sottoposto alla nostra attenzione è volutamente limitato alle norme di tutela dell'ambiente dall'inquinamento acustico per la difesa degli ambienti abitativi e dell'ambiente esterno. Restano pertanto fuori dal testo in esame le problematiche relative ai rumori degli ambienti di lavoro, regolati in altri ambiti, nonché le disposizioni specifiche derivanti dal codice della strada (credo che si debba mantenere questa distinzione) e l'inquinamento acustico che si verifica negli aeroporti (sulla qual cosa è importante che vi sia un pronunciamento delle nostre Commissioni, visto che alla Camera vi sono due proposte di legge che riguardano specificamente questa materia). Risultano invece acquisite dalla normativa approvata dal Senato le direttive CEE sui limiti di rumorosità degli apparecchi domestici, degli escavatori, dei dispositivi di scappamento dei motocicli e di altri macchinari.

Si pone alla nostra attenzione una valutazione ed una scelta di indirizzo politico, che è bene che le Commissioni

ambiente e trasporti compiano il prima possibile. Alla Camera sono state presentate proposte di legge che trattano materie almeno parzialmente escluse dal testo approvato dal Senato: l'inquinamento acustico derivante dalla circolazione di veicoli e di aeromobili (A.C. 1148 di iniziativa dell'onorevole Testa), quello prodotto da vettori aerei civili in prossimità degli aeroporti (A.C. 1262 di iniziativa dell'onorevole Ronzani ed altri), quello in aree metropolitane soprattutto di antifurti con regolatore acustico (A.C. 1350 di iniziativa dell'onorevole Leccese ed altri).

Per certi versi vi è una distinzione di materia quasi per Commissione: di carattere più ambientale il testo approvato dal Senato e maggiormente inerente ai trasporti le proposte di legge presentate alla Camera. Dobbiamo quindi valutare se vi sia coincidenza o solo analogia di contenuto e se perciò si possa dar luogo a testi distinti, magari parallelamente discussi ed approvati.

Per quanto riguarda le proposte presentate le illustrerò meglio il collega relatore per la Commissione trasporti; mi limiterò quindi a rilevare che ad un primo esame, alla luce della ripartizione delle competenze prevista dal progetto di legge approvato dal Senato, si può cercare di inserire almeno una parte delle disposizioni normative all'interno di quella ripartizione. Con riferimento alla proposta di legge n. 1350, diretta a limitare le immissioni sonore prodotte da dispositivi antifurto acustici, si può segnalare che competenze in materia di requisiti acustici in generale sono già riservate allo Stato dal progetto di legge approvato dal Senato. Per quanto riguarda la proposta di legge n. 1148, che fra l'altro limita l'applicazione delle discipline previste fino all'emanazione della legge-quadro e quindi fa esplicitamente riferimento al testo discusso e poi approvato dal Senato, nell'ambito della ripartizione delle competenze potrebbe essere inserita la maggior parte delle disposizioni ivi proposte; si dovrebbe tuttavia verificare la connessione con le undici

ordinanze ministeriali recanti misure per il contenimento dell'inquinamento atmosferico ed acustico nei comuni italiani dove si erano registrati i maggiori livelli di inquinamento, emanate il 20 novembre 1991 dal ministro dell'ambiente di concerto con quello delle aree urbane ed anche con il decreto cosiddetto antismog, che pure trascurava la questione dell'inquinamento acustico.

Sembrirebbe invece richiedere un'apposita distinta previsione la norma della proposta di legge n. 1148 intesa a rendere obbligatoria, contestualmente con la progettazione, costruzione e trasformazione di linee ferroviarie, metropolitane e strade, anche la progettazione e realizzazione delle misure idonee a contenere il livello delle emissioni sonore entro limiti di tollerabilità. Forse un riferimento andrebbe fatto anche agli autodromi e soprattutto all'uso dei silenziatori per le prove libere.

Infine, con riferimento alla proposta di legge n. 1262, le disposizioni proposte sembrano pienamente compatibili con le previsioni del progetto di legge-quadro approvato dal Senato.

Sarebbe perciò importante conoscere l'opinione dei vari gruppi sull'iter da seguire. Probabilmente sarà comunque necessario apportare alcune modifiche al testo approvato dal Senato; è opportuno allora verificare se esistono limiti o carenze più nel merito, al di là del raccordo formale con le proposte presentate alla Camera. Per quanto mi riguarda condivido il carattere quadro della proposta approvata dal Senato e non credo che ne vada rimessa in discussione la sobrietà ed il taglio generale, che anzi si inseriscono in una complessiva esigenza di riordino del sistema vigente di protezione ambientale rispetto ad un corpo normativo sovrabbondante, scoordinato, lacunoso, ispirato all'emergenza, confuso nelle competenze ed inefficiente per attuazione e controlli. Vedremo se e come presentare emendamenti, ma sarebbe importante raggiungere un'intesa su questa impostazione.

Espongo comunque due punti che meriterebbero di essere approfonditi rispetto al testo approvato dal Senato e poi segnalerò una serie di modifiche minori che, se le Commissioni concorderanno, potranno essere apportate. Il primo punto riguarda il raccordo fra inquinamento e sanzioni e la differenziazione delle sorgenti dell'inquinamento; il secondo riguarda la peculiarità della normativa tecnica cui fare riferimento. L'aspetto più importante è il primo. Forse non è possibile pensare ad una legge di contenimento dell'inquinamento acustico come ad un provvedimento prevalentemente mirato a punire chi inquina. Ciò presupporrebbe che vi fosse una situazione di generale rispetto dei limiti e che i superamenti fossero univocamente attribuibili a soggetti con personalità giuridica ben definita. Nella realtà, invece, una quota rilevante della popolazione vive in situazioni nelle quali i limiti di legge sono superati di circa dieci volte e spesso con sommatoria degli effetti di diverse sorgenti rilevanti. Pertanto la fissazione di limiti ragionevoli per l'inquinamento acustico determina automaticamente una generalizzata situazione di illegalità in tutti i siti interessati da traffico veicolare anche modesto nei nostri centri urbani, di buona parte della rete autostradale e di tratti importanti di quella ferroviaria. Inoltre, in ogni caso, la stragrande maggioranza dell'inquinamento acustico è oggi attribuibile a sorgenti mobili, quindi con responsabilità dell'illecito difficilmente attribuibili a precise entità giuridiche e comunque difficilmente sanzionabili.

Pertanto l'azione legislativa dovrebbe puntare da un lato a definire protocolli agili per sanzionare le singole sorgenti disturbanti (problema particolarmente sentito per la verifica del rispetto dei limiti di emissione dei veicoli), ma dall'altro sull'azione di risanamento, che dovrebbe diventare uno sforzo obbligatorio delle pubbliche amministrazioni e delle società che gestiscono infrastrutture di trasporto. Il secondo problema è la peculiarità della normativa tecnica: se si

vuole costruire una normativa rigorosa, univoca ed efficace non si può non seguire la metodologia rigorosa con cui sono redatte le norme tecniche nel resto del mondo. Purtroppo fino ad oggi il lavoro dell'ente normativo italiano non è stato tenuto in adeguata considerazione dal legislatore, al punto che nel decreto del 1° marzo 1991 neanche le definizioni delle grandezze metrologiche fanno riferimento alle specifiche norme tecniche in uso in Italia e fuori. I comportamenti di enti e ministeri in passato non hanno brillato, anche in questo campo, per zelo e tempestività.

Pertanto la legge potrebbe essere migliorata introducendo un maggior rigore tecnico ed una differenziazione quando si fa riferimento alle varie sorgenti da cui proviene l'inquinamento acustico. Nella misura in cui nel dibattito si verificherà l'utilità di lavorare su questo mi rendo disponibile a predisporre emendamenti che potrebbero tradurre formalmente queste esigenze.

Vi è poi una serie di modifiche minori, che segnalo per completezza di questa relazione. Si potrebbero aggiungere alcune competenze per quanto riguarda i comuni, in particolare istituendo una relazione sullo stato acustico del comune che la giunta presenti con periodicità biennale; andrebbe istituita una classe di opere per le quali è necessaria la valutazione di impatto acustico; si potrebbe introdurre una valutazione previsionale del clima acustico che si determina nelle adiacenze di nuovi insediamenti e si potrebbero correggere formalmente alcuni passaggi della normativa anche per una maggiore comprensione e possibilità di attuazione.

I colleghi hanno a disposizione le relazioni su questa norma, la documentazione di base e le schede: sarebbe importante che nel dibattito generale i vari gruppi si pronunciassero su quattro punti. Innanzitutto dovrebbero dare un giudizio politico globale sul provvedimento adottato dal Senato: è stato un provvedimento approvato all'unanimità, ma vi è una verifica da compiere anche

alla Camera. In secondo luogo dovrebbero pronunciarsi sull'iter di integrazione o di approvazione parallela o differita rispetto alle proposte presentate alla Camera, vale a dire qual è il raccordo con i testi, come ho spiegato parzialmente diversi, presentati alla Camera. Inoltre su eventuali proposte di modifica, quella cui ho accennato o altre, ed infine sui tempi prevedibili e le modalità di approvazione, sollecitando da parte mia i tempi più rapidi e le modalità più agili, perché di questa legge si sente un gran bisogno.

GIANFRANCO OCCHIPINTI, *Relatore per la IX Commissione*. Non ripeterò le cose che ha già detto il collega Calzolaio, dandogli atto della completezza della relazione svolta, e mi limiterò soltanto ad alcune considerazioni aggiuntive. Il testo approvato dal Senato è una legge-quadro volta a stabilire il livello delle competenze oltre che a cercare di risolvere il problema dell'inquinamento acustico, che ormai non è più dilazionabile nel tempo. Le proposte di legge presentate alla Camera entrano nello specifico per quanto riguarda l'individuazione di alcune particolari fonti di inquinamento acustico; queste ultime sono soprattutto la circolazione degli autoveicoli, l'inquinamento negli aeroporti e la presenza di un grave inquinamento acustico nelle aree metropolitane.

Tali proposte di legge, ivi compresa quella approvata dal Senato, necessitano di un momento di unificazione per poter essere affrontate in maniera compiuta. Mi soffermerei soprattutto sulla questione delle competenze, che attualmente, così come sono strutturate, prevedono un livello statale, un livello regionale ed uno provinciale e comunale; da ultimo l'interlocutore unico diventa l'ente locale, anche sul piano delle risorse finanziarie che verrebbero a gravare sui bilanci delle regioni interessate. Tutti questi meccanismi in realtà rischiano di vanificare l'efficacia della legge perché, se pensiamo ai tempi occorrenti dal punto di partenza, quello statale, a quello di arrivo, quello comunale, tra cinque anni non avremo

ancora un piano di carattere comunale per combattere l'inquinamento acustico.

La questione della destinazione finale è importante per quanto riguarda l'aspetto, per così dire, aeroportuale, perché in una delle proposte presentate alla Camera viene identificata come stazione finale di interlocuzione la società che gestisce l'aeroporto, che si finanzierebbe attraverso sanzioni amministrative, in un rapporto con le compagnie che utilizzano l'aeroporto le quali, se dovessero superare un certo livello di inquinamento, dovrebbero pagare delle multe. In quel modo si va alla vanificazione del controllo, così come esso verrebbe vanificato se fatto solo in sede comunale. Ritengo che il controllo dovrebbe invece essere affidato ad una stazione sovracomunale, che potrebbe essere l'amministrazione provinciale. Del resto la normativa sulla tutela dell'ambiente, la legge n. 615 e poi il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, chiama in causa per il controllo proprio l'amministrazione provinciale. Questo in realtà consentirebbe, se affiancato alla possibilità di fare piani provinciali anziché piani prettamente comunali, di snellire di molto l'interlocuzione. Se infatti andassimo verso la zonizzazione dei comuni avendo come unico interlocutore il comune avremmo una massa tale di richieste che determinerebbe una serie di scelte sulle quali peserebbero momenti di carattere regionale, i quali probabilmente potrebbero andare in direzione opposta. Invece un piano provinciale consentirebbe un'economia di scala, inglobando anche alcune realtà di enti locali che vivono circostanze specifiche dal punto di vista dell'inquinamento acustico che diversamente, per dimensione o per peso, non riuscirebbero mai a varare ed approvare un piano di zonizzazione in questa direzione.

Ritengo che sarebbe opportuno un momento di valutazione in sede di Comitato ristretto, per sottoporre ai colleghi della Commissione una proposta che sia il più possibile completa e soddisfacente. Abbiamo anche la necessità di abbattere

una serie di livelli che si sovrappongono e di dare esecutività alla legge nel più breve tempo possibile. Esprimo soddisfazione per il fatto di trovarci finalmente di fronte al momento risolutivo del problema dell'inquinamento acustico, nonché a tutta una serie di altri problemi affrontati in maniera diversa; tuttavia tradiremmo noi stessi se facessimo una scelta che allontanasse nel tempo la risoluzione del problema.

Concludo riaffermando la necessità di formulare insieme con il relatore per l'VIII Commissione una proposta organica in sede di Comitato ristretto.

GIORGIO CARTA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

EDOARDO RONCHI. Per quanto riguarda l'ordine dei nostri lavori, proporrei di svolgere almeno due audizioni per le seguenti ragioni: innanzitutto, trattandosi di una legge-quadro che regola le competenze di altri organi dello Stato, sarebbe bene ascoltare tali organi prima di regolarli. In particolare proporrei un'audizione, non dico con tutte, ma almeno con le regioni maggiormente coinvolte...

PRESIDENTE. In questo caso con la Conferenza permanente per i rapporti tra Stato e regioni.

EDOARDO RONCHI. Sì, ma sarebbe interessante che fossero presenti gli assessorati che hanno effettivamente lavorato...

PRESIDENTE. Non possiamo pretendere di individuare noi la delegazione della Conferenza.

EDOARDO RONCHI. Si può però suggerire...

PRESIDENTE. Con molta cautela, onorevole Ronchi.

EDOARDO RONCHI. La seconda ragione attiene al Ministero dell'ambiente e

adesso a quello delle aree urbane, che è già intervenuto con alcune ordinanze in materia di inquinamento acustico: bisognerebbe approfondire l'efficacia di queste ordinanze ed i problemi emersi nell'applicazione. Tali problemi possono essere prodotti dai rappresentanti del Governo e dai comuni, per lo meno da quelli delle aree metropolitane perché, prevedendo competenze attribuite con una legge-quadro, sarebbe bene tener conto sia della situazione dei comuni sia dei problemi emersi in applicazione delle ordinanze e della normativa vigente.

PRESIDENTE. Ritengo comunque che le audizioni debbano effettuarsi una volta che avremo costituito il Comitato ristretto. Per quanto riguarda la seconda sollecitazione, credo che dovremo farci parte attiva per richiedere la presenza del ministro dell'ambiente perché partecipi ai nostri lavori.

ANTONIO TESTA. Ritengo che le questioni di merito verranno affrontate in sede di discussione, tuttavia è necessario scegliere preliminarmente una strada. Voglio ricordare ai colleghi che già nella scorsa legislatura erano state presentate due proposte di legge, una al Senato ed una alla Camera, e che le Presidenze dei due rami del Parlamento, in risposta ad un preciso quesito, avevano deciso nel senso che la legge-quadro non era ostativa alle leggi di settore. Ritengo pertanto che tale orientamento debba ritenersi tuttora valido. Abbiamo quindi due strade: può fare un'unica normativa o stabilire due livelli decisorii, con conseguenze molto precise. Infatti un conto è predisporre una legge-quadro ed un altro è intervenire settorialmente in un campo che è comunque in movimento.

Mi limito ad osservare che con le provvidenze allora proposte non siamo riusciti a bloccare i lavori per i mondiali

di calcio, che sono stati tutti realizzati senza neanche un'opera antinquinamento acustico; si tentava di arginare quel tipo di ristrutturazione del paese, ma il valore della tutela dell'inquinamento acustico non venne acquisito né dalla nostra cultura amministrativa né dalla nostra vita organizzata. Fu soltanto varato il citato decreto del 1° marzo 1991 che nessuno osservò; anzi, proprio in quest'aula assistemmo ad un contrasto fra il Ministero dell'ambiente e quello dei lavori pubblici perché, come spesso avviene in Italia, alcuni dissero che la norma era obbligatoria ed altri che invece era soltanto programmatoria (ed una norma programmatoria non viene mai applicata).

Vorrei pertanto che, prima ancora di costituire il Comitato ristretto, decidessimo quale strada seguire perché - ripeto - un conto è stabilire due normative diverse ed un altro è farne una. Questo è il nodo da sciogliere subito prima di passare al merito della questione.

PRESIDENTE. Onorevole Testa, ha fatto bene ad anticipare la questione. Ovviamente la decisione verrà presa al termine della discussione sulle linee generali e prima di passare alla costituzione di un Comitato ristretto.

Il seguito della discussione è rinviato a mercoledì 30 giugno alle ore 15.

La seduta termina alle 16.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 24 giugno 1993.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Stampato su carta riciclata ecologica

STC11-8-9LG-1
Lire 500