

3

SEDUTA DI MARTEDÌ 22 OTTOBRE 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,10.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione dei rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dell'ambiente.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dell'ambiente.

Ricordo che nella seduta odierna avremmo dovuto ascoltare i ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici, i quali tuttavia mi hanno informato di non poter prendere parte ai nostri lavori a causa di concomitanti impegni o dei disagi nei trasporti conseguenti allo sciopero generale proclamato per oggi.

Anche la prevista audizione del direttore generale e del capo del servizio aeroporti dell'aviazione civile non potrà avere luogo, in quanto lo stesso direttore generale mi ha comunicato di non poter prendere parte alla seduta odierna a causa di concomitanti impegni, sempre connessi allo sciopero generale proclamato per oggi.

Sono presenti, comunque, alcuni funzionari dei Ministeri dell'ambiente e dei lavori pubblici, tra cui il dottor Lucrezio Monticelli, consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente, la dottoressa Mastropaolo, capo dell'ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici e l'ingegner Lo Schiavo, funzionario dello stesso ispettorato.

Cedo pertanto la parola al dottor Monticelli.

LUCREZIO MONTICELLI, *Consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente*. Desidero in primo luogo precisare che in questa sede esprimo il punto di vista del Ministero dell'ambiente, il quale è fortemente interessato alla materia dell'inquinamento acustico, poiché in rapporto ad essa gli è stata attribuita una competenza primaria.

Tale competenza è stata conferita dalla stessa legge istitutiva del dicastero (la n. 349 del 1986) e confermata dalla successiva legge n. 59 del 1987. Queste norme affidano – lo ribadisco – al Ministero dell'ambiente la competenza primaria in materia di inquinamento acustico (indipendentemente dal fatto che sia provocato da sorgenti fisse o mobili), da esercitare di concerto con i vari dicasteri interessati a seconda delle diverse materie.

Pertanto, il Ministero dell'ambiente si è finora attivato avvalendosi di tutti i propri poteri, in quanto ha promosso ed è riuscito a mandare avanti il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1° marzo 1991, che ha fissato i limiti dell'esposizione al rumore sull'intero territorio nazionale. Si tratta di una norma di grandissimo rilievo poiché, dal punto di vista dei contenuti tecnici e delle scelte di tutela ambientale, ci pone sicuramente al primo posto in Europa; abbiamo scelto, infatti, criteri relativi sia al differenziale sia alla massima esposizione al rumore.

Tale decreto, tuttavia, non si occupava del rumore provocato dagli aerei o comunque prodotto negli aeroporti, in quanto si tratta di una materia ancora allo studio che richiede interventi speci-

fici. A tale riguardo, il Ministero dell'ambiente si trova già in una fase di studio molto avanzata per poter intervenire anche in questo settore in ordine alla fissazione dei limiti di esposizione al rumore.

Il Ministero dell'ambiente, inoltre, ha seguito molto attivamente l'iter al Senato del disegno di legge-quadro, che è stato approvato da quel ramo del Parlamento nello scorso mese di luglio e che – se non erro – dovrebbe trovarsi attualmente all'esame della Commissione ambiente della Camera. Tale disegno di legge-quadro affronta molte delle problematiche che formano oggetto di almeno uno dei due testi attualmente in discussione presso questa Commissione: mi riferisco al rumore prodotto dalla circolazione dei veicoli.

Lo stesso disegno di legge-quadro, già approvato – lo ripeto – da un ramo del Parlamento, ribadisce le competenze del Ministero dell'ambiente in materia di inquinamento acustico, sia per quanto riguarda i requisiti acustici delle sorgenti sonore, ossia i requisiti costruttivi affinché il rumore sia contenuto entro limiti tollerabili, sia in ordine alla disciplina delle sorgenti mobili connesse a servizi statali, come quelle aeroportuali.

Naturalmente, i due problemi specifici connessi al rumore prodotto dagli aerei e a quello dovuto alla circolazione dei veicoli dovranno essere affrontati, a mio avviso, in stretto coordinamento con il quadro generale della materia relativa all'inquinamento acustico.

Per quanto riguarda, in particolare, il rumore causato dagli aerei, sono in corso alcuni studi, anche se non è stato ancora predisposto un articolato preciso, ed il problema viene esaminato anche in sede comunitaria. Proprio pochi giorni fa alcuni nostri funzionari si sono recati a Bruxelles per trattare anche tale questione.

In ordine all'inquinamento acustico dovuto alla circolazione dei veicoli, si deve tenere conto che il nuovo codice della strada affronta anch'esso alcuni aspetti specifici della questione.

In conclusione, mi preme sottolineare ancora una volta che in tale materia la

competenza primaria spetta, fin dal momento della sua istituzione, al Ministero dell'ambiente, il quale deve agire di concerto con gli altri dicasteri interessati. Ciò anche al fine di evitare una dispersione di scelte nell'ambito di una materia molto tecnica che comporta la scelta di determinati criteri per quanto riguarda, per esempio, la rilevazione del rumore e la sua misurazione; si tratta di criteri che attualmente sono stati ufficializzati in alcuni allegati al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1991, al quale ho già fatto riferimento, che affronta molte problematiche strettamente tecniche relative ai modi di rilevamento e misurazione del rumore nonché ai criteri da adottare nelle diverse circostanze. Si tratta, quindi, di un allegato molto dettagliato.

Occorre quindi ricondurre la problematica relativa all'inquinamento acustico al suddetto quadro di competenza unitaria, anche se articolata a livello di concerto con tutti i ministeri.

PRESIDENTE. Comprendo bene il problema delle competenze: comunque, noi stiamo esaminando il provvedimento in sede legislativa presso le Commissioni ambiente e trasporti riunite, per cui non abbiamo sottratto alcuna competenza che non ci spettava. La questione è molto complicata ed il decreto citato non credo serva a molto.

Vorrei che lei, come consulente giuridico del Ministero dell'ambiente, mi chiarisse tutte le implicazioni di tale decreto. Si tratta di un provvedimento che ha trasferito anche nel nostro Paese le regole e i parametri da utilizzare contro l'inquinamento acustico, previsti dall'Organizzazione mondiale della sanità, per cui sono stati introdotti principi che corrispondono senza dubbio ad un altissimo livello di civiltà, nel senso che, come si evince dalle tabelle allegate, nelle zone residenziali o in quelle lavorative non è consentito superare una certa soglia di *decibel* rispettivamente nelle ore notturne o in quelle diurne.

È una situazione che può essere definita magnifica, ma noi ci interessiamo dell'inquinamento prodotto dalle strutture del trasporto e non dell'inquinamento acustico in generale, per cui non capisco come questo decreto possa incidere sull'inquinamento da rumore derivante nell'attraversamento di una zona semiresidenziale o residenziale, di giorno o di notte, da parte di un mezzo di trasporto. Allo stato, a mio avviso non incide in alcun modo, perché altrimenti occorrerebbe fermare tutto, visto che non esiste alcuna opera a protezione del rumore acustico.

LUCREZIO MONTICELLI, *Consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente*. Sotto questo profilo, la problematica è ricompresa nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dianzi citato, perché esso prevede due fasi temporali di attuazione, secondo quanto stabilito dalla norma transitoria di cui, se non ricordo male, all'articolo 6. Una prima parte del decreto è immediatamente entrata in vigore e quindi deve essere già rispettata. Essa riguarda il rumore prodotto dalle sorgenti fisse. Vi è poi la fase a regime, che entrerà in vigore quando i comuni avranno provveduto a predisporre la « zonizzazione » a cui si fa riferimento negli allegati del decreto in questione: essa riguarda qualsiasi sorgente di rumore. Perciò, quando si porrà il problema di far rispettare limiti di zona, bisognerà effettuare degli interventi anche sul traffico.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri non poteva andare oltre, tanto è vero che, fra l'altro, il 5 novembre prossimo si svolgerà davanti alla Corte costituzionale un'udienza per un conflitto sollevato dalla provincia di Trento. Tale decreto suggerisce i modi per predisporre i piani di risanamento anche per quanto riguarda il traffico, in presenza di situazioni in cui si ravvisa tale necessità. Nell'ambito di tale decreto, ripeto, non si poteva andare molto oltre: non dobbiamo infatti dimenticare che le competenze generali in materia di inquinamento acustico, in base al decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del

1977, sono state trasferite alle regioni e recentemente, con la legge n. 142 del 1990, è stata attribuita una specifica competenza in materia alle province. Ci muoviamo quindi in un campo delicato, nel senso che come autorità statali centrali possiamo esercitare i poteri che ci sono espressamente conferiti, vale a dire di fissare limiti, di dare direttive, di stabilire criteri scientifici, però le scelte operative e gli interventi concreti debbono essere gestiti dalle regioni, dalle province e dai comuni. A tale proposito, ci sono stati già mossi notevoli rilievi da parte del ministero che si occupa degli affari regionali, che ci ha segnalato il nostro sconfinamento rispetto alle competenze statali.

Occorre ricordare anche che, attraverso i programmi triennali, sono stati finanziati diversi interventi in materia di inquinamento acustico. Abbiamo ricevuto dei progetti, che sono stati finanziati. Se il Presidente e la Commissione lo desiderano, potremo esporre dati relativi ai finanziamenti in una prossima seduta oppure li faremo pervenire alla Commissione.

In conclusione, un tale problema non poteva essere risolto soltanto attraverso lo strumento del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

PRESIDENTE. A parte la situazione di bonifica dell'esistente, mi domando quali norme avete emanato perché le nuove opere ferroviarie, metropolitane o stradali (magari tralasciando le opere aeroportuali, perché sono più specifiche delle altre) siano costruite tenendo conto anche dell'elemento dell'inquinamento acustico. Noi ci accingiamo ad infrastrutturare il paese, a spendere centomila miliardi per le ferrovie, senza che vi sia una norma per l'inquinamento acustico. Faccio l'esempio della metropolitana leggera che è stata recentemente costruita a Roma grazie ai finanziamenti dei campionati mondiali e che passa anche vicino al Vaticano, a dimostrazione del fatto che non esiste una norma e quindi un'opera che protegga il cittadino dal rumore: tale

costruzione è stata ultimata l'anno scorso e già vi sono denunce penali da parte di cittadini che non riescono a riposare; ma il giudice non ha una norma a cui fare riferimento, perché essa non esiste nell'ordinamento.

Al di là del disinquinamento dell'esistente, vorrei riuscire a capire quali siano i provvedimenti che vengono adottati perché la nuova infrastrutturazione che sta partendo nel paese non sia inquinata dal rumore. Ciò significa stabilire norme per le distanze, le strutture, le costruzioni.

GIANNI WILMER RONZANI. Innanzitutto, dovremmo ritornare sulla questione ascoltando anche il ministro dell'ambiente, perché abbiamo bisogno di sentire alcune risposte che non possono essere delegate ai funzionari, con tutto il rispetto che ho per essi. Infatti qui si pongono questioni di natura politica.

Il dottor Monticelli ha affermato che il ministero sta studiando la norma relativa all'inquinamento acustico degli aeroporti: ebbene, vorrei conoscere l'opinione in questo caso del funzionario ministeriale, successivamente del ministro, su una proposta di legge che è ancora all'esame di questo Parlamento. Siccome non stiamo soltanto studiando la materia, ma abbiamo indicato la normativa con la quale affrontare la questione, vorrei sapere se quest'ultima sia più o meno congrua rispetto alle esigenze che ci poniamo. Abbiamo recepito in materia le esperienze europee in questo settore. La proposta di legge stabilisce la necessità di definire degli *standard* antirumore negli aeroporti, di indicare alcune zone di rispetto, di fissare penalità per le compagnie che non rispettino tali *standard*; prevede, infine, che le risorse reperite attraverso le penalizzazioni vengano utilizzate per intervenire negli aeroporti.

Questa *ratio* del provvedimento è condivisibile? È una domanda molto concreta quella che rivolgo, al fine di entrare nel merito e capire se la proposta di legge vada nella direzione prima indicata.

Penso che quando sentiremo le aziende degli aeroporti, sia opportuna so-

prattutto la convocazione dei presidenti dei due aeroporti principali, di Roma e Milano; su tale questione specifica un contributo deve essere dato da chi è sul campo e acquisisce esperienze nei due aeroporti intercontinentali.

LUCREZIO MONTICELLI, *Consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente*. Sotto questo profilo ovviamente non impegno il ministro, ma posso riferire, lavorando presso l'ufficio legislativo, seguendo gli aspetti giuridico amministrativo della vicenda ed essendo in stretto contatto con i funzionari del settore tecnico, che la proposta di legge si muove in una direzione condivisibile. Essa piace molto al Ministero dell'ambiente, che ha sempre propugnato la creazione di tasse ambientali.

Il Ministero dell'ambiente concorda sulle linee guida che prima sono state descritte e soprattutto con l'imposizione di tasse aeroportuali commisurate al rumore. È noto che il ministro Ruffolo persegue politicamente tale linea, che tenta di portare avanti come una bandiera. Su questo punto, come su tutti gli altri che sono stati richiamati, siamo perfettamente d'accordo. Dobbiamo rilevare, però, che il Ministero dell'ambiente deve avere una competenza primaria sulla questione degli *standard*, perché questo è quanto prevede la legge.

In linea di massima, la normativa tecnica introduce principi molto utili; in seguito vi sarà un problema gestionale per adeguare tale normativa agli scopi individuati. A tal fine, il Ministero dell'ambiente dovrà svolgere un ruolo da protagonista in tutti i campi. Ribadisco, però, che i principi fondamentali di cui si è parlato sono quelli verso i quali ci si è indirizzati.

PRESIDENTE. La legge-quadro sull'inquinamento acustico è quella che è stata approvata dal Senato?

LUCREZIO MONTICELLI, *Consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente*. Attualmente, quella normativa è l'unica esistente ed è già un risultato il fatto che

sia stata approvata da un ramo del Parlamento; peraltro, al Senato, essa ha ottenuto un vasto consenso da parte di tutti gli schieramenti politici.

Il presidente Testa ha sottolineato l'esigenza di intervenire concretamente sulle sorgenti di inquinamento acustico nel momento in cui si creano, anche a seguito di opere pubbliche. Attualmente, si registra una grave carenza legislativa in materia di interventi, mentre la legge-quadro ricordata contiene due norme importantissime: la prima è quella che conferisce al Ministero dell'ambiente, di concerto con i dicasteri interessati, il compito di stabilire i requisiti acustici delle sorgenti sonore (ossia come devono essere costruite fin dall'inizio affinché non creino problemi) ed i requisiti acustici passivi degli edifici e, in genere, di tutti gli immobili, comprese le opere pubbliche. La legge-quadro prevede inoltre la possibilità di regolamentare ogni sorgente mobile connessa a servizi ed opere statali.

Quindi, nella fase in cui ci troviamo, nella quale si riscontra un vuoto di strumenti operativi concreti, il provvedimento approvato dal Senato ne individua alcuni e conferisce finalmente poteri pregnanti, autoritativi, all'amministrazione statale per intervenire nel settore al nostro esame. In questo momento, infatti, l'unico mezzo operativo sarebbe quello di intervenire sui capitolati tecnici delle opere pubbliche, eventualmente in accordo con il Ministero dei lavori pubblici, affinché in tali capitolati si tenga conto anche dei problemi acustici; si tratterebbe, però, di norme che possono essere imposte in via contrattuale e non ancora autoritativa ed unilaterale.

LAURA MASTROPAOLO, *Capo dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. Desidero far presente che è stato trasmesso, se non sbaglio negli ultimi giorni, a questa Commissione, il testo, esaminato dal Consiglio dei ministri, del nuovo codice della strada che dovrà essere preso in considerazione entro il 20 dicembre.

Per quanto riguarda gli aeroporti, non esprimo alcun parere perché la questione esula dalle competenze del ministero che rappresenta.

In merito, invece, all'inquinamento acustico derivante dalla circolazione dei veicoli, è interessante verificare come il nuovo codice della strada riprenda, articolandoli meglio e specificandoli, molti dei contenuti del disegno di legge n. 5338. Per esempio, un apposito articolo impone al ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio nazionale delle ricerche, di emanare entro un anno norme tecniche per la costruzione, il controllo ed il collaudo delle strade, norme che devono essere improntate, tra l'altro, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Un'altra disposizione molto importante riguarda la prevenzione ed il controllo degli inquinamenti. Tale disposizione stabilisce che ogni progetto di nuova costruzione o di ristrutturazione stradale debba essere accompagnato da uno studio che tenga conto del volume di traffico ipotizzato e di suoi effetti sugli inquinamenti di carattere acustico.

CORRADO LO SCHIAVO, *Funzionario dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. Si prevedono inoltre gli accorgimenti tecnici da adottare per contenere questi inquinamenti entro i livelli autorizzati.

LAURA MASTROPAOLO, *Capo dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. L'ingegner Lo Schiavo, che sta studiando nell'ambito di una commissione istituita presso l'ANAS gli accorgimenti tecnici per la costruzione delle strade, potrà riferire più approfonditamente sulla materia, essendo un tecnico specializzato.

Il provvedimento che ricordavo prende in considerazione anche l'inquinamento causato dai veicoli, oggetto di una normativa che verrà ulteriormente specificata nel regolamento di esecuzione. Tale provvedimento, in un certo senso, si so-

vrappone al nuovo testo del codice della strada che è ormai giunto alla sua drittura finale. A mio avviso, sarebbe opportuno confrontare i due testi evitando duplicazioni, anche perché è stata la legge-delega a prevedere espressamente che il nuovo codice disciplinasse la materia dell'inquinamento.

PRESIDENTE. Nella legge-delega è stata infatti inserita, a seguito di una discussione, proprio questa previsione. A mio parere, il codice della strada è assolutamente carente rispetto a quanto richiesto, in quanto si limita ad affermare che verranno fatte valutazioni e che il ministro prenderà determinate decisioni, mentre ritengo che si dovrebbero specificare da subito i parametri da adottare e le strutture da realizzare. In sostanza, si ha l'impressione che la norma sia elusiva. Comunque, si tratta di un aspetto da verificare.

LAURA MASTROPAOLO, Capo dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici. È difficile, in un codice di carattere generale ed astratto, specificare norme così tecniche e dettagliate. La strategia seguita è stata quella di stabilire un principio al quale si aggiunge l'obbligo specifico per il ministro di emanare direttive entro un anno; invece, la disciplina relativa ai veicoli sarà introdotta in via regolamentare.

PRESIDENTE. Sarebbe sufficiente stabilire il livello di rumore tollerabile, altrimenti le altre previsioni non servono a nulla. Abbiamo un decreto che stabilisce i limiti di rumore tollerabili a seconda delle diverse ore del giorno e delle zone, residenziali o meno. Basterebbe stabilire nel codice della strada che le misure che il ministro andrà ad emanare dovranno essere attuative di questi limiti.

LAURA MASTROPAOLO, Capo dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici. Queste previsioni possono essere inserite nel nuovo codice.

PRESIDENTE. Vorrei capire se, sotto il profilo normativo, le mie affermazioni siano corrette o meno, perché a volte ho il dubbio di sbagliare.

Il Governo, emanando un decreto interministeriale, ha accettato il concetto che in Italia debbano essere imposti alcuni limiti di inquinamento acustico fissando i relativi *decibel*, in relazione ai diversi periodi della giornata ed al carattere residenziale o meno della zona presa in considerazione.

Poiché il rispetto di tali limiti costituisce una sorta di punto di arrivo, tutto deve essere finalizzato al raggiungimento di questo scopo. Ne consegue che i livelli prefissati dovranno essere rispettati anche dal traffico su strade e ferrovie e che il codice della strada deve introdurre le relative prescrizioni. Il ministro dei trasporti, pertanto, dovrà emanare norme attuative per il raggiungimento dei limiti di rumore indicati, mentre il codice, così come è formulato...

LAURA MASTROPAOLO, Capo dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici. Possono essere introdotte delle modifiche o forse si può pensare ad una formulazione migliore.

PRESIDENTE. Il codice della strada deve uniformarsi ai contenuti della delega e rispondere agli scopi indicati.

CORRADO LO SCHIAVO, Funzionario dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici. Se mi si consente, vorrei rilevare che il nuovo codice della strada fa riferimento ad ogni progetto di nuova costruzione e di ristrutturazione e ciò rappresenta già una novità abbastanza importante. Finora, nella fase dell'approccio progettuale alla costruzione di una strada, il problema dell'inquinamento acustico, di cui oggi parliamo – il codice fa riferimento a tutti i tipi di inquinamento – non era preso in considerazione. Introdurre come obbligo la valutazione di questo problema mi sembra rappresenti un elemento rilevante. Il Ministero dei lavori pubblici entro un anno

deve emanare le norme, di concerto con i ministri competenti, fissando i limiti entro la destinazione d'uso del territorio. A mio avviso, occorre definire anche i limiti previsti nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1° marzo 1990, stabilendo, per esempio, se essi debbano essere applicati anche all'interno dei centri urbani. Si tratta di una questione importante che non può essere definita dal codice della strada ma – ripeto – dalle norme che il ministro dovrà emanare entro un anno.

LAURA MASTROPAOLO, *Capo dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. Vorrei sottolineare, signor presidente, che il codice della strada detta norme astratte e generali, mentre il regolamento di esecuzione entra nel dettaglio tecnico. In alcuni casi abbiamo scelto la strada del regolamento, in altri quella della direttiva; nulla vieta per il futuro di adottare la prima soluzione, proprio al fine di procedere più speditamente.

PRESIDENTE. Ma in merito a tutti i progetti di costruzione di nuove strade, l'ANAS, per esempio, come intende agire?

CORRADO LO SCHIAVO, *Funzionario dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. L'ANAS ha istituito presso il Ministero dei lavori pubblici una commissione, alla quale partecipano le ferrovie, le autostrade e il Ministero dell'ambiente, che ha il compito di individuare tutti gli accorgimenti tecnici possibili volti ad attenuare e contenere l'inquinamento acustico, anche derivante dalla costruzione di grandi infrastrutture. Ho con me una bozza dello stato attuale dei lavori della commissione, nella quale sono indicati una serie di accorgimenti tecnici che è possibile adottare e che speriamo di rielaborare e recepire nelle norme cui fa riferimento il codice della strada; anzi ci auguriamo che, sfruttando la forza coercitiva di quelle norme, quegli accorgimenti pos-

sano diventare operanti. Attualmente le indicazioni tecniche rappresentano semplicemente dei suggerimenti rivolti agli uffici tecnici comunali e provinciali, ma non hanno alcun valore coercitivo; in futuro, attraverso la norma del codice, vi sarà l'obbligo di progettare secondo i parametri prefissati.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere all'ingegner Lo Schiavo se intende lasciare a disposizione della Commissione la bozza di cui ha parlato.

CORRADO LO SCHIAVO, *Funzionario dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. Non ho problemi al riguardo; tuttavia devo avvertire che si tratta di una bozza di uno studio non ancora ultimato.

PRESIDENTE. Le sarei grato se potessi prenderne visione. Ad ogni modo vorrei chiarire un punto. Il decreto di cui abbiamo parlato fissa i parametri di rumore, ma l'ANAS, quando autorizza la costruzione di nuove strade, tenta di farli rispettare?

CORRADO LO SCHIAVO, *Funzionario dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. Lei si riferisce al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1° marzo 1990?

PRESIDENTE. Sì.

CORRADO LO SCHIAVO, *Funzionario dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. A mio parere, quel decreto si riferisce all'interno dei centri urbani; per quanto riguarda i veicoli mobili non mi sembra che la questione sia molto chiara. Comunque, in relazione a quest'ultima fattispecie, credo sia totalmente inapplicabile.

PRESIDENTE. Ma è proprio questo il punto! So benissimo quanto sostengono a tale proposito le ferrovie e il Ministero dei lavori pubblici; in sostanza i titolari delle strutture ritengono inapplicabile il

decreto. Ma allora giriamo attorno al problema, dal momento che in realtà non viene percorsa la strada idonea a combattere l'inquinamento derivante dal rumore. Le argomentazioni di carattere giuridico potranno anche essere giuste, ma anziché compiere un passo in avanti continuiamo – ripeto – a girare attorno al problema. Pertanto si costruiscono nuove strade, ferrovie e metropolitane senza tener conto dei parametri che peraltro esistono e ricalcano quelli dell'Organizzazione mondiale della sanità.

WILMER RONZANI. Perché non è applicabile il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri?

CORRADO LO SCHIAVO, *Funzionario dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. Il decreto è inapplicabile perché, per esempio, non individua mai esattamente la strada come zona; in esso si parla, infatti, di zona residenziale ma non è chiaro se la strada interna a quella zona sia anch'essa residenziale. In caso affermativo nessuna strada potrà mai rispettare quei limiti; quindi occorre innanzitutto individuare le strade come zone a sé stanti, in secondo luogo affrontare il problema del confine. Nella bozza che lascerò a disposizione viene trattata l'intera problematica; si individuano cioè i sistemi e i limiti che ogni strada deve rispettare quando attraversa una zona già classificata dal decreto in questione. Inoltre sono previste le fasce di tolleranza, perché il passaggio da una zona all'altra non può ovviamente essere troppo repentino.

PRESIDENTE. Effettivamente, vi sono notevoli difficoltà a creare una normativa in materia. Viviamo in un paese in cui l'inquinamento da rumore, salvo qualche normativa sulle costruzioni industriali, non è praticamente regolamentato.

Vorrei sapere dai funzionari del Ministero dei lavori pubblici quale sorte ha avuto il recepimento delle norme comunitarie in materia di inquinamento antiacu-

stico. Il Ministero dei lavori pubblici è titolare di strutture che provocano rumore e che probabilmente vanno classificate e diversificate. Una politica seria in tale direzione ha sicuramente bisogno di norme diverse; innanzitutto occorre prevedere maggiori distanze, perché non è possibile costruire case a ridosso delle tangenziali e delle superstrade. A tale proposito, in relazione alle nuove strade, avete tenuto presente, per lo meno in via discrezionale, questi parametri? Se non si procede in questo modo, infatti, rischiamo di ristrutturare le strade e le ferrovie del paese, trovandoci alla fine di fronte ad enormi problemi di inquinamento acustico.

Per l'avvenire sarà necessario tener presente questi parametri ed occorrerà considerare preliminarmente, nella costruzione di determinate opere, le tipologie che tengano conto di questo valore. Il rischio è proprio che si triplichi l'inquinamento da rumore, già molto elevato nel nostro paese, perché nessuno tiene in considerazione tali aspetti. Del resto, il Ministero dell'ambiente cerca di andare in una certa direzione, anche se ancora piuttosto incerta, ed i provvedimenti, anche quando vengono emanati, non incidono nella realtà, come nel caso del decreto in questione. Vorrei sapere, pertanto, se questa normativa è allo studio del ministero.

CORRADO LO SCHIAVO, *Funzionario dell'Ispettorato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. Lo studio che sta elaborando la commissione tiene anche conto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1° marzo 1990. Giustamente, signor presidente, lei ha posto un problema di pianificazione generale. È ovvio che quando un comune costruisce un ospedale ai bordi di un'autostrada, non può successivamente invocare misure di protezione dall'inquinamento acustico.

Quindi, è un problema di pianificazione proprio non solo del Ministero dei lavori pubblici ma anche degli enti locali.

LUCREZIO MONTICELLI, *Consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente*. Vorrei fornire qualche precisazione sulla portata del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1990, in quanto non vorrei sorgessero equivoci. Premesso che il decreto prevede una fase transitoria ed una definitiva, bisogna notare che la prima riguarda tutte le sorgenti fisse, quindi anche le autostrade, dove si produce rumore, come giustamente è stato rilevato. È probabile che qualche amministrazione disattenda le indicazioni di tale decreto, che ha previsto per coloro che non potevano rispettare i limiti fissati un termine di sei mesi per presentare un piano di adeguamento graduale tale da garantire il rispetto di tali limiti entro i successivi 24 mesi. I piani presentati nelle varie regioni sono stati ben 15 mila; si è trattato di un notevole risultato.

Si è verificato qualche equivoco interpretativo circa ferrovie ed autostrade: abbiamo sempre affermato che i gestori di un'autostrada, che rappresenta una sorgente di rumore, debbano quanto meno presentare un piano di risanamento. Ciò non sempre è avvenuto ed è questo il motivo per cui prima ho detto che abbiamo bisogno, « come il pane », di un disegno di legge-quadro che chiarisca la portata di certi poteri, in quanto l'unico potere definito di cui disponevamo era questo, e lo abbiamo esercitato. Non abbiamo però ancora il potere di proporre i requisiti acustici delle sorgenti sonore o quelli degli immobili per quanto riguarda l'inquinamento acustico. Noi vogliamo dei poteri ben precisi, perché attualmente ci dobbiamo rimettere alla buona volontà di chi progetta le opere. Tra l'altro, non si è capito che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri pone limiti cogenti; non sono previste esplicite sanzioni, ma ve ne sono alcune indirette, come quelle previste dall'articolo 659 del codice penale, che punisce qualsiasi emissione di rumore. Ma non è sufficiente.

PRESIDENTE. L'articolo 659 del codice penale si riferisce agli schiamazzi.

LUCREZIO MONTICELLI, *Consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente*. Riguarda anche quelle attività produttive che non rispettino le norme...

PRESIDENTE. Ma non quelle relative al trasporto.

LUCREZIO MONTICELLI, *Consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente*. Anche quelle, perché il secondo comma punisce chi eserciti un'attività produttiva che provoca rumore e non rispetti le norme dell'autorità. Poiché attualmente le norme dell'autorità sono state varate ed imposte, chiunque non le rispetti nell'esercizio dell'attività produttiva è punibile ai sensi dell'articolo 659 del codice penale.

Questo è il motivo per cui in un disegno di legge si prevedono norme graduate. Noi partivamo da zero, perché esisteva soltanto qualche normativa regionale, ma non di ordine generale. Condivido pienamente che, una volta posti i limiti, ciascun soggetto che si trova ad operare in settori in cui si provocano rumori deve tener conto dei limiti stessi. Mi auguro che in Commissione ambiente avremo la possibilità di sollecitare i vari soggetti che operano in questi campi ad adeguarsi prontamente con norme tecniche a queste previsioni.

PRESIDENTE. Cosa avverrà, secondo lei, se entro sei mesi non si adegueranno a rispettare questi limiti?

LUCREZIO MONTICELLI, *Consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente*. Dovrebbero incorrere nelle sanzioni previste nei confronti di tutti coloro che non osservino le prescrizioni dell'autorità in questo campo, cioè nell'articolo 659 del codice penale.

GIANNI WILMER RONZANI. Verranno comminate queste sanzioni?

LUCREZIO MONTICELLI, *Consigliere giuridico del Ministero dell'ambiente*. Questo non lo so, ma un pretore piemontese molto attivo, di cui non faccio il nome,

mi ha telefonato e mi ha detto che il giorno della scadenza si sarebbe recato presso determinati stabilimenti di un'importante società per accertarsi che fossero rispettati i limiti di rumore. Tutto ciò dipende, comunque, dalle iniziative delle varie USL e dei vari giudici penali.

Non abbiamo compiuto ancora accertamenti in merito, in quanto siamo ancora in una fase particolare, perché vi sono stati praticamente sei mesi di moratoria per presentare i piani; chi li ha presentati può adeguarsi gradualmente, secondo le indicazioni dei piani stessi. La situazione andrà a regime in tre anni: siamo stati molto realistici e ci siamo resi conto che non si poteva pretendere, con « la bacchetta magica », di cambiare le cose dall'oggi al domani; abbiamo solo preteso che chi non si trovava in regola si attivasse e presentasse entro sei mesi un piano di risanamento in cui dovevano essere indicate le misure da adottare entro tre anni.

Tutto ciò che poteva essere fatto è stato fatto. Vorrei però aggiungere che a livello della CEE, quanto ad inquinamento acustico, non esistono limiti di zona; si è intervenuti soltanto su singole sorgenti sonore e si è specificato che le gru a torre, i tosaerba e gli escavatori idraulici – tanto per citare alcuni esempi – devono contenere il rumore entro certi limiti. Tali direttive sono state prontamente recepite.

A livello comunitario esiste soltanto una direttiva un po' più generale che prevede che gli Stati membri possano imporre ai fabbricanti di elettrodomestici di applicare un'etichettatura relativa all'emissione di rumore, in modo che il consumatore possa indirizzarsi verso il prodotto meno rumoroso. Comunque, nella Comunità europea la situazione è ancora carente, tanto che si pone il problema di una regolamentazione generale sull'inquinamento acustico.

PRESIDENTE. Se noi viviamo nell'illusione che l'articolo 659 del codice penale risolva il problema, sbagliamo; in-

fatti, conosco la sentenza del pretore cui lei ha accennato e ne ammiro il coraggio. In sostanza, poiché la salute, secondo il pretore in questione, è tutelata dall'articolo 32 della Costituzione e rappresenta un valore primario, tutto ciò che può attentarvi deve essere combattuto; dato che il rumore attenta alla salute, si può applicare l'articolo 659 del codice penale. Per la verità, quest'ultimo è ispirato ad un'altra ottica e si riferisce agli schiamazzi e ai rumori che molestano il riposo, cioè a qualcosa di patologico rispetto allo svolgersi della vita normale. Noi parliamo, invece, di rumori che vengono emessi normalmente; infatti, le ferrovie e le strade non rappresentano un fatto patologico rispetto alla società, ma di un fenomeno che normalmente produce rumore, in quanto è proprio la struttura in sé che inquina acusticamente. È questa la questione fondamentale che dobbiamo porci: occorre difendersi dalla normalità di questo tipo di inquinamento.

Se il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° marzo 1990 fosse attuato, il problema a mio giudizio sarebbe già risolto. Non è vero che sia applicabile soltanto nei centri storici urbani: la norma è chiara; è però in parte inapplicabile, in quanto sarebbe persino eccessivo applicarla. Da un lato, infatti, non possiamo coprire di barriere una ferrovia soltanto perché nelle vicinanze, magari in aperta campagna, vi è una sola casa, perché ciò comporterebbe una spesa eccessiva; dall'altro lato, però, il decreto viene eccessivamente disatteso e la situazione continua ad essere esattamente come prima. Prendo atto e sono contento che voi siate soddisfatti di questi progetti, ma per quanto ne so io – che è poco rispetto a ciò che sa il Governo – non è assolutamente cambiato nulla. Pertanto, la nostra preoccupazione è grande.

LAURA MASTROPAOLO, Capo dell'Ispezione circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici. La situazione non è ancora a regime.

PRESIDENTE. Allora, aspettiamo che sia a regime. Per chiudere con una battuta, mi auguro che possiamo ritrovarci più silenziosamente la prossima volta.

LAURA MASTROPAOLO, *Capo dell'Ispezzionato circolazione e traffico del Ministero dei lavori pubblici*. Vorrei soltanto aggiungere che il problema dell'inquinamento acustico è affrontato alla radice nel codice della strada; oggi sono soprat-

tutto i veicoli a produrre rumore e la questione verrà affrontata nel momento della revisione degli automezzi, che dovranno essere verificati anche sotto questo profilo.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per aver partecipato alla seduta odierna.

La seduta termina alle 17,5.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta precedente, n. 2 del 17 luglio 1991, nel frontespizio, prima colonna, nona e decima riga, deve leggersi: « Biafora Pasqualino (gruppo DC) » e non « Biafora Pasqualino (gruppo comunista-PDS) », come stampato.