

COMMISSIONE VIII

AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

XII

SEDUTA DI GIOVEDÌ 23 GENNAIO 1992

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE, IN MERITO ALLE ORDINANZE MINISTERIALI RECANTI MISURE URGENTI PER IL CONTENIMENTO DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E DEL RUMORE IN UNDICI COMUNI, DEL MINISTRO DELL'AMBIENTE, SENATORE GIORGIO RUFFOLO, E DEL MINISTRO PER I PROBLEMI DELLE AREE URBANE, ONOREVOLE CARMELO CONTE

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GABRIELE PIERMARTINI

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione, in merito alle ordinanze ministeriali recanti misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento atmosferico e del rumore in undici comuni, del ministro dell'ambiente, senatore Giorgio Ruffolo, e del ministro per i problemi delle aree urbane, onorevole Carmelo Conte:	
Piermartini Gabriele, <i>Presidente</i>	3, 9, 14, 17, 20
Conte Carmelo, <i>Ministro per i problemi delle aree urbane</i> .	9, 11, 12, 13, 16, 17, 18
Donati Anna (gruppo verde)	14
Ronchi Edoardo (gruppo verde)	9, 11, 12, 13, 17, 18
Ruffolo Giorgio, <i>Ministro dell'ambiente</i>	3, 9, 11, 13, 15, 19, 20
Testa Enrico (gruppo comunista-PDS)	15, 16, 18, 19, 20

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 8,55.

Audizione, in merito alle ordinanze ministeriali recanti misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento atmosferico e del rumore in undici comuni, del ministro dell'ambiente, senatore Giorgio Ruffolo, e del ministro per i problemi delle aree urbane, onorevole Carmelo Conte.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, in merito alle ordinanze ministeriali recanti misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento atmosferico e del rumore in undici comuni del ministro dell'ambiente, senatore Giorgio Ruffolo, e del ministro per i problemi delle aree urbane, onorevole Carmelo Conte.

Procediamo innanzitutto all'audizione del ministro Ruffolo, dopo le insistenze in tal senso dell'onorevole Ronchi, su un tema così importante per le nostre città. Del resto, chiunque ne abbia interesse potrà leggere il resoconto stenografico dell'audizione stessa.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Signor presidente, penso che si possa riepilogare in pochi minuti quanto è stato disposto dal Governo per fronteggiare il problema dell'inquinamento atmosferico e acustico, uno dei problemi più gravi e rilevanti della questione ambientale del nostro paese.

Vorrei innanzitutto e molto schematicamente riepilogare i principali aspetti del quadro normativo che è stato costruito in questi ultimi anni, in particolare per fronteggiare questa forma di guasto ambien-

tale, grave soprattutto nelle grandi aree metropolitane del paese. Il capostipite delle norme è la legge n. 615 del 1966, alla quale seguono un decreto del Presidente della Repubblica del 1971 e la legge n. 833 del 1978, vale a dire la legge sulla riforma sanitaria.

È soltanto negli ultimi anni, con l'applicazione delle direttive comunitarie, che si entra nel merito dei valori guida e dei livelli-limite per tutto il territorio nazionale e si danno disposizioni in particolare alle regioni, per quanto riguarda i piani di risanamento dell'area.

Nell'ambito di questa legislazione più recente, assume particolare importanza il decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988. Purtroppo tale decreto, che il Ministero dell'ambiente sollecitamente promosse per recepire l'insieme delle direttive comunitarie sull'argomento, è stato reso operativo (se così si può affermare), soltanto due anni dopo essere stato approvato. Tale ritardo è stato causato dalle difficoltà e a ritardi derivanti dai numerosi concerti necessari, in particolare quelli dei ministeri della sanità e dell'industria.

Sottolineo questo aspetto, che non è secondario nella valutazione della prontezza con la quale la legislazione è stata in grado di fronteggiare i fenomeni di inquinamento e di guasto ambientale.

Il 20 maggio 1991, il Ministero dell'ambiente, con un ulteriore decreto, definiva i criteri per l'istituzione, la costruzione, la gestione delle reti di monitoraggio nelle città, destinate a rilevare i fenomeni di inquinamento, dettando i criteri per la predisposizione dei piani di risanamento regionali della qualità dell'aria, definendo cioè le prescrizioni alle quali le regioni si

sarebbero dovute attenere per elaborare i piani di risanamento regionali della qualità dell'aria entro la fine del 1993.

Inoltre, il Ministero dell'ambiente in questi ultimi anni ha diramato due provvedimenti, quello sulle linee-guida per i nuovi impianti industriali nel febbraio 1991 e quello sulle caratteristiche di carburanti e combustibili nell'ottobre 1991, i quali tuttavia non sono stati approvati dal Governo, essendo in attesa del concerto del Ministero dell'industria e di quello della sanità.

Si tratta di altri due provvedimenti particolarmente importanti e attuativi del decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988.

Mentre questa legislazione si stava faticosamente dipanando, molte città italiane assumevano iniziative per fronteggiare il fenomeno dell'inquinamento. Lo sviluppo di reti e di altri sistemi di rilevamento dell'inquinamento atmosferico a partire dal 1980 ha consentito, in questo campo, la progressiva e sistematica raccolta di dati in diverse città italiane, in particolare a Venezia, Milano, Torino, Bologna, Genova, Firenze, Roma, Napoli e Palermo.

Il raggiungimento o addirittura il superamento dei limiti fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 marzo 1991 ha comportato l'assunzione da parte dei comuni di provvedimenti relativi al riscaldamento (ad esempio, la riduzione delle ore di funzionamento degli impianti, interventi strutturali, quale soprattutto la metanizzazione) alle attività industriali (riduzione di potenza delle centrali termoelettriche) e al traffico.

In questi anni il traffico è diventato sempre più il responsabile principale delle forme e della intensità dell'inquinamento atmosferico nelle città. Infatti, mentre i provvedimenti relativi al riscaldamento hanno avuto una efficacia molto elevata, poiché vi è stato un abbattimento dell'inquinamento da anidride solforosa che qualche volta ha addirittura raggiunto il 70-80 per cento (è questo il vero e proprio *smog*: se ne parla in termini impropri, ma il vero e proprio *smog* è stato in pratica

eliminato), i provvedimenti sul traffico, che si sono concentrati sulla misura delle targhe alterne o su misure temporanee di restrizione del traffico, non hanno avuto effetti significativi. Intanto, questi provvedimenti hanno avuto come effetto una diminuzione del traffico del 20-30 per cento, e tale diminuzione, naturalmente temporanea, non ha avuto, ripeto, effetti significativi nella riduzione dell'inquinamento.

In considerazione di tutti questi aspetti, il Ministero dell'ambiente ha disposto da parte del servizio competente un'indagine sulla situazione delle varie città dal punto di vista sia della normativa, sia degli impianti di rilevamento, sia dell'efficacia di questi ultimi.

Questa indagine è stata condotta attraverso la raccolta e la valutazione di dati rilevati nelle aree urbane da una serie molto numerosa di amministrazioni pubbliche: più precisamente, si tratta dell'Istituto di medicina del lavoro e dell'università degli studi di Bari; del presidio multizonale di prevenzione della USL 28 di Bologna; del comune di Catania; delle amministrazioni provinciali di Firenze e di Genova; del presidio multizonale di prevenzione (USL 7511) di Milano; delle amministrazioni provinciali di Napoli e di Palermo; del presidio multizonale di prevenzione (USL-RM5) di Roma; dell'amministrazione provinciale e del comune di Torino, della USL 36 e dell'amministrazione provinciale di Venezia.

I dati raccolti — in alcuni casi attraverso reti di rilevamento, in altri con campagne *ad hoc* mediante l'uso di stazioni mobili e di sistemi di campionamento — sono stati sufficienti a definire un quadro di riferimento relativo alla qualità dell'aria che riteniamo abbastanza rappresentativo degli andamenti dell'inquinamento in funzione delle variazioni, in particolare, meteorologiche e del traffico.

Dopo l'esame di questi dati, il ministro dell'ambiente, di concerto e di intesa con il ministro delle aree urbane, ha ritenuto fosse venuto il momento di adottare un'iniziativa più incisiva in ordine al problema dell'inquinamento, almeno nelle undici

aree metropolitane più importanti. Ciò in quanto i rilevamenti riguardavano fondamentalmente queste città nelle quali reti di rilevamento, di maggiore o minore efficacia e completezza, permettevano di predisporre un quadro che forniva risultati preoccupanti, soprattutto con riferimento ai valori legati all'inquinamento da traffico. In secondo luogo, una manovra come quella che il Ministero dell'ambiente intendeva promuovere, ossia il rifornimento di carburanti e combustibili a più basso tenore di inquinamento, data la situazione degli approvvigionamenti, era possibile solo per una parte del territorio nazionale. Infatti, da un'altra nostra indagine condotta sugli approvvigionamenti stessi e sulla loro situazione logistica, era risultato che l'industria petrolifera era potenzialmente pronta solo su determinate aree.

Si decideva, quindi, d'intesa con il ministro delle aree urbane, di emanare un'ordinanza. Ciò in quanto l'adozione di tale strumento, in virtù di uno dei pochi poteri di cui il Ministero dell'ambiente dispone autonomamente, non necessita di lunghe e complesse concertazioni. In particolare, tale potere deriva dall'articolo 8 della legge n. 59, il quale dispone che, in caso di situazioni di particolare emergenza, il ministro dell'ambiente può disporre la sospensione o la prescrizione di attività inquinanti, o comunque nocive per l'ambiente, entro il termine di sei mesi. Tale previsione consentiva l'adozione di un provvedimento di impatto nel periodo in cui la situazione dell'inquinamento atmosferico era particolarmente critica.

L'ordinanza rappresenta naturalmente un provvedimento provvisorio, che però riteniamo consenta, sulla base di un'iniziativa legislativa, la definizione di una disciplina — riguardante in primo luogo le grandi città e poi gradatamente estesa a tutto il territorio nazionale — permanente e sistematica.

Il primo aspetto fondamentale delle ordinanze successivamente emesse dai ministri dell'ambiente e per i problemi delle aree urbane è quello di definire livelli di attenzione e di allarme per le undici maggiori città italiane. Peraltro, livelli

massimi e valori-guida sono già previsti nell'ambito della legislazione prima citata per tutto il territorio nazionale e — secondo le disposizioni comunitarie — per medie annuali. Sulla base delle indicazioni emerse dalle inchieste che ho ricordato, si trattava invece di definire livelli puntuali per le singole città in rapporto alle ventiquattro ore, in modo tale da individuare situazioni di allarme e di attenzione e non soltanto casi-limite sulla base di medie di ampio respiro. Inoltre, era necessario che i valori individuati nelle singole città con modalità diverse fossero resi omogenei.

Per poter definire questi valori ci si è avvalsi di una serie di dati e di criteri tra i quali, in primo luogo, l'esperienza maturata nelle singole città ed i limiti massimi definiti dalla legislazione vigente (mi riferisco alle previsioni del famoso decreto del 28 marzo 1983, n. 203, modificato il 24 maggio 1988) e dei valori limite adottati, dopo il 1988, nelle aree urbane in cui erano state assunte iniziative particolari.

Per quanto riguarda l'anidride solforosa e le particelle sospese, i valori sono espressi con media giornaliera e sono perfettamente confrontabili con quanto previsto come limite massimo su base annua dal decreto n. 203.

In considerazione dell'esperienza già realizzata nell'area urbana di Milano, però, il livello di allarme viene raggiunto solo quando i due limiti — quelli dell'anidride solforosa e delle particelle sospese — vengono superati contemporaneamente.

Per quanto riguarda gli ossidi di azoto, è stato adottato come riferimento il valore limite della media oraria nell'arco della giornata, più funzionale ai fini degli interventi di prevenzione di quanto previsto dai limiti di legge calcolati su base annua. Per queste ragioni, il livello d'allarme è pari ad una concentrazione doppia di quella considerata su base annua.

Per quanto riguarda, infine, il monossido di carbonio, in considerazione del fatto che il limite fissato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 marzo 1983, stabilito in 40 milligrammi al metro cubo, non può essere mai superato, è stato fissato un livello di allarme pari a

30 milligrammi al metro cubo. Sono stati, quindi, adottati limiti che tengono conto sia dei valori di legge generali sia dell'esperienza concreta maturata nelle diverse città.

Il primo scopo nella fissazione di questi limiti — lo ripeto — è quello di definire norme stringenti, chiare ed omogenee su tutto il territorio nazionale, per il momento almeno nelle undici città oggetto dell'ordinanza.

Il secondo aspetto qualificante di tale provvedimento, al quale ritengo di dover attribuire il maggior rilievo, oltre alla rilevazione delle situazioni particolarmente critiche, è quello di poter ottenere risultati nel più breve tempo possibile. Il conseguimento di tale obiettivo può essere raggiunto solo attraverso un intervento sul rifornimento dei carburanti e dei combustibili. Questo è stato lo scopo della prima ordinanza che, sulla base dell'indagine che avevamo potuto condurre in merito alla situazione degli approvvigionamenti petroliferi, prescriveva all'industria petrolifera una serie di norme dirette ad assicurare che il contenuto delle benzine, dei *diesel* e dei combustibili rispettasse determinati limiti in ordine al tenore di piombo, di benzene, di poliaromatici e di zolfo.

Questo aspetto dell'ordinanza ha dato luogo ad un confronto piuttosto intenso e dialettico con i rappresentanti dell'industria petrolifera che, in prima istanza, si è dichiarata impossibilitata a seguire le prescrizioni. Alla fine di questo confronto, è stato raggiunto un accordo che, confermando tutte le altre prescrizioni, consentiva all'industria petrolifera due possibilità: la prima era quella di far decorrere il provvedimento sempre dalla data del 1° gennaio per quanto riguarda la produzione, ma dal 1° febbraio per quanto concerne il consumo e l'approvvigionamento ai terminali, ossia alle pompe di benzina, per consentire determinate operazioni di svuotamento dei depositi e di ristrutturazione logistica; la seconda possibilità consisteva nella trasformazione in accordo volontario della prescrizione riguardante le benzine con il piombo: tale accordo volontario che è sottoposto ad un

controllo mensile, già in atto, stabilito attraverso una commissione mista tra i Ministeri dell'ambiente, della sanità e l'industria petrolifera.

Una successiva ordinanza — ricordo che le ordinanze emanate sono tre — è stata adottata per consentire ai comuni il prolungamento di un mese della decorrenza (dal 1° gennaio al 1° febbraio) al fine di mettere a punto le condizioni minimali e sufficienti per il funzionamento delle reti di rilevamento.

Inoltre, con la prima e la seconda ordinanza veniva disposto il trasferimento ai comuni di 120 miliardi nell'ambito del programma di disinquinamento atmosferico (previsto dal piano triennale) per il completamento ed il rafforzamento delle reti di rilevamento. In questo caso, siamo riusciti ad ottenere, grazie alla collaborazione delle regioni e dell'amministrazione finanziaria, una eccezionale celerità nelle operazioni di trasferimento; sono in corso i versamenti in tesoreria delle somme relative che, *grosso modo*, ammontano a poco più di 10 miliardi per ognuna delle città, posto che i programmi DISIA erano stati approvati, nell'ambito del piano triennale, d'intesa con le regioni e i comuni.

Sulla base delle reazioni dei singoli comuni si sono stabilite le prescrizioni, peraltro previste nell'ordinanza, nel caso che i livelli di attenzione e di allarme fossero stati raggiunti. Invero, si è registrata qualche confusione nella comunicazione all'opinione pubblica o nell'interpretazione data: in altri termini, si è creduto che con le ordinanze fossero state prescritte determinate forme di intervento, come l'obbligo delle targhe alterne.

Questa confusione unita ad una errata interpretazione ha dato luogo, nel periodo successivo, al moltiplicarsi dei casi di restrizione del traffico nei comuni. Ciò ha reso necessaria un'ulteriore interpretazione autentica dei valori e del contenuto delle ordinanze dalla quale è scaturito un episodio un po' confuso, non so in quale altro modo definirlo. Mi riferisco ad una decisione, assunta in seno ad un Consiglio dei ministri nel quale il ministro dell'am-

biente e il responsabile delle aree urbane non erano presenti, che in qualche modo liberava i comuni da una prescrizione che non era mai stata assunta. Infatti, nelle ordinanze, la prescrizione aveva un carattere negativo, nel senso cioè che i comuni, a partire dai livelli di attenzione o da quelli di allarme, devono intervenire con misure idonee, senza interferenze esterne sulla loro autonomia.

Le ordinanze prescrivono le eccezioni che i comuni devono osservare per le limitazioni del traffico, ossia le esenzioni dalle limitazioni stesse dei veicoli con caratteristiche non inquinanti e, in primo luogo, quelli con marmitta catalitica, per l'ovvia considerazione che un'efficace azione contro l'inquinamento implica un'accelerata catalizzazione del parco automobilistico.

Questo confuso episodio si è concluso 24 ore dopo essere iniziato con l'emanazione di un decreto del Presidente della Repubblica che ha dissipato ogni equivoco sul fatto che le ordinanze non avessero più valore: le ordinanze conservano tutto il loro valore ed entreranno in vigore il 1° febbraio senza alcuna modifica rispetto al contenuto da me illustrato.

Con il decreto del Presidente della Repubblica venivano forniti altresì chiarimenti sull'applicazione dell'ordinanza: in particolare, si rilevava la necessità che le misure rientranti nella competenza dei comuni dovessero essere graduate secondo l'intensità del fenomeno, non essendo opportuno che, al raggiungimento dei primi livelli (quelli di attenzione rappresentano la metà dei livelli di allarme e forniscono un'indicazione di inizio di allarme), fossero immediatamente adottati provvedimenti drastici e ultimativi, i quali riguardano semmai il superamento dei livelli di allarme.

Per tale motivo, nelle ordinanze e nelle loro appendici, il Ministero dell'ambiente ha provveduto a definire alcune possibili azioni di intervento in funzione di esemplificazione di ciò che i comuni possono attuare. Inoltre, con la terza ordinanza era stata istituita una commissione tecnico-scientifica, nell'ambito del Ministero del-

l'ambiente, con il compito di assistere i comuni senza nessuna interferenza — lo ripeto — nella loro responsabilità e autonomia. Questa Commissione, in sostanza, mette a disposizione dei comuni determinate capacità tecniche di alto livello nel momento in cui devono essere assunti i provvedimenti preventivi.

Nel decreto del Presidente della Repubblica emanato dopo le ordinanze — che, lo ribadisco, ne conferma la validità — vengono definite alcune raccomandazioni, se mi consentite il termine, con nuove prescrizioni alle regioni. Mi riferisco, in particolare, a quella già adottata in Lombardia secondo la quale, laddove siano individuate aree a rischio più vaste di quelle definite dalla circoscrizione del comune, si può, d'intesa con i comuni interessati, istituire un'autorità competente. Come ho anticipato, la regione Lombardia ha già istituito un'autorità del genere (facente capo al presidente della giunta comunale) per 36 comuni, essendo il comune di Milano piccolo e il fenomeno dell'inquinamento tale da non poter essere circoscritto alla cinta comunale.

Un'esperienza di questo tipo — già prevista in un decreto del Ministero dell'ambiente del maggio 1991 — avrebbe potuto essere seguita anche da altre regioni: in tal caso i destinatari delle ordinanze non erano soltanto i comuni, ma anche le autorità in questione.

Se posso dare una valutazione di carattere generale sulle norme adottate, devo dire che, malgrado la confusione registrata, in parte imputabile ad una comunicazione probabilmente inadeguata (incontriamo difficoltà nel comunicare correttamente alla opinione pubblica i provvedimenti governativi, tanto che nel prosieguo illustrerò cosa si sta facendo per ovviare all'inconveniente), le ordinanze sono servite se non a pulire l'aria, quanto meno a smuovere le acque. Smuovere cioè l'inerzia e il disordine esistente nell'affrontare un fenomeno che non credo sia oggi più grave di cinque anni fa. Questo nessuno può sostenerlo, perché cinque anni fa nessuno possedeva sistemi di rilevazione tali da constatare la gravità con correttezza e

rigore. Certo, neanche oggi possiamo confidare sulla totale affidabilità dei sistemi medesimi, è vero però che in questi ultimi anni i sistemi di rilevamento messi a punto in alcune grandi città hanno permesso di rilevare determinate situazioni preoccupanti.

Non a caso la città che ha sofferto di più in questi ultimi anni di provvedimenti limitativi del traffico è stata proprio Milano, che si è provvista per prima di sistemi di rilevazione efficienti; non si tratta di un paradosso, ma di una semplice conseguenza dell'adozione di questi strumenti. Possiamo anzi dire che, negli ultimi dieci anni — come ho affermato poc'anzi — per alcuni aspetti relativi all'inquinamento, in particolare quello da anidride solforosa, la situazione è molto migliorata, mentre si sono accentuati i problemi relativi all'inquinamento derivante dal traffico.

Ad ogni modo, le ordinanze hanno avuto quanto meno il merito di porre questo drammatico problema all'attenzione dell'opinione pubblica, in un periodo particolarmente delicato; si tratta ora di gestirle e di mestenderne l'efficacia ad altre misure, in primo luogo a quelle che si riferiscono alla catalizzazione del parco automobilistico. Quest'ultima misura è stata da alcuni contestata, ma spesso vi sono opinioni che eccepiscono sull'efficacia dei provvedimenti ecologici, come è accaduto nel caso della benzina senza piombo. In questo campo ci atteniamo rigorosamente all'esperienza degli altri paesi, in particolare quelli della comunità economica europea, gli Stati Uniti e il Giappone, i quali hanno assunto, in anni diversi — alcuni, come la Germania, addirittura dal 1986 — misure che hanno permesso di catalizzare gli autoveicoli, cioè di applicare dispositivi di filtro e di abbattimento dell'inquinamento, riducendone il tasso per ogni auto di circa il 70-75 per cento. Il grado di catalizzazione del parco automobilistico in Germania è pari al 40 per cento, in Olanda al 70 per cento, mentre nel nostro paese è ancora del 2-3 per cento, quindi estremamente insoddisfacente. Pertanto, come prima estensione dell'azione

iniziata con le ordinanze, occorre avviare un'operazione diretta ad intensificare la catalizzazione del parco automobilistico. Ma in che modo tale azione può essere effettuata? Innanzitutto prescrivendo già nelle ordinanze che le macchine catalizzate siano esenti da ogni tipo di restrizione. Questa misura, sia pur negativa, ha già prodotto il suo effetto nell'accelerare del 60 per cento la domanda di auto catalizzate negli ultimi mesi. Molto più importanti sarebbero poi le misure di agevolazione fiscale che da tempo abbiamo proposto; in particolare, sin dall'ottobre scorso, abbiamo insistito nell'assunzione di agevolazioni fiscali sulle auto nuove dotate di marmitte catalitiche per il 1992. Dal 1° gennaio 1993, infatti, in base alla disposizione che la CEE ha assunto sotto la presidenza italiana, tutte le nuove auto, al di sotto dei duemila centimetri cubici, dovranno essere catalizzate, mentre le altre sono già catalizzate da due anni.

Inoltre, abbiamo insistito ed insistiamo, peraltro con la collaborazione dei ministri per i problemi delle aree urbane e dell'industria, affinché per il 1992 sia resa possibile una particolare agevolazione fiscale. In sostanza, si tratta di agevolare le nuove auto provviste di marmitta catalitica ed anche quelle esistenti, immatricolate dal 1988 al 1991, che possono dotarsi delle cosiddette marmitte catalitiche a due vie o *retrofit*, che abbattano l'inquinamento in una misura inferiore, ma comunque rilevante. Occorre anche incentivare ulteriormente la convenienza tra la benzina ed il gasolio meno inquinanti e quelli più inquinanti, sulla base di una più ampia differenziazione del prezzo. In particolare è stata proposta l'abolizione del cosiddetto superbollo per le nuove auto *diesel* particolarmente non inquinanti, quindi migliori da questo punto di vista di qualunque altro mezzo di trasporto; tali auto sono oggi penalizzate da un superbollo che ne limita fortemente la possibilità di mercato. Sono tutt'ora in corso le discussioni relative a queste proposte; ci auguriamo che si possa giungere quanto prima ad una decisione, se possibile prima del prossimo

consiglio dei ministri, anche considerando i termini politici e tecnici della vicenda.

Il Ministero delle finanze ha adombrato una possibilità che abbiamo accolto con favore; essa non è alternativa negli obiettivi ma nei mezzi ed è volta a collegare gli incentivi alla catalizzazione per le nuove auto ad un incentivo alla dismissione di quelle vecchie, quindi ad affrontare su due fronti il problema dell'intensificazione della ristrutturazione del parco auto. Ci siamo dichiarati disponibili ad accogliere questa impostazione ed attendiamo che il Ministero delle finanze precisi quali sono i modi e le fonti di copertura per un provvedimento di questo tipo.

Infine, vorrei sottolineare che siamo ben consapevoli che le ordinanze rappresentano solo un approccio al problema, sia pure per la prima volta molto concreto, per risolvere una questione che sta diventando critica nel nostro paese, come lo è già stata in altri. Questo approccio deve essere integrato da una strategia che preveda una gamma di interventi molto più ampia e differenziata; in primo luogo non bisogna agire soltanto sull'*input* di carburanti, ma sull'*output* delle emissioni attraverso la catalizzazione del parco e sulla quantità dei veicoli circolanti. Infatti, qualunque possa essere l'abbattimento dell'inquinamento per ogni singolo veicolo, se le auto raddoppiano ogni dieci o venti anni, evidentemente qualsiasi provvedimento di disinquinamento basato sull'intervento *pro capite* su ogni veicolo sarà frustrato. Si pone allora il problema di quali debbano essere le limitazioni alla circolazione automobilistica — non temporanee come quelle delle targhe alterne, le quali, ripeto, sono soltanto un palliativo, comunque una misura non efficace — cioè i provvedimenti che limitino strutturalmente il traffico privato automobilistico, soprattutto nelle grandi città, a vantaggio dei mezzi pubblici, come le metropolitane e quant'altro. Quest'ultima rappresenta comunque una problematica che certamente non è nostro compito sviluppare in questo momento, poiché concerne un orizzonte di più lungo periodo.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Proprio in questa Commissione è in discussione il provvedimento sulle metropolitane.

EDOARDO RONCHI. Riteniamo necessario concentrare le metropolitane in poche grandi città, senza disperdere i finanziamenti in vari comuni.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Non intendo promuovere una discussione su tale aspetto, ho solo evocato il problema del settore. Solo una grande politica dei trasporti pubblici potrà affrontare radicalmente tali questioni, se sarà inquadrata in una politica urbanistica diretta a razionalizzare i flussi di traffico differenziando le distribuzioni funzionali nella città. Si tratta, in ogni caso, di una materia di competenza del ministro per le aree urbane.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Ruffolo ed invito il ministro Conte a svolgere la sua relazione.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Le ordinanze sono state adottate in alcune grandi città perché, in tali ambiti, si erano evidenziati frequenti superamenti dei valori limite ed una tendenza verso condizioni di rischio.

Dopo aver individuato livelli di inquinamento omogenei al cui raggiungimento scattano i livelli di « attenzione » e di « allarme », le ordinanze prevedono vari tipi di interventi per influire sulle principali fonti dell'inquinamento stesso. Innanzitutto consentono la commercializzazione di carburanti « più puliti » e quindi con un minor tasso di inquinamento. I tecnici hanno calcolato che l'utilizzazione di questi tipi di carburante consentirà una riduzione dell'inquinamento di circa il 30 per cento. In secondo luogo, le ordinanze consentono ai comuni di mettere a punto adeguate reti di rilevamento e sono state già erogate, a tal fine, cospicue somme alle città che ne avevano già fatto richiesta. Da ultimo, vengono indicate diverse tipologie e modalità di intervento — peraltro già

nella disponibilità delle amministrazioni comunali — per fronteggiare le esigenze scaturite dal raggiungimento dei livelli di « attenzione » e di « allarme ».

Successivamente, sono state adottate due ulteriori ordinanze (il 20 e il 28 dicembre 1991) con le quali sono state fornite precisazioni relative alla attuazione delle ordinanze stesse per consentire il raggiungimento di effettivi risultati. Con esse, in particolare, si è chiarito a quali adempimenti era riferito il termine del 1° gennaio 1992: da una parte la produzione e l'importazione dei prodotti petroliferi per il consumo; dall'altra, la messa a punto dei sistemi di rilevamento.

Il 10 gennaio 1992 il Governo ha emanato un atto di indirizzo e coordinamento con il quale, nel confermare la vigenza delle ordinanze, ha voluto stimolare regioni, province e comuni perché adottassero, ciascuno nell'ambito delle proprie attribuzioni, le misure più idonee per fare fronte con efficacia e tempestività alle situazioni più acute di inquinamento atmosferico, quali, ad esempio, i piani regionali di risanamento, le reti di monitoraggio, i piani urbani del traffico e le misure per la fluidificazione del traffico stesso.

Con lo stesso provvedimento si è precisato che le misure generalizzate di limitazione della circolazione, comprese le targhe alterne, non sono, da sole, determinanti per la riduzione dell'inquinamento e costituiscono l'ultimo rimedio cui ricorrere ove non sussista la possibilità di adottare misure alternative ed in presenza di condizioni generali di comprovata gravità.

Per quanto concerne specificatamente l'inquinamento prodotto da traffico veicolare, è opportuno ricordare che le ordinanze sono state precedute anche dalla circolare 28 maggio 1991 da me emanata, nel cui ambito sono previsti numerosi interventi sia di carattere strutturale (parcheggi, piste ciclabili) sia funzionali (regolazione della sosta, fluidificazione della circolazione ed ausiliari del traffico).

Desidero anche svolgere alcune osservazioni in merito alla legge per le metropolitane, trattandosi, a mio avviso, di un provvedimento strutturale per alleviare le

città dal traffico e dall'inquinamento. Gli interventi che possono effettivamente riqualificare le città da un punto di vista urbanistico, della fluidificazione del traffico, della qualità dell'aria e della quantità di rumori sono la diffusione del trasporto pubblico, la delocalizzazione delle attività amministrative particolarmente concentrate e delle attività industriali ancora permanenti all'interno delle aree urbane, nonché un sistema di parcheggi corrispondente ad una tale visione del traffico e della mobilità.

In attesa di tali misure strutturali, si è sempre intervenuti, nel nostro paese, con provvedimenti particolari, di emergenza, cosiddetti « tampone »; le ordinanze adottate dal ministro Ruffolo e dal ministro per le aree urbane si collocano nel mezzo, non avendo valenza strutturale ma agendo, per la prima volta, sulle caratteristiche degli autoveicoli e dei carburanti, tanto da consentire di abbassare in modo rilevante l'inquinamento dell'aria.

Vorrei soffermarmi anche su un problema di immediata decisione, vale a dire quello del trasporto pubblico di massa. Le Commissioni ambiente e trasporti sono infatti interessate proprio in questi giorni dall'esame di questo provvedimento, in merito al quale sono state fatte talune osservazioni, fra le quali prevale quella relativa alla necessità di destinare le risorse previste ai grandi centri urbani italiani. Si tratta di un problema da collegare alla situazione del trasporto pubblico di massa, piuttosto che ad una legge; è necessario, infatti, dotare il paese di un provvedimento valido per tutto il territorio nazionale e per tutte le situazioni economiche, ambientali e di traffico che presentino le caratteristiche di principio individuate dalla legge stessa. Che poi nell'esercizio della programmazione e degli interventi della spesa si debbano rendere prioritari quelli sulle grandi aree, ciò è fuori discussione ed è già previsto dalla normativa. Affermo questo poiché ritengo necessario adottare una decisione. Il sistema del trasporto pubblico di massa, infatti, come è a tutti noto, non si riferisce soltanto alla costruzione di reti metropo-

litane leggere, ma interessa anche i pas-santi ferroviari, molto diffusi sul nostro territorio, ed ai sistemi di trasporto alter-nativo, come filobus e filovie. Poiché il provvedimento non riguarda solo la qua-lità tecnologica, ma un insieme di misure, sarebbe molto importante ed utile che divenisse legge prima della fine della legi-slatura.

Una decisione in proposito si riflette-rebbe anche sul nostro sistema industriale il quale, se non riceve un messaggio chiaro e forte dal Parlamento in tale direzione, sarà in ritardo nei prossimi anni nell'ade-guamento delle proprie tecnologie e pro-duzioni, come è accaduto finora. Ritengo pertanto tale misura valida sul piano ge-nerale, della politica dei trasporti e per la riqualificazione della città, ma anche per fornire un impulso ed un indirizzo al sistema produttivo ed industriale.

EDOARDO RONCHI. Ringrazio i mini-stri Ruffolo e Conte per essere intervenuti; mi dispiace che non siano presenti molti colleghi a questa audizione che giudico importantissima e di grande interesse pub-blico, riguardando un argomento di cui si è molto discusso. Quando ho richiesto tale incontro in sede di ufficio di presidenza non prevedevo che esso sarebbe avvenuto alle 8,30 di mattina; probabilmente ciò non ha incoraggiato la numerosa presenza dei colleghi che pure, in quella sede, avevano manifestato grande interesse.

Con riferimento all'ultimo punto trat-tato dal ministro Conte, vale a dire il provvedimento sulle metropolitane leggere (sul quale, se i tempi lo consentiranno, interverrà la collega Donati che da tempo segue la vicenda) mi chiedo se vi sia l'impegno ad individuare le priorità e ad indicare criteri più precisi. Infatti, spen-dere a pioggia alla vigilia delle elezioni su una rete di comuni talmente vasta da non consentire interventi di reale efficacia, non serve a molto. Sappiamo che si tratta di interventi molto onerosi; pertanto, se si intende davvero costruire una rete metro-politana, essi vanno concentrati in tre o quattro città. È chiaro che anche il resto del paese va considerato, ma è necessario

indicare alcune priorità giacché, con le risorse disponibili, non si possono promet-tere interventi a venti grandi comuni. Se esiste un orientamento in tal senso, il gruppo verde è disponibile ad accedere alla sede legislativa ed a discutere sul merito del provvedimento. Infatti, mi pare fin troppo evidente che non siamo contrari alle metropolitane, soprattutto quelle leg-gere, ma occorre discutere sul come farle. Oltretutto, non intendiamo consentire che si dica che siamo noi ad ostacolare lo sviluppo del trasporto pubblico, in parti-colare quello su rotaia.

Nella relazione del ministro Ruffolo vi è un passaggio che sottovaluta, a mio avviso, un punto importante, quello della limitazione del traffico privato nelle città. Le ordinanze, è vero, non erano univoche, ma fino ad un certo punto. Come lei ha richiamato, il potere di ordinanza esiste; nel testo del decreto, con riferimento al livello di allarme, si parla di ordinanza del sindaco, cui dare la massima diffusione anche tramite gli organi di informazione, relativa alla restrizione di circolazione nei centri abitati. È chiaro che il ministro dell'ambiente non poteva imporre l'ema-nazione di tali ordinanze, ma il decreto, quantificando le soglie di attenzione e di allarme, invitava, in caso di loro supera-mento, ad intervenire con provvedimenti di restrizione del traffico. Così è accaduto.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'am-biente.* Si tratta di un'altra cosa.

EDOARDO RONCHI. Così è stata inter-pretata.

CARMELO CONTE, *Ministro per i pro-blemi delle aree urbane.* Ciò non è accaduto perché l'ordinanza entrerà in vigore il 1° febbraio prossimo.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'am-biente.* I provvedimenti non sono stati adottati a seguito dell'ordinanza per il semplice fatto che quest'ultima non è an-cora entrata in vigore.

Comunque, nella stessa ordinanza si prevede che, nel caso in cui si assumano

provvedimenti di restrizione del traffico, questi dovranno essere comunicati.

EDOARDO RONCHI. L'articolo 5 dell'ordinanza recita: « Qualora vengano raggiunti i livelli di attenzione e di allarme di cui all'allegato B, il sindaco adotta i provvedimenti di prevenzione e tutela dell'ambiente relativi al traffico veicolare, al riscaldamento ed alle attività industriali (...) ». Nell'allegato C vengono indicati i provvedimenti da adottare.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Si tratta di provvedimenti possibili, non prescritti.

EDOARDO RONCHI. Comunque, l'esattezza dell'interpretazione alla quale ho fatto riferimento è confermata dal fatto che si è avvertita la necessità di emanare, in data 10 gennaio 1992, un decreto del Presidente della Repubblica, del quale gli articoli 1, 3 e 4 non hanno alcun senso. Soltanto l'articolo 2 ha qualche significato e recita: « Le restrizioni generalizzate della circolazione, ivi comprese quelle a targhe alterne, sono adottate, ove non sussista altra misura alternativa, dai comuni e dalle autorità competenti sulla base di accertamenti che rivelino condizioni generali di comprovata gravità ».

Tale norma rappresenta un totale capovolgimento di quanto è stato affermato finora; tra l'altro, si introduce un criterio estremamente generico e difficile da verificare. Un discorso diverso varrebbe nel caso in cui si facesse riferimento a soglie ben precise, sia pure discutibili, come quelle relative alla somma delle particelle e dell'anidride solforosa. Queste ultime, infatti, rappresentano elementi di riferimento obiettivi che consentono di individuare un livello di attenzione nel caso in cui le soglie vengano superate nel 50 per cento delle aree di rilevamento e di allarme in presenza di una percentuale superiore. Si tratta — lo ribadisco — di un dato di riferimento discutibile ma comunque preciso.

Invece, nel momento in cui il decreto del Presidente della Repubblica al quale

ho fatto riferimento prevede che le restrizioni generalizzate si applicano quando non sussista altra misura alternativa e solo in condizioni generali di comprovata gravità, si « istiga » a non introdurre restrizioni nella circolazione, dal momento che manca qualsiasi criterio di riferimento.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Nel decreto del Presidente della Repubblica del 10 gennaio 1992 si fa riferimento a restrizioni generalizzate e targhe alterne.

EDOARDO RONCHI. Questa è l'unica ragione del decreto.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Non è vero, in quanto vi sono anche altre ragioni. Comunque, le restrizioni generalizzate riguardano il blocco totale di una città. La limitazione del traffico, invece, può interessare anche particolari periodi della giornata, determinate zone della città o alcune categorie di veicoli.

Esiste una circolare, forse non opportunamente valutata, risalente al 28 maggio 1991, che riguarda la fluidificazione del traffico e introduce una serie di elementi, tra cui la velocizzazione del traffico automobilistico in città, per garantire una riduzione dell'inquinamento oltre che del traffico.

Ribadisco, pertanto, che quella alla quale lei ha fatto riferimento non è l'interpretazione corretta del provvedimento adottato. Attraverso quest'ultimo, infatti, ci proponevamo di chiarire in modo inequivocabile che la competenza nell'adozione delle relative misure è propria dei sindaci e non del Governo o di altre autorità. Nello stesso tempo, si indicavano i criteri da seguire nell'adozione delle stesse misure. Tra l'altro, dal momento che ogni città ha una sua particolare conformazione, in alcuni centri può essere sufficiente adottare il blocco del traffico soltanto in una parte del territorio. Le misure di restrizione generalizzata sono state invece subordinate a particolari criteri.

EDOARDO RONCHI. Comunque, non si prevede che si possano adottare misure di restrizione parziale.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Queste ultime però non sono escluse.

EDOARDO RONCHI. A mio avviso, dovrete avere la correttezza di ammettere la sostanza politica della vicenda: in altri termini, la restrizione del traffico attraverso le targhe alterne, il blocco totale della circolazione preannunciato a Roma per quattro domeniche o la chiusura di determinate aree cui si accingevano alcuni comuni, tra cui Milano e Bologna, creava una certa preoccupazione soprattutto in considerazione del fatto che ci troviamo praticamente alla vigilia della campagna elettorale.

Tale preoccupazione ha determinato un intervento da parte del Governo, finalizzato non certo a ridurre l'inquinamento. Naturalmente mi rendo conto che la misura relativa alle targhe alterne non è sufficiente a risolvere il problema dell'inquinamento; in ordine a tale questione è in atto un dibattito tra gli stessi verdi. Tuttavia, è preferibile adottare tale misura piuttosto che respirare il gas emesso dalle automobili con targhe pari e dispari quando vengono superate determinate soglie, se non esiste altro modo per intervenire nell'emergenza. Siccome altro modo non c'è

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Non è vero.

EDOARDO RONCHI. Si tratta di un fatto aritmetico. Certamente si potrebbe intervenire sui combustibili; tuttavia, in tal modo non si ridurrebbero le emissioni di ossido di carbonio.

Inoltre, l'intervento sui combustibili sarà comunque graduale e con effetti differiti. Tra l'altro, una serie di emissioni inquinanti degli idrocarburi incombusti, in assenza di una catalizzazione diffusa, restano presenti anche se si riducono il benzene e gli aromatici nella benzina.

Pertanto, in attesa della catalizzazione generalizzata, che richiederà alcuni anni, l'unica misura efficace da adottare è costituita dalla limitazione della quantità dei veicoli circolanti. È necessario, quindi, procedere in tal senso qualora non si riesca a provvedere altrimenti.

Non vi è dubbio che l'inquinamento si accumuli; tuttavia, la riduzione del numero dei veicoli circolanti incide in misura rilevante, anche se l'accumulazione non segue una progressione aritmetica. Si potrebbe obiettare che non è possibile effettuare controlli e che generalmente le famiglie dispongono di due automobili. Fortunatamente però questa abitudine non è poi così diffusa. D'altra parte, quando a Roma è stato adottato il provvedimento di circolazione a targhe alterne, abbiamo potuto constatare visivamente una riduzione del traffico. Naturalmente, un fatto del genere non può non incidere anche sulla quantità delle emissioni inquinanti nell'atmosfera.

Con il decreto del Presidente della Repubblica al quale ho fatto riferimento si introduce la più larga discrezionalità, incoraggiando i sindaci ad attuare il meno possibile la misura relativa alle targhe alterne.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. I sindaci hanno sempre avuto una certa discrezionalità.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. L'interpretazione che voi date finisce con l'assolvere i sindaci.

EDOARDO RONCHI. Dopo aver emesso un'ordinanza in cui sottolineate la necessità di adottare restrizioni nel traffico, è intervenuto un decreto del Presidente della Repubblica che prevede esattamente il contrario.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Non è vero.

EDOARDO RONCHI. Si prevede che le misure di restrizione, ove non sussista

altra misura alternativa, vengono adottate dai comuni o dalle autorità competenti sulla base di accertamenti che rivelino condizioni generali di comprovata gravità. Ai fini della individuazione delle misure necessarie, anche alternative alla restrizione, i comuni possono avvalersi della commissione tecnico-scientifica.

In sostanza, si afferma che quel tipo di intervento è negativo, invitando i sindaci ad attuarlo il meno possibile e a rivolgersi, nel caso in cui non riescano a individuare misure diverse, alla commissione tecnico-scientifica. In tal modo la norma è stata interpretata dai sindaci. Conseguentemente, sono stati revocati provvedimenti restrittivi già preannunciati a seguito (così è stato dichiarato alla stampa) dell'emanazione del suddetto decreto. Quindi, non potete affermare che quest'ultimo non ha cambiato nulla.

PRESIDENTE. Prego i colleghi di essere brevi perché alle 10 comincerà la seduta dell'Assemblea.

ANNA DONATI. Mi soffermerò soltanto sulla questione delle metropolitane.

Ritengo innanzitutto che sia stato commesso un errore quando, in termini di pianificazione dei nostri trasporti, si è accettato di approvare una legge in materia di parcheggi disgiunta da leggi sulle piste ciclabili, sulle metropolitane, sulle tramvie veloci, sui filobus, sul trasporto pubblico, sul passante ferroviario, sull'alta velocità o sulla risistemazione delle linee di interesse locale, che non saranno « tagliate », anche se non si sa bene come e quando le regioni otterranno i finanziamenti per risistemarle. Molte, secondo me, sono linee che dovrebbero diventare metropolitane di superficie ad orari cadenzati.

Per quanto riguarda il progetto di legge sulle metropolitane, non ho timore di alcuna polemica, perché ho sempre proposto miglioramenti al trasporto pubblico e ho sempre condotto battaglie in materia di strade e autostrade; ho sempre presentato emendamenti per aumentare i finanziamenti abbastanza limitati, soprattutto se

comparati con altri sistemi infrastrutturali, per le metropolitane. Ma questo non ci esime da una discussione assai più complessa. Penso che la ripartizione tra le diverse scelte affidate ai comuni non debba essere inserita in una legge e che esistano criteri ben determinati, precisi, che non vedo nel progetto di legge del quale si chiede l'assegnazione alla Commissione in sede legislativa. A questo proposito, specifico che sarei pronta a sottoscrivere tale richiesta anche subito. Ero convinta che il gruppo comunista-PDS avesse già manifestato il suo assenso anche perché il gruppo verde è sempre ininfluente, dal punto di vista numerico, in positivo e in negativo (tranne il caso della rimessione all'Assemblea se contribuiamo alla raccolta delle firme): ho appreso, invece, che anche il gruppo comunista-PDS nutre qualche perplessità, giustamente.

Ritengo che si possa tranquillamente discutere in Commissione in sede legislativa il provvedimento; in tale sede, faremo tutte le nostre valutazioni e considerazioni, perché sono convinta che occorra una legge, ma ritengo che le metropolitane leggere e/o di superficie vadano costruite in tre, quattro, al massimo cinque grandi aree urbane, mentre in tutti gli altri comuni, Bologna compresa (lo dico in polemica con l'amministrazione comunale), le tramvie veloci costituiscono la soluzione migliore. Esse infatti implicano costi inferiori, hanno tempi di realizzazione più brevi (tre anni), distruggono meno il territorio. In Svizzera, esistono esempi notevoli in questo senso. Credo pertanto che il provvedimento debba contenere, magari reperendo altre risorse, un complesso di misure capaci di risolvere i problemi del trasporto pubblico a guida vincolata. Questo è il senso della mia mancata sottoscrizione alla richiesta di assegnazione in sede legislativa: figuriamoci se sono contro le metropolitane. Poiché ho assistito ai lavori del Comitato ristretto nel quale si sono esaminate le richieste di tante città, come Padova, che vogliono la metropolitana, affermo con chiarezza che si tratterebbe di misure sovradimensionate rispetto alle reali necessità.

A questo si aggiunge un dibattito assai più complesso, non in questa Commissione, sui passanti ferroviari. Molti sono già progettati ed alcuni già finanziati, ma quali legami hanno con le linee ad alta velocità, con quelle di interesse locale e con il collegamento con sistemi integrati? Da Bologna a Roma vengo con il « pendolino », ma alla stazione termini aspetto anche un'ora prima di trovare un taxi: a cosa serve guadagnare mezz'ora se una volta arrivata in città non dispongo di un sistema di trasporto pubblico? O si ragiona in termini integrati oppure qualsiasi soluzione, non avendo un corrispettivo urbano, risulta parziale.

Ricordo, in conclusione, la questione del CIPET: non è quest'ultimo che deve stabilire ordini di priorità o promuovere programmi, ma un suo sollecito interessamento ci costringerebbe ad una visione d'insieme a cui tutti sembrano voler sfuggire.

ENRICO TESTA. Le domande che intendo porre sono giustificate da alcune contraddizioni che ho notato e che hanno avuto l'effetto, temo, di erodere fortemente una risorsa assai scarsa, cioè la credibilità dei cittadini nei confronti delle misure di salvaguardia dell'ambiente e della salute che le diverse istituzioni assumono.

In primo luogo, vorrei sapere in base a quali criteri si sia pervenuti alla scelta dei limiti indicati nell'ordinanza e del meccanismo che segnala l'allerta. Sono state fatte comparazioni internazionali? Mi riferisco non soltanto agli indici ma anche al meccanismo adottato. Vorrei far rilevare che l'unico termine di paragone che possiedo è quello con Milano, dove si usavano *grosso modo* gli stessi indici, ma il meccanismo di allerta scattava quando due di questi contemporaneamente e per cinque giorni consecutivi avessero superato le soglie previste. Era sufficiente che uno dei due indici scendesse per un giorno per interrompere tutto il meccanismo e ricominciare da capo. L'ordinanza è molto più severa, è draconiana, perché parla di un unico indice per sole ventiquattr'ore.

Passo alla seconda questione, chiedendo a cosa sia dovuto lo spostamento dal 1° gennaio al 1° febbraio dell'applicazione dell'ordinanza. Chiedo se non vi sia stata una certa imprevidenza soprattutto nei rapporti con l'unione petrolifera, una mancanza di informazione o qualcosa del genere.

In terzo luogo, considero le misure sanitarie draconiane. Chiedo perciò ai ministri Ruffolo e Conte quali siano i provvedimenti che si pensa di adottare. Chiedo scusa se torno ad insistere su questo punto, ma fino ad oggi le risposte sono state abbastanza generiche. Il 1° febbraio le amministrazioni comunali dovranno varare misure per far scendere gli indici che supereranno i limiti fissati. A Milano è stata effettuata una simulazione: paragonando i dati dello scorso anno con le previsioni dell'ordinanza (e quest'anno forse sono stati anche peggiori), si è notato che vi sono stati 56 giorni di allerta, cioè di superamento dei limiti.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Limiti di attenzione, non di allarme: sono la metà.

ENRICO TESTA. Sì. Adesso non voglio dilungarmi, però le questioni sono chiare. Sia nel testo originario dell'ordinanza sia nei comunicati stampa d'accompagnamento, si chiede di assumere misure di restrizione della circolazione. Si è dichiarata insufficiente la misura delle targhe alterne. Ministro Conte, ho letto la sua circolare e l'ho criticata, a suo tempo, per la sua genericità. Ma quali sono le misure? Non ci si risponda genericamente che ci penseranno i sindaci, perché non si tratta di un'isola pedonale in più o di un parziale divieto per i mezzi che trasportano merci o di misure che abbasseranno le soglie. Le associazioni ambientaliste sono già pronte a denunciare i sindaci, sulla base della legge, per il mancato rispetto delle norme di tutela della salute pubblica. In sostanza, saremo di fronte ad un gigantesco pasticcio.

Vorrei insistere anch'io su un'aspetto ricordato dall'onorevole Ronchi (è scritto nel suo comunicato, ministro Conte).

Purtroppo, non esiste alcun rapporto tra il benzene, gli aromatici e le sostanze che normalmente superano i limiti previsti creando problemi all'ambiente. Sicuramente avremo meno benzene, meno aromatici, meno anidride solforosa e ciò sarà sicuramente positivo per la nostra salute; ma l'anidride solforosa da almeno dieci anni a Milano non supera i limiti previsti, da quando cioè è stata avviata la metanizzazione. L'anidride solforosa, come è noto, a Milano non costituisce più un problema, mentre il benzene e gli aromatici non hanno alcun rapporto con l'ossido di carbonio e il biossido di azoto; sostanze queste che producono gli sfondamenti e fanno scattare le soglie di allarme.

Si tratta di nozioni di chimica che ho acquisito in questi anni dal momento che non sono un esperto. È una verità elementare; purtroppo l'ossido di carbonio e il biossido di azoto, almeno fino alla introduzione generalizzata della marmitta catalitica (poi vedremo cosa accadrà), non sono in nessun modo abbattibili se non riducendo il traffico.

Mi chiedo perché non si prendano mai in considerazione altre misure alternative, peraltro indicate nella circolare del ministro Conte sia pure in termini esortativi. Ricordo perfettamente il testo della circolare, sulla quale feci un po' di ironia, nella quale figuravano termini come « occorre », « bisognerebbe », quasi fosse un documento di una sezione di partito o di una qualsiasi organizzazione.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Si trattava di una circolare.

ENRICO TESTA. Da atti governativi pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale* ci si attende qualcosa di più!

In diversi periodi abbiamo suggerito misure alternative, sulle quali c'era persino l'accordo delle case automobilistiche. Ad esempio, una misura adottabile senza intervenire sui livelli di traffico è quella dell'obbligo all'automanutenzione del veicolo. In Svizzera ogni sei mesi il cittadino deve sottoporre il proprio veicolo ad un

controllo sia dei consumi sia delle quantità di emissioni con l'obbligo dell'applicazione sul parabrezza di un bollo che attesti l'avvenuta operazione. Si è stabilito, infatti, con certezza che una corretta manutenzione del veicolo riduce del 10-12 per cento i consumi e quindi le emissioni inquinanti.

Altre misure possibili da adottare erano quelle relative all'imposizione di tasse in tema di posteggi, la disciplina del traffico in alcune strade, eccetera.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Alcune di queste misure sono previste nel nuovo codice della strada.

ENRICO TESTA. Ricordo che del nuovo codice della strada esistono ben tre versioni.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Adesso c'è un parere omogeneo di Camera e Senato su un testo che dovrebbe venire in Consiglio dei ministri in una delle prossime sedute.

ENRICO TESTA. Mi rendo conto che per ragioni politiche il ministro Conte ed il ministro Ruffolo debbano sostenere che non è accaduto nulla tra la fine di dicembre e l'inizio di gennaio. Tuttavia, si ha l'impressione — lo dico con simpatia — di trovarsi di fronte a due ragazzini che hanno tirato un sasso gigantesco per provocare una rivoluzione e che posti di fronte alla domanda « ma questa rivoluzione come si fa ? », rispondono che non si tratta di una rivoluzione.

Indubbiamente chi ha redatto l'ordinanza del 1° gennaio, che prevedeva determinate misure, aveva in mente un obiettivo ben preciso e precisamente quello di mettere l'opinione pubblica di fronte ad una situazione di grave allarme e costringere il Governo ed i sindaci ad adottare misure adeguate. Probabilmente si poteva ragionare in un diverso modo, essere più flessibili, ma dal momento che è stata adottata quella ordinanza adesso si ha il dovere di essere conseguenti.

Purtroppo il 1° febbraio ci troveremo di fronte alle solite misure adottate in passato come quella di deviare il traffico per allontanarlo dalle centraline di rilevamento, di cambiare le fasce orarie, eccetera. Il ministro Ruffolo ci ha insegnato che ci sono risorse non fisiche ma immateriali quali la credibilità, la capacità di costruire il consenso, la fiducia dei cittadini e via di seguito.

Essendo uno dei pochi fruitori dei mezzi pubblici, almeno in questo Parlamento, so bene cosa pensa e dice la gente. Oltre a pensare già molto male della classe politica, la gente comune dice che probabilmente ci troviamo di fronte ad un caso di peste immaginaria, oppure che la peste c'è ma tanto non c'è nulla da fare.

PRESIDENTE. Vorrei pregare i ministri di essere brevi nelle loro risposte in considerazione dello scarso tempo a nostra disposizione.

CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane. Innanzitutto desidero fornire un chiarimento in ordine al provvedimento riguardante le metropolitane che va nel merito discusso ed approfondito. Un criterio in ordine alle priorità è già stato introdotto anche se vorrei rilevare che il provvedimento non ha caratteristiche di natura elettorale dal momento che i tempi di programmazione degli interventi si presume supereranno abbondantemente il periodo elettorale.

EDOARDO RONCHI. Questa non è una buona risposta!

CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane. Finanziamenti a pioggia a cinquanta comuni, in vista delle elezioni, non ci potranno essere.

Proprio per prevedere le tramvie veloci abbiamo svolto una lunga discussione sulle tecnologie ed io ricordo di aver difeso tale indicazione. Ricordo, altresì, che il CIPET è stato costituito ed attivato.

Per quanto riguarda le limitazioni del traffico, credo che vi sia una questione di principio che erode la credibilità di cia-

scuno di noi ed anche delle osservazioni che sono state formulate. In termini di principio i poteri di intervento per limitare il traffico appartengono al sindaco, tant'è vero che tutti i provvedimenti dei quali si sta parlando sono stati programmati dai sindaci non in riferimento ai rilevamenti atmosferici ed a prescindere dalle nostre ordinanze. Mi riferisco anche al provvedimento che vietava la circolazione nelle tre domeniche di gennaio assunto dal consiglio comunale di Roma. Ricordo, altresì, che a Milano si era provveduto in questo senso già lo scorso anno.

Ritengo si tratti di una questione di principio nella quale non dovrete cadere proprio voi. Come ho già detto la competenza in questo settore è esclusiva dei sindaci.

Come è stato ricordato, il provvedimento sulle targhe alterne è stato utilizzato nel corso dell'ultimo decennio per fluidificare il traffico e ridurre la circolazione e non per finalità di carattere ambientalistico-sanitario. L'ordinanza adottata nel mese di dicembre ed i provvedimenti di indirizzo e coordinamento di gennaio non incidono su questo principio, in quanto l'ordinanza indicava, nelle metodologie più che nei fini, i limiti entro i quali si potevano assumere alcune misure mentre altre erano obbligatorie. Il 10 gennaio è stata indicata soltanto una modalità di esercizio di quelle estreme misure rappresentate dal blocco totale e dalle targhe alterne.

È importante che su questo punto ci sia chiarezza tra di noi perché l'interpretazione è stata polemica nei confronti delle modalità attraverso cui il Consiglio dei ministri è pervenuto a quest'ultimo provvedimento. Tutte le altre misure, comprese le mie ordinanze, non possono che essere riferite ai sindaci. Non si può dire a un sindaco di fare o non fare una determinata cosa perché diverse sono le condizioni ambientali e territoriali, tanto è vero che abbiamo attuato ordinanze riferite a singoli comuni. Non si tratta di ordinanze generalizzate, perché il potere di ordinanza non ci appartiene. Abbiamo emanato un'ordinanza di emergenza in base alle

leggi per un periodo limitato di tempo e riferito caso per caso. Nell'incontro con i sindaci abbiamo anche convenuto che quelle ordinanze potessero essere modificate da circolari esplicative in modo da misurarle quanto più possibile alle condizioni ed alle disponibilità, di mezzi delle singole città. Non dovete interpretare le modifiche da noi successivamente adottate come una sorta di marcia indietro, ma come misure attuative del principio annunciato nelle prime ordinanze. D'altronde nessuno può aspettarsi che esse abbiano un valore risolutivo e strutturale, in quanto non vi è dubbio che l'ideale sarebbe ridurre il traffico privato nelle aree urbane e nelle autostrade, ma ciò potrà avvenire soltanto con un sistema di trasporto pubblico di massa.

Per quanto riguarda le misure preventive, ricordo che con il nuovo codice della strada sono stati abbassati i limiti temporali entro i quali effettuare le revisioni delle autovetture.

EDOARDO RONCHI. Se si fissano dei limiti precisi si può stabilire che in quella determinata zona possono circolare solo le vetture munite di apposito tagliandino.

CONTE CARMELO, Ministro per i problemi delle aree urbane. Questi provvedimenti non devono essere necessariamente oggetto di una legge o di un decreto; essi rientrano tra le misure alternative di cui si parla nel famoso articolo 5 citato più volte dai colleghi. La commissione di esperti nazionali, messa a disposizione delle varie municipalità, dovrà inoltre sostenere l'azione dei sindaci nell'individuare e nell'applicare le cosiddette misure alternative. Non vedo per quale motivo ci si debba preoccupare così tanto di individuare in maniera rigida le misure da adottare con un'ordinanza generale, con un decreto o addirittura con una legge. Noi tutti abbiamo l'interesse, anche politico, di riconoscere ai sindaci il potere-dovere di tutelare la salute dei cittadini. Se con le nostre ordinanze avessimo cercato di fare di più, sicuramente ci saremmo scontrati con il sistema delle autonomie.

Quanto ai limiti individuati nell'ordinanza sulla quale parlerà più diffusamente il ministro Ruffolo, devo rilevare che essa non poteva certo eliminare l'ossido di carbonio; noi ci siamo limitati ad individuare le misure in grado di migliorare la qualità dell'aria. Per ridurre la presenza di ossido di carbonio nell'aria abbiamo detto le autovetture devono essere munite di marmitte catalitiche. Non ci siamo preoccupati solo di intervenire in caso di pericolo estremo, ma abbiamo inteso eliminare tutte le sostanze nocive per la salute dell'uomo! Non credo inoltre che le nostre ordinanze debbano essere coinvolte dalla politica, perché diversamente sareste proprio voi a ridurre l'effetto e la credibilità.

Mi rendo conto che sono venuti a mancare molti degli argomenti polemici che una volta avevano i soggetti che si occupavano di ambiente e ciò è dovuto al fatto che costoro hanno in qualche modo accolto il dibattito così come si è sviluppato in questi anni ed in questi mesi.

ENRICO TESTA. Dalla rassegna stampa che sto scorrendo si ravvisa quale sia la nostra posizione e quale quella dell'opinione pubblica. Prendo come riferimento sia *il Giornale* di Montanelli, sia *il manifesto* di Pintor.

CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane. Voi avete sostenuto le ordinanze emanate pur manifestando, come è avvenuto questa mattina, dubbio e riserve, il che ha permesso a coloro che spesso criticano di rafforzarsi. I giornali — vorrei sottolinearlo — hanno accolto con favore le nostre ordinanze. Un elemento di confusione e di critica si è invece ingenerato quando si è intravista una contraddizione tra la proposta dei due ministri competenti e l'atteggiamento in un primo tempo assunto dal Governo. Nel prendere atto della vostra sensibilità e del vostro sostegno in questa fase, ritengo che occorra dare un ulteriore sostegno alle ordinanze emanate che non sono certamente risolutive, ma che si collocano in uno spazio intermedio tra le misure « tampone » e quelle strutturali.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. All'onorevole Testa vorrei far rilevare che egli, non avendomi fatto l'onore di assistere al mio intervento introduttivo, mi domanda cose alle quali ho già risposto. Tuttavia, per la cortesia che gli è dovuta, vorrei sottolineare che non concordo con lui nel giudicare draconiane (certamente più severe di quelle fatte valere per Milano) le misure di recente adottate. Non entrando nel merito della questione, ho comunque già detto quali erano i criteri in base ai quali siamo intervenuti, le indagini da noi effettuate, gli istituti ai quali ci siamo rivolti, i criteri di riferimento. Per quanto riguarda, in particolare, la città di Milano, devo dire che il livello d'allarme viene raggiunto solo quando i due limiti — anidride solforosa e particelle sospese — sono contemporaneamente superati.

ENRICO TESTA. A Milano la congiunzione riguardava il biossido di azoto e l'anidride solforosa che sovente superano i limiti consentiti.

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. In ogni caso sono a disposizione dei colleghi per chiarire gli scostamenti che si registrano tra i limiti fissati per Milano e quelli stabiliti nelle ordinanze. Mi sembra di capire che la critica che ci si rivolge è quella di essere stati troppo severi.

ENRICO TESTA. Non si può dire: siamo stati severi, ma purtroppo non è accaduto nulla!

GIORGIO RUFFOLO, *Ministro dell'ambiente*. Non ho mai detto questo, anzi credo che le ordinanze abbiano — e questo è il merito che ci avete riconosciuto fin dall'inizio — smosso la acque; se oggi si parla di questo problema in modo abbastanza drammatico è perché sono intervenute le ordinanze: questo è un merito che ci avete riconosciuto.

Il rinvio di 30 giorni per la commercializzazione della benzina « pulita » non dovuto ad imprevidenza. Noi abbiamo assunto quella determinata decisione dopo

aver svolto un'attenta indagine. All'inizio, l'industria petrolifera ci ha comunicato di non poter assicurare quel tipo di benzina alle 11 città individuate, dopo di che ci ha chiesto di posticipare gli effetti delle ordinanze, in quanto occorreva svuotare depositi, sistemare e ristrutturare determinate raffinerie. Noi abbiamo accolto tale richiesta, anche perché — lo ripeto — nelle città individuate — e particolarmente a Roma per una serie di circostanze relative alla prossimità di raffinerie non pronte ad approvvigionare lo speciale carburante nella misura voluta — non si era in grado di soddisfare le richieste dell'utenza. Abbiamo pertanto istituito una commissione di controllo che sta già lavorando e che verificherà i termini di questo accordo. Per il resto, l'industria petrolifera ha accettato tutte le nostre condizioni e ciò dimostra che le avevamo stabilite *ex informata conscientia*.

Per quanto riguarda le ordinanze, non voglio ritornare su quanto è stato già detto, per non rinfocolare polemiche. In ogni caso, io non ho messo alcuna sordina, né ho ritirato sassi buttati nello stagno; anzi, per quanto riguarda una confusione alla quale ho fatto riferimento nel mio intervento iniziale, determinatasi proprio nell'ambito di una iniziativa governativa, sono intervenuto in maniera molto drastica per evitare che il contenuto delle ordinanze fosse ridotto o addirittura annullato.

Credo che la stampa abbia dato ampia informazione delle ragioni per le quali ho insistito affinché il Consiglio dei ministri venisse addirittura riconvocato e ribadisco che dopo questo intervento il tenore, il contenuto e la decorrenza delle ordinanze in questione sono stati completamente confermati. Questi sono i fatti.

A mio modo di vedere, non è stato modificato nulla nell'interpretazione di tali ordinanze, perché esse non potevano prescrivere e non prescrivono misure puntuali da parte delle amministrazioni che ne sono responsabili, ma indicano i metodi e gli obiettivi dell'intervento di queste ultime,

metodi e obiettivi che rimangono esattamente quelli determinati dalle ordinanze stesse.

ENRICO TESTA. Onorevole ministro, non vi è niente di male, ma mi dovrebbe spiegare come mai il sindaco di Roma, Franco Carraro, dopo l'accordo intervenuto nell'ambito del Governo, ha affermato di non capirci più niente!

GIORGIO RUFFOLO, Ministro dell'ambiente. Io vorrei rispondere di ciò di cui posso rispondere e non delle iniziative che sono state assunte, delle parole che sono state pronunciate, delle interpretazioni che sono state desunte. Io rispondo dei miei atteggiamenti e quando il sindaco di Roma verrà chiamato da questa Commissione, l'onorevole Testa avrà ampia disponibilità di interrogarlo su quanto ha fatto e quanto intende fare.

Per quanto riguarda l'ultimo problema, noi siamo perfettamente cosapevoli dei limiti delle ordinanze. In genere in ogni occasione in cui si assume una iniziativa, pur confermando che essa va nella giusta direzione (questo lo avete detto chiaramente e ve ne siamo grati), si aggiunge che ben altro si dovrebbe fare.

Il « benaltrismo » è un'abitudine molto radicata. È certo che ben altro si dovrebbe fare, come afferma Luigi Pintor su *il manifesto*. Siamo di fronte a mio avviso ad un riformismo spicciolo, anche se da qualche punto bisogna pur cominciare.

Noi non crediamo di aver pulito l'aria o di aver definito una strategia di insieme, bensì di aver assunto provvedimenti positivi che debbono aprire e di fatto aprono la strada ad altre misure.

A conclusione di questa breve replica, mi permetto di chiedere, dato che al disinquinamento dovrebbero essere interessati tutti, l'appoggio delle forze politiche perché determinate misure che chiediamo, sulle quali insistiamo e che sono certamente più importanti di quelle che abbiamo assunto finora, possano ricevere un sostegno politico più robusto e incisivo.

PRESIDENTE. Ringrazio i ministri intervenuti, in special modo il ministro Ruffolo, che è stato puntualissimo in quanto era presente alle 8,30 in Commissione.

Si è trattato di un'audizione che ha offerto elementi di chiarimento nella vicenda delle ordinanze e mi auguro che, in generale, l'appello formulato in conclusione della replica del ministro Ruffolo possa essere accolto.

La seduta termina alle 10,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 15.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO