COMMISSIONE VIII

AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

XI

SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 DICEMBRE 1992

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

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELL'AMBIENTE, DOTTOR CARLO RIPA DI MEANA, E DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E, *AD INTERIM*, DELLA MARINA MERCANTILE, DOTTOR GIANCARLO TESINI, IN RELAZIONE AL DECRETO 12 NOVEMBRE 1992 RECANTE « CRITERI GENERALI PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO NELLE GRANDI ZONE URBANE E DISPOSIZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA »

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIUSEPPE CERUTTI**

INDICE DEGLI INTERVENTI

PAG.

Audizione del ministro dell'ambiente, dottor Carlo Ripa di Meana, e del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, in relazione al decreto 12 novembre 1992 recante « Criteri generali per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico nelle grandi zone urbane e disposizioni per il miglioramento della qualità dell'aria »:

Cerutti Giuseppe, *Presidente* 281, 286, 287, 292, 293
Calzolaio Valerio (gruppo PDS) 288
Castelli Roberto (gruppo della lega nord) 291, 292
Filippini Rosa (gruppo PSI) 286, 292
Galli Giancarlo (gruppo DC) 289
Mantovani Ramon (gruppo rifondazione comunista) 286, 292
Mattioli Gianni Francesco (gruppo dei verdi) 289
Rapagnà Pio (gruppo federalista europeo) 287
Ripa di Meana Carlo, *Ministro dell'ambiente* 281, 286
Ronchi Edoardo (gruppo dei verdi) 287
Tesini Giancarlo, *Ministro dei trasporti e,* ad interim, *della marina mercantile* 284, 286, 287

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 8,50.

Audizione del ministro dell'ambiente, dottor Carlo Ripa di Meana, e del ministro dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, dottor Giancarlo Tesini, in relazione al decreto 12 novembre 1992 recante « Criteri generali per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico nelle grandi zone urbane e disposizioni per il miglioramento della qualità dell'aria ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, dei ministri dell'ambiente e dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, in relazione al decreto 12 novembre 1992 recante « Criteri generali per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico nelle grandi zone urbane e disposizioni per il miglioramento della qualità dell'aria ».

Ringrazio i ministri Ripa di Meana e Tesini per aver accolto il nostro invito. I tempi a nostra disposizione sono molto contenuti sia per i nostri impegni in Assemblea, sia per quelli dei ministri. Pertanto do subito la parola al ministro dell'ambiente perché fornisca un'informazione di carattere generale sulle linee che hanno guidato la predisposizione del decreto ministeriale.

CARLO RIPA DI MEANA, *Ministro dell'ambiente*. Presidente, onorevoli deputati, l'emanazione del provvedimento sull'inquinamento atmosferico nelle grandi zone urbane ha ravvivato il dibattito in sede tecnica e politica sulle questioni del trasporto urbano, della mobilità, dei parcheggi e sull'attuazione dei provvedimenti e sui finanziamenti succedutisi negli ultimi anni. Il Ministero dell'ambiente era perfettamente consapevole del fatto che regolamentando in termini permanenti e non stagionali la questione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico, si sarebbero riaperte polemiche e accese nuove discussioni. Va infatti ricordato che il decreto del 12 novembre non è un'ordinanza temporanea ma una stabile disciplina della materia che dovrà poi nel tempo essere aggiornata. Proprio perché si trattava di un provvedimento destinato ad incidere sul governo della città è stata effettuata una vasta consultazione preliminare con i sindaci interessati e con le loro amministrazioni, i cui esiti sono risultati di notevole interesse sotto il profilo del metodo e del merito.

Il ministro dell'ambiente e quello della sanità avrebbero potuto limitarsi a fissare i livelli di attenzione e di allarme. Il decreto è stato invece arricchito di disposizioni prescrittive e di orientamenti operativi poiché proprio le municipalità hanno chiesto, nella fase consultiva, di essere aiutate dal Governo nell'adozione degli atti collegati al raggiungimento dei livelli di attenzione e di allarme e nella semplificazione delle relative procedure.

Il decreto del 12 novembre 1992 fornisce dunque criteri generali omogenei alle autorità preposte alla tutela sanitaria della popolazione e al miglioramento della qualità dell'aria. È cioè un quadro di riferimento normativo, operativo e tecnico, per l'adozione delle necessarie misure al fine specifico di coordinare l'attività delle autorità locali in chiave soprattutto preventiva. Presupposto normativo è che, a fronte del pericolo alla salute pubblica causato

da episodi di grave inquinamento atmosferico, il sindaco o il presidente della giunta regionale, sulla base della legge n. 833 del 1978 di riforma sanitaria, possono adottare ordinanze a contenuto libero. Ulteriore fondamento normativo del provvedimento è individuato nel decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988 e nei suoi provvedimenti attuativi.

Con il decreto abbiamo fornito un ampio ventaglio di possibili misure, cercando nel contempo di mantenere un'uniformità di interventi a fronte di livelli analoghi di inquinamento. Sono stati individuati due livelli di inquinamento, rispettivamente, di attenzione e di allarme, il verificarsi dei quali giustifica l'adozione di una serie di provvedimenti da adottare in via preventiva nelle zone urbane particolarmente soggette a fenomeni acuti o persistenti di inquinamento atmosferico, ovvero di emergenza a fronte di episodi acuti.

Come risulta da un semplice confronto delle tabelle allegate al decreto, l'individuazione dei livelli di attenzione e di allarme è stata fatta in relazione ai valori limite di qualità dell'aria stabiliti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 28 marzo 1983 e integrati dal decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988, tenendo presente che la determinazione delle specifiche modalità di rilevazione ha influito sulla definizione di tali valori in relazione alle caratteristiche degli inquinamenti stessi. La tipologia e il numero di stazioni previste dal decreto sono state scelte infatti in modo da assicurare un rilevamento significativo e rappresentativo del fenomeno: intendo riferirmi all'allegato 3) del decreto ministeriale antismog del 12 novembre 1992. A differenza del precedente decreto antismog, l'attuale riguarda tutto il territorio nazionale e si applica nell'immediato nelle 11 città già interessate dalle precedenti ordinanze e nei comuni di Lucca e Pescara (che sono entrati nel programma DISIA 1991 come aree sperimentali), nonché nei comuni di Modena e Reggio Emilia che hanno sottoscritto dal marzo 1992 accordi in proposito con il Ministero dell'ambiente. Le misure previste dal decreto si applicano anche in tutte quelle zone che le regioni individueranno come particolarmente esposte al rischio di inquinamento atmosferico. Va ricordato che entro aprile 1993 le regioni, ai sensi del decreto ministeriale 20 maggio 1991, sono vincolate all'individuazione di queste aree nell'ambito dei piani regionali di risanamento della qualità dell'aria, obbligatori entro lo stesso termine ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988. Alle zone individuate dalle regioni possono aggiungersi volontariamente tutti i comuni che ritengono di essere esposti a episodi acuti di inquinamento atmosferico e dispongano di reti di rilevamento.

L'esperienza dell'anno passato ha evidenziato la necessità di prevedere organizzazione e strumenti omogenei per tutte le autorità e cioè l'organo tecnico (centro di coordinamento delle strutture esistenti di rilevamento e competente alla valutazione dei dati) e il piano di intervento operativo.

L'organo tecnico individua le zone urbane particolarmente vulnerabili che richiedono da parte dell'autorità competente misure anche durevoli di prevenzione e di risanamento della qualità dell'aria, indipendentemente dal raggiungimento dello stato di attenzione e di allarme, accerta il raggiungimento degli stati di attenzione e di allarme e ne informa l'autorità competente formulando previsioni sulla probabile persistenza e, soprattutto, attraverso i piani di intervento, definisce i provvedimenti da adottare nelle zone urbane particolarmente soggette a fenomeni di inquinamento.

Le misure di carattere prescrittivo contenute nel decreto riguardano dunque: i livelli di attenzione e di allarme; la definizione da parte delle regioni delle zone a rischio, nelle quali è possibile che vengano raggiunti tali livelli, e l'individuazione dei quindici comuni dove il decreto è immediatamente operativo; l'obbligo di istituire un organo tecnico e di individuare l'autorità competente, entro il 18 dicembre 1992; l'obbligo di adottare un piano di intervento operativo che consenta sia di prevenire le emergenze sia di governare la fase di allarme.

Per i piani di intervento operativo l'allegato 4) del citato decreto del 1992 indica vari gruppi di misure, che l'autorità competente è invitata ad attuare. Si tratta di interventi che possono essere messi in atto nel breve periodo, buona parte dei quali è a costo nullo o minimo, ovvero che possono essere autofinanziati.

In particolare non comportano né oneri finanziari significativi le misure di incentivazione del mezzo pubblico, quali la destinazione di strade e di itinerari ad uso esclusivo di mezzi pubblici, la creazione di comunità tariffarie ed una informazione sistematica e dettagliata sugli orari ed i percorsi dei servizi pubblici; né oneri aggiuntivi comporta la promozione di un uso più razionale dell'auto in città (*carpool* o taxi collettivo, accesso a pagamento in talune aree).

Altra importante novità è il coinvolgimento del servizio meteorologico dell'aeronautica, che ogni giorno, entro le ore 9, ha il compito di fornire all'organo tecnico i dati di previsione meteorologica. È anche sulla base di queste previsioni che l'organo tecnico dovrà adottare i provvedimenti per gli eventuali stati di attuazione e di allarme.

In un paese nel quale i comportamenti individuali tendono verso l'anarchia è stato stabilito che i provvedimenti limitativi della circolazione devono entrare in vigore alle ore 6 del secondo giorno successivo a quello in cui si è data comunicazione del raggiungimento dello stato di attenzione. L'anno scorso grande è stata, infatti, la confusione interpretativa delle misure e delle modalità attuative.

Il lasso di tempo che intercorre tra la rilevazione dei livelli di attenzione e di allarme e l'adozione delle misure risponde ad una precisa richiesta dei sindaci delle città, i quali hanno manifestato la difficoltà di informare la cittadinanza in tempi più stretti e di mettere in atto le misure preparatorie.

Quando si verifica lo stato di attenzione o di allarme, l'autorità competente deve informare quanto prima possibile la popolazione sui livelli di inquinamento raggiunti, sui provvedimenti adottati, sulla loro prevedibile durata e deve indicare gli eventuali comportamenti da adottare per limitare l'esposizione dei gruppi di popolazione più sensibili, come i bambini e gli anziani.

Altra novità rilevante riguarda l'aggiornamento annuale dei criteri generali per la redazione dei piani operativi e dell'accordo di programma sui combustibili e carburanti.

Per l'aggiornamento periodico dei livelli di allarme è stata istituita una commissione composta dai ministeri della sanità e dell'ambiente e dall'Istituto superiore per la sanità, anche al fine di verificarli con i valori a protezione della salute e con riferimento all'analoga normativa dei paesi CEE e internazionale.

Sembra anche significativo ricordare che dal canto suo la motorizzazione civile sta predisponendo speciali contrassegni per tutti i veicoli, che in rapporto alle ridotte emissioni potranno essere autorizzati a circolare anche in caso di restrizione del traffico. Questi contrassegni verranno inviati per posta ai proprietari dei veicoli entro il 18 gennaio 1993 (cioè, entro sessanta giorni dalla pubblicazione del decreto).

Da ultimo è da segnalare che è stato raggiunto un accordo con l'AGIP e l'Unione petrolifera sulla qualità dei carburanti e dei combustibili. Tale accordo prevede una valore medio del 3 per cento di benzene per tutte le benzine, garantendo uno *standard* omogeneo esteso a tutto il territorio nazionale e non più limitato alle sole otto città dell'anno scorso (scheda 1 del citato decreto del 1992). Il tenore di zolfo per il gasolio viene ridotto per buona parte del territorio nazionale (Italia centro-settentrionale) allo 0,2 per cento, in anticipo sulla decorrenza del 1 ottobre 1994 stabilita dalla CEE.

Mettere d'accordo sette ministeri in meno di due mesi non è stato facile; si trattava, del resto, di amministrazioni tutte necessarie, perché coinvolte a vario titolo con proprie competenze.

È auspicabile per il futuro che, anche attraverso il comitato per le aree urbane recentemente istituito presso la Presidenza

del Consiglio e presieduto dal ministro, onorevole Conte, sia individuata una sede di governo nella quale affrontare e discutere le questioni delle città.

Il ministero ha avviato il monitoraggio dell'attuazione del provvedimento, istituendo uno specifico nucleo di riferimento per i comuni e le regioni. I termini per l'individuazione delle autorità competenti e per l'adozione dei piani d'intervento operativo scadono domani 18 dicembre. Solo nei prossimi giorni sarà possibile rendere diffusamente conto delle misure adottate.

Le notizie che pervengono al ministero non sono cattive. Città come Milano, Genova, Bologna, Firenze, sono fortemente impegnate a rilanciare le misure di organizzazione del traffico, di repressione della sosta abusiva, di controllo delle emissioni degli autoveicoli, di promozione di parcheggi ed anche del tanto contestato *pool-car* (Bologna).

Conto di incontrare i sindaci delle quindici città entro il mese di gennaio per approfondire direttamente gli effetti del decreto e la sua efficacia.

Ho ricevuto dall'associazione romana dei vigili urbani un semplice e prezioso studio sulle cose che si potrebbero fare a Roma per « organizzare meglio la vita quotidiana della capitale » e ne ho girato una copia al sindaco Carraro, perché contiene utilissimi consigli.

Si sono riaccese, grazie al nostro decreto sulle città, le polemiche sulla rimodulazione dei finanziamenti per le metropolitane e sul rifinanziamento della legge Tognoli. Non me ne dispiaccio perché ero stato tra i primi a cercare di evitare quell'errore nella legge finanziaria, pur consapevole dei vincoli economici della manovra. È quindi ancora più importante che si sia riaperta la riflessione su come realizzare i parcheggi urbani anche senza il ricorso al capitale pubblico, che è sempre più scarso. Per domani è convocato il CIPET, che deve avviare l'esame di nuove misure sulla mobilità urbana.

In ultimo, devo una precisazione. Il decreto impone alcune cose e lascia a chi ha la responsabilità di governare il territorio – regioni e comuni – la scelta di quali misure adottare.

La vita di una città è questione troppo complessa e delicata per essere decisa con un decreto ministeriale, che non può che essere indifferenziato rispetto alle diverse realtà urbanistiche. Non intendo però restare fermo qualora gli enti competenti non adottassero le misure, che loro spettano.

Nelle premesse del decreto sono infatti citate le due leggi n. 349 del 1986 e n. 59 del 1987, che danno al ministro dell'ambiente i poteri di adottare ordinanze contingibili e urgenti. In caso di inadempienza regionale sarebbe il ministero a indicare l'autorità competente e, ma spero davvero che ciò non debba accadere, il ministero stesso potrebbe anche dover stabilire i contenuti del piano operativo e le responsabilità circa la sua attuazione.

È evidente che si tratterebbe di un tragico paradosso, che imporrebbe a un piccolo ministero di sostituirsi nell'elaborazione delle linee di governo di una città ad amministrazioni, come quella di Napoli, che hanno oltre trentamila dipendenti. Ciò che invece vorrei ottenere è di « costringere », con ogni mezzo a mia disposizione, le città a governare se stesse.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e,* ad interim, *della marina mercantile.* Mi limiterò ad integrare la relazione svolta dal collega Ripa di Meana, soffermandomi sugli aspetti che più direttamente attengono alla competenza al Ministero dei trasporti.

Anzitutto vorrei ricordare la nostra collaborazione nella elaborazione del disegno qui richiamato, sul quale sono state mosse delle critiche, che hanno colpito anche noi.

Vorrei formulare una considerazione di carattere generale sulla politica del trasporto urbano, certamente uno degli aspetti più delicati che dobbiamo affrontare, considerato anche lo stato di congestionamento del traffico delle 15 città richiamate nel decreto citato. Gli obiettivi che dobbiamo porci sono precisi: ridurre la congestione del traffico e abbattere l'inquinamento. A tale proposito ricordo i pro-

getti sui temi della mobilità e dell'ambiente, che verranno esaminati domani mattina dal CIPET. Ci troviamo dinanzi ad un fenomeno di sviluppo della mobilità, con tutto ciò che ne consegue in termini di congestione e di aggravamento dell'inquinamento nelle grandi città.

La politica del Ministero dei trasporti è orientata su determinate linee che sono state già qui richiamate. La prima – fondamentale – è quella di compiere delle scelte politiche nel settore dei trasporti, dando agli enti locali gli strumenti adeguati per una gestione politica tesa a scoraggiare l'uso del mezzo privato e a incentivare quello pubblico.

Mi rendo conto che la condizione fondamentale per raggiungere tale scopo è che vi siano servizi pubblici efficienti, adeguati alle esigenze del cittadino: il che non sempre avviene, per un complesso di fattori. Si pone dunque un problema che così come viene affrontato sembra essere in contraddizione con la linea politica che si intende perseguire: parlo del problema della rimodulazione o del rinvio da parte dello Stato di determinati investimenti concernenti le infrastrutture che più direttamente interessano i servizi pubblici delle grandi città, nel settore dei trasporti. Una particolare rilevanza hanno i problemi concernenti le metropolitane e i parcheggi.

L'emendamento cui ha fatto poc'anzi riferimento il collega Ripa di Meana (emendamento presentato al Senato in sede di esame della legge finanziaria) sana, in effetti, un errore che era stato compiuto, anche perché in seno al Consiglio dei ministri era stato deciso di consentire agli enti locali, per il secondo semestre del 1993, di assumere impegni finanziari ricorrendo all'accensione di mutui, a partire dal 1994.

Occorre poi riflettere sulla normativa concernente i parcheggi; quella vigente purtroppo non ha funzionato, soprattutto perché impostata su un meccanismo la cui filosofia appare alquanto superata perché tendente ad assegnare all'ente pubblico l'intera realizzazione delle opere. Probabilmente dovrà essere portata avanti un'ottica che risponda maggiormente alle esigenze di mercato, tesa a favorire la realizzazione delle opere attraverso un maggiore coinvolgimento dell'utenza privata; dando al costruttore la possibilità di gestire queste infrastrutture, si potrebbero ottenere dei risultati positivi. Ciò, del resto, è quanto è emerso anche in un recente convegno tenutosi a Roma. Ritengo che questa Commissione abbia una specifica competenza in ordine a questo tema.

In ogni caso, non si può immaginare di fare, nelle grandi città, una politica tale da limitare la congestione del trasporto urbano senza però prima dotare le stesse di adeguate infrastrutture. In caso contrario, anche il discorso dell'uso dei mezzi pubblici rischia di rimanere campato in aria.

Con riferimento a taluni aspetti affrontati nel decreto e vertenti sulla questione del trasporto urbano, vorrei sottolineare il valore di certe indicazioni che si propongono di raggiungere un determinato obiettivo. Nel ricordare come sia stato principalmente io a dover fare le spese di tutte le polemiche sulla *pool-car*, vorrei ribadire qui in Commissione il carattere, in un certo senso, pedagogico di un'indicazione che abbiamo voluto dare alle amministrazioni locali. Non abbiamo inventato nulla anche perché all'estero – sia pure in forme diverse – una simile iniziativa è di fatto già realtà. Evidentemente, Los Angeles non è Milano e San Francisco non è Napoli, però non c'è dubbio che sarebbe già un fatto positivo se ogni città, con la sua struttura urbanistica, si ponesse il problema della circolazione delle auto, e di un loro uso più razionale. Diverse sono, in proposito, le « incentivazioni » inventate a San Francisco o a Los Angeles, come, per esempio, le esenzioni dal pagamento del pedaggio per il transito sul ponte Golden Gate oppure la possibilità di avvalersi di corsie preferenziali e via dicendo.

Secondo alcuni dati statistici emersi da una recente inchiesta dell'ACI, oltre il 60 per cento delle auto circolanti in città trasportano soltanto una persona: il conducente. È stata fatta della facile ironia su certe indicazioni che sono state date, e noi ne abbiamo fatto le spese. Mi riferisco alla facile ironia circa la utilizzazione dei

« nonni », dei « vecchietti », la legalizzazione del « *menage* a tre ». Insomma, ne ho lette di tutti i colori e mi sono anche divertito ! Tuttavia a me sembra questo un atteggiamento poco serio perché in fondo l'obiettivo che ci si pone interessa tutti. Sappiamo infatti come si vive nelle città e quale sia la situazione del trasporto urbano.

L'ipotesi che è stata formulata (ma che è da approfondire) e che è già realtà in centri urbani di altri paesi (apprendo ora con soddisfazione l'avvio della sperimentazione a Bruxelles della *pool-car*), è quella del *road pricing*, cioè di far pagare l'accesso in determinate zone della città.

Sono grato al Ministro dell'ambiente perché con il decreto in questione ha consentito di fornire una serie di indicazioni sul tema, tanto importante e delicato, del trasporto urbano.

Deve essere sottolineato l'impegno dell'amministrazione della motorizzazione al rilascio delle autorizzazioni entro 60 giorni, nella speranza che si debba ricorrere il meno possibile a provvedimenti restrittivi del trasporto nelle zone urbane. Non so precisare se il termine di scadenza sia il 15 o il 30 gennaio (peraltro molto dipenderà dal buon funzionamento del servizio postale), tuttavia si tratta di un provvedimento importante, adottato nell'interesse dell'utente, con lo scopo di evitargli inutili perdite di tempo.

ROSA FILIPPINI. Nella speranza che le poste funzionino !

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e,* ad interim, *della marina mercantile.* Tale provvedimento inoltre è importante anche sotto il profilo pratico, nel senso che, per esempio, chi aveva l'autorizzazione rilasciata dal comune di Bologna, e durante i periodi di restrizione alla circolazione si recava a Modena, essa non aveva alcun valore, essendo stata rilasciata, appunto, dal comune di Bologna; l'autorizzazione invece rilasciata dalla motorizzazione ha valore su tutto il territorio nazionale.

Anch'io ritengo che il decreto, e quanto suggerito dalle diverse amministrazioni, possa essere efficace nella misura in cui vi sia una reale collaborazione da parte degli enti locali, ma soprattutto dei cittadini. Vorrei sottolineare inoltre la rilevanza di una corretta educazione, da attuarsi attraverso questi provvedimenti da parte del Ministero dei trasporti, nella gestione e razionalizzazione dell'uso dei mezzi di trasporto privati.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ciascuno di noi ha avuto la possibilità di esaminare il provvedimento al nostro esame; poiché tra breve inizierà la seduta dell'Assemblea e numerosi colleghi hanno chiesto d'intervenire, vi prego, nel limite del possibile, di rivolgere ai ministri soltanto domande, evitando ogni altro commento, così da esaurire in tempo utile l'audizione.

RAMON MANTOVANI. Signor presidente, chiedo d'intervenire sull'ordine dei lavori: dunque dovremmo concludere l'audizione entro i prossimi venti minuti ?

PRESIDENTE. Non possiamo certo pretendere che i ministri restino a nostra completa disposizione !

RAMON MANTOVANI. Capisco questa oggettiva difficoltà, ma se non possiamo formulare domande, che richiedono una risposta, tanto varrebbe prendere atto delle dichiarazioni dei ministri e concludere l'audizione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, conoscete tutti la difficoltà di programmare i nostri lavori, dovendo partecipare anche a quelli dell'Assemblea.

CARLO RIPA DI MEANA, *Ministro dell'ambiente.* Ho il dovere, come ministro dell'ambiente, di mettermi a disposizione della Commissione, anche per successivi incontri.

PRESIDENTE. Eventualmente, anche in giornata ?

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e,* ad interim, *della marina mercantile.* Anch'io do la mia disponibilità, compatibilmente con gli impegni connessi ai due ministeri; il collega Ripa di Meana ha maggiore disponibilità di tempo...

PRESIDENTE. Ma con lui non collabora nessun sottosegretario.

Onorevoli colleghi, proseguiamo con le domande e poi concluderemo il dibattito in una successiva audizione.

PIO RAPAGNÀ. Signori ministri, devo innanzitutto esprimere soddisfazione per l'emanazione di questo decreto, ma devo anche affrontare un argomento specifico, di particolare gravità, che riguarda l'estensione del divieto di transito nelle città, oltre che per le automobili, anche per i TIR. Vorrei sapere se vi siete posti questo problema e, se è così, perché non avete inserito nel decreto tale divieto anche per i TIR ? Vorrei capire inoltre se questo divieto non riguardi solo Roma, ma tutte le aree metropolitane con un milione e mezzo di abitanti (città come Vasto e Rimini), e tutte le strade statali che attraversano e dividono in due città grandi e piccole. Sul caso specifico ho presentato una proposta di legge, la quale, stranamente, è stata assegnata alla Commissione trasporti e non alla competenza della Commissione ambiente; spetta per altro al ministro dell'ambiente decidere se adottare o meno un provvedimento urgente che vieti il transito dei TIR in attesa dell'approvazione di una legge.

Chiedo quindi ai due ministri se possono emanare un'ordinanza che vieti il passaggio degli automezzi nelle città attraversate dalle strade statali, come per esempio Francavilla, Pescara, Montesilvano, Silvi, Pineto, Roseto, Giulianova, San Benedetto e Grottammare, cioè le città della costiera adriatica. Se è necessario posso fornire dati statistici e cassette audiovisive da cui risulta il traffico veicolare di circa 6-10 mila TIR al giorno, compresa la notte: non capisco come non si possa affrontare questo problema a livello nazionale.

Tra l'altro ogni volta che gli autotrasportatori protestano, perché non vogliono pagare il pedaggio autostradale, si rivolgono al ministro dal quale ottengono in brevissimo tempo uno stanziamento per esempio di 800 miliardi di lire, mentre i cittadini, che lamentano tale situazione da vent'anni, non riescono a far introdurre il suddetto divieto.

Signori ministri, la normativa contenuta in questo decreto può essere estesa anche ai TIR ? In caso contrario, non sarebbe opportuno adottare un'ordinanza specifica che riguardi soltanto il transito degli automezzi pesanti, prevedendo, ripeto, il divieto del loro passaggio nelle città grandi e piccole, turistiche e balneari, imponendo loro di utilizzare le autostrade, le superstrade, le ferrovie e quant'altro.

Per concludere, ritengo si tratti di un problema di coscienza, grave ed importante, oltre che di qualificazione a livello mondiale.

EDOARDO RONCHI. Signor presidente, nelle opzioni temporali contenute nella tabella 3 è stabilito che per secondo giorno si intende quello successivo a quello della constatazione dello stato di attenzione o di allarme. Vi sono numerosi contenziosi tra tecnici ed amministratori comunali sull'interpretazione di tale norma, in quanto la constatazione dello stato di allarme dovrebbe avvenire il giorno del monitoraggio. Faccio presente che attualmente perché scatti effettivamente l'allarme, l'inquinamento deve superare per tre giorni consecutivi i limiti previsti; tuttavia, se al terzo o al secondo giorno i valori rientrano nella normalità, la procedura si blocca automaticamente e l'allarme non scatta più. Il risultato è che i cittadini vivono in un ambiente altamente inquinato per tre giorni di seguito.

Mi rendo conto che non è facile dare una giusta informazione alla gente, però, ad esempio, si potrebbe fare il monitoraggio dalle ore 0 alle 24, invece che dalle 8 alle 8 del giorno successivo ed anticipare la valutazione dei dati dalle 8,30 alle 6,30 in modo da informare i cittadini entro le 11 e far scattare l'allarme entro le ore 6 del giorno successivo. In questo modo

avremmo solo due giorni di inquinamento e non tre prima che scatti l'allarme.

La seconda domanda riguarda l'elevazione del benzene al 3 per cento. Il problema del benzene e degli aromatici in generale è molto serio. Non è possibile ridurre tali componenti presenti nella benzina ? Su un articolo apparso sulla rivista *Quattroruote* Enrico De Vita afferma che con meno di 10 lire al litro si possono ridurre gli aromatici di 12-14 punti e contenere il benzene all'1 per cento. Se teniamo conto che nella CEE vi è una sovrapproduzione di cereali, che vi sono ingenti scorte di etanolo ricavato per distillazione dal vino e consideriamo che tale prodotto è quasi invedibile ed ha costi di immagazzinamento molto elevati, potremmo aggiungere alle benzine il 6-8 per cento di alcool senza grossi problemi. Vorrei poi sapere perché il benzene è stato elevato al 3 per cento, nonostante il limite del 2,5 per cento indicato in una precedente ordinanza.

Colgo l'occasione per invitare i ministri ad informare l'opinione pubblica a non usare la benzina verde in vetture sprovviste di marmitta catalittica. Molta gente ritiene che la benzina verde sia comunque meno inquinante, a prescindere dalla marmitta catalitica.

La terza domanda riguarda il controllo sulle concentrazioni degli idrocarburi totali il cui valore limite di concentrazione, previsto nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 marzo 1983, è di 200 microgrammi per metro cubo. L'allarme però scatta solo quando si supera la percentuale di ozono indicato nella tabella, per cui vi è un'associazione tra idrocarburi totali ed ozono. Questo limite era stato fissato per combattere il fenomeno dello smog fotochimico (problema abbastanza superato), mentre si è sottovalutata la presenza di aromatici e di idrocarburi policiclici nelle benzine, il che sta diventando un grosso problema per il carattere mutogeno e cancerogeno di tali componenti. La domanda quindi è se è possibile sottoporre a sorveglianza anche gli idrocarburi totali.

VALERIO CALZOLAIO. Vorrei chiedere ai ministri per quali ragioni Ancona e Terni sono state depennate dall'elenco dalle città sperimentali. Il Governo ha dichiarato alla stampa che entrambe le città hanno manifestato la volontà, per così dire, di tirarsi indietro. Siccome nei giorni successivi sia gli amministratori di Ancona sia quelli di Terni hanno dichiarato di condividere gli interventi previsti nel decreto e di desiderare che le loro città siano inserite nell'elenco, non si comprende per quale ragione il Governo abbia assunto quella decisione. In particolare ad Ancona esiste un'adeguata rete di monitoraggio e vi è il problema del transito delle merci nel porto situato nel centro storico della città. Infine non dobbiamo dimenticarci l'estrema vicinanza dal capoluogo marchigiano di Falconara ove sono ubicate numerose raffinerie. Chiedo pertanto se non sia possibile, come del resto ha sollecitato l'amministrazione provinciale, reinserire Ancona, ai sensi del comma B dell'articolo 3 del decreto, nell'elenco delle città sperimentali.

La seconda domanda riguarda il tema sollevato dal collega Rapagnà. Esistono zone del paese, non definite come aree metropolitane, che registrano fenomeni di inquinamento atomosferico molto simili a quelli delle aree metropolitane. In particolare lungo la costa marchigiana ed abbruzzese vi è un *continuum* di insediamenti e di presenze infrastrutturali che determinano fenomeni di inquinamento atmosferico. Domando pertanto se non sia possibile prevedere un intervento specifico, anche se si tratta di aree metropolitane *sui generis*.

La terza domanda concerne le finalità del decreto. Poiché vi è la disponibilità ad offrire una vasta gamma di interventi, perché non si indicano opzioni preferenziali, priorità e compatibilità tra le varie azioni previste nell'allegato al decreto, in modo da individuare una precisa strategia per combattere l'inquinamento ?

Da ultimo desidero sapere se sono allo studio normative relative all'inquinamento acustico e, in caso di inadempienze ed omissioni, interventi nei confronti dei co-

muni che dovranno far applicare le norme contenute nel decreto.

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI. Premetto che giudico molto positivo l'impegno assunto dal Governo con questo decreto ed in particolare quello profuso dal ministro Tesini che ho difeso dalle sciocche accuse di un'opinione pubblica che, non certo per colpa sua, ignora la gravità dei problemi.

Come ora ha ricordato il collega Ronchi (non vuol essere una critica per la situazione attuale ma una proposta per il futuro) bisognerà concentrare l'attenzione sempre di più sul verificarsi dei tumori, che rappresenta uno degli aspetti più drammatici che abbiamo di fronte. La USL 65 di Milano in seguito ad un'indagine ha denunciato che ogni anno nel capoluogo lombardo si verificano 100 casi di tumore al polmone attribuiti all'inquinamento da traffico, 200 attribuiti all'inquinamento atmosferico, su una media annua totale di 2.000 tumori polmonari. Il problema del traffico, quindi, non significa solo una scarsa mobilità nelle città o aria inquinata, ma 100 tumori polmonari ogni anno nella sola città di Milano e dal momento che il tumore al polmone è uno di quelli a più elevata mortalità, parlare di 100 tumori, in sostanza vuol dire un centinaio di morti l'anno.

Partendo da questo dato trovo insensata qualsiasi ironia che possa essere stata fatta in passato e in quest'ottica mi accingo a formulare la mia domanda. I rappresentanti di tutti i gruppi, in particolare il relatore di maggioranza della legge finanziaria, Rotiroti ed il presidente della Commissione bilancio, Tiraboschi, al termine dell'esame del provvedimento n. 1684, collegato alla finanziaria, e riprendendo l'ottica dell'articolo 2 relativo all'inserimento di contributi e tariffe dovuti da chi inquina, presentarono un ordine del giorno accolto dal Governo come raccomandazione. Ricordo che allora noi non insistemmo affinché si giungesse alla sua votazione visto l'accoglimento del Governo dell'ordine del giorno medesimo.

L'ordine del giorno « impegna il Governo a varare con urgenza normative che prevedano di intesa con le amministrazioni locali la disciplina dell'accesso con autoveicoli in zone urbane a traffico comunque limitato anche mediante tariffe determinate in funzione del grado di inquinamento prodotto dal veicolo e da destinarsi a sostegno di iniziative comunque volte alla riduzione dell'inquinamento urbano da trasporti ».

Mi domando in che modo il Governo pensa di dare attuazione a questo ordine del giorno che riprende una materia già indicata e normata nell'articolo 2 mentre la *road pricing* attende di essere disciplinata in un modo più stringente dal momento che le misure previste nel decreto rappresentano un'indicazione in senso molto più ampio ed attinente alla responsabilità delle amministrazioni locali. Con questo ordine del giorno si chiede una maggiore attenzione sulla *road pricing* per avere, in particolare, le risorse finanziarie da destinare allo sviluppo, ad esempio, dell'auto elettrica e così via.

Per concludere, in che modo il Governo pensa di dare attuazione all'ordine del giorno prima ricordato ?

GIANCARLO GALLI. Faccio una premessa di pochissime parole per formulare poi due domande. La premessa è che io sono colto, di fronte a questi provvedimenti come ad altri, da una invincibile perplessità metodologica. Come al solito siamo di fronte, infatti, ad una serie di buoni consigli, di orientamenti, di possibilità prescrittive che però non hanno il supporto della concretezza, in quanto non sono concretamente attuabili; ma soprattutto l'impostazione del decreto non è orientata a conoscere per agire.

Non siamo nelle condizioni o non poniamo le amministrazioni regionali e locali in genere nelle condizioni di conoscere complessivamente i livelli di inquinamento e di governarli; così come avviene in molti altri paesi europei dovremmo avere una legge (la n. 203) che funziona e che invece drammaticamente non funziona. Mentre poniamo, infatti, al centro delle questioni

il problema del trasporto urbano, la legge n. 203, riguardante tutto il settore dell'inquinamento industriale, è assolutamente fuori controllo a fronte di piani di risanamento ambientale inesistenti. Come viene attuata la legge n. 203 ? Con quali strumenti conoscitivi ?

Oltretutto dovremmo sapere che fine ha fatto l'attuazione del decreto Ruffolo del 6 maggio 1992 che riguardava un sistema nazionale finalizzato al controllo ed all'assicurazione della qualità dei dati di inquinamento atmosferico ottenuti dalle reti di monitoraggio, se non vogliamo rimanere nel caos ed andare incontro alle giuste osservazioni del collega Rapagnà. In questa situazione, ad esempio, il sindaco di un piccolo comune che vede attraversato il suo territorio da una strada statale percorsa da decine di migliaia di auto, che determinano un inquinamento insopportabile, potrebbe emettere un'ordinanza di chiusura della strada statale medesima.

Da questo punto di vista se non governiamo complessivamente tali fenomeni su un'area vasta, attraverso una conoscenza puntuale ed una serie di protocolli in grado di ridurre il fenomeno dell'inquinamento e di tenerlo sempre al di sotto della soglia di guardia, continueremo a porci la domanda di cosa fare nel momento in cui si arriva all'emergenza. Viceversa, il nostro obiettivo, attraverso un controllo sistematico ed una riduzione puntuale dell'inquinamento atmosferico dovuto a quello domestico, della motorizzazione ed industriale, deve essere quello di evitare il superamento di determinate soglie di emergenza.

Se si pone l'accento su un solo elemento allora ha ragione il collega Rapagnà e tutti quei sindaci che, dovendo sopportare il traffico intollerabile che grava su alcune strade statali, dovranno dare attuazione, anche se non obbligati, al decreto mediante un'ordinanza che prevede la sospensione del passaggio dei veicoli sulle strade che attraversano i loro comuni.

Il collega Mattioli ha ricordato il suo emendamento trasformato in ordine del giorno, mentre io vorrei sottolineare all'attenzione dei colleghi il mio emendamento, molto più complesso, che ancora una volta – a mio avviso – pone al centro della questione non il pagamento del pedaggio ma il modo in cui si pensa di governare la mobilità (è questa la seconda domanda che pongo ai ministri) in assenza di un controllo sulla sosta dei veicoli nelle città.

Il ministro afferma che spostare determinati strumenti di fluidificazione del traffico non costa nulla, ma si dimentica che non esistono gli strumenti per attuare una simile realizzazione. Se chi governa la mobilità non governa anche la sosta è inevitabile una situazione di contraddizione; infatti, se chi gestisce il trasporto urbano non è in grado di controllare l'accesso alle città, i parcheggi e fare in modo che il pagamento di tali pedaggi affluisca al trasporto pubblico e concorra a determinare una politica rinnovata negli investimenti da effettuare nel trasporto pubblico, non otterremo mai alcun concreto risultato.

Il problema non è quello di stabilire semplicemente il punto in cui inizia l'obbligo per il pagamento dei pedaggi, ma di porre una serie di questioni relative alla politica dei trasporti, dal momento che ci troviamo in una situazione di sostanziale decozione e nell'impossibilità di finanziare alcunché. In pratica, per motivi diversi manteniamo due sistemi di mobilità ugualmente costosi e deficitari, quello pubblico e quello privato; il primo, perché produce debiti, il secondo, perché produce inquinamento e congestione.

Perché allora non finalizzare (ma ricordo che in occasione dell'esame della legge delega si votò contro questa proposta) l'aumento del prezzo della benzina al miglioramento del trasporto pubblico locale, che richiede, come è noto, decine di migliaia di miliardi ? Ci vuole un aumento di non meno di cinquanta lire a litro da destinare a questo scopo se vogliamo effettuare investimenti, pagare i contratti e tener conto di tutti gli elementi che oggi portano il trasporto pubblico alla catastrofe. Occorre quindi dare indicazioni perché gli enti locali si orientino verso una gestione integrata della mobilità, come del resto la CISPEL sostiene da tempo.

Per raggiungere l'effetto desiderato il controllo della mobilità deve dunque essere abbinato a quello della sosta, diversamente abbiamo proposte bandiera che non sono concretamente attuabili. Tenuto conto, ad esempio, che il sindaco di Roma rilevava che il conduttore di un autobus guida sei ore e un quarto, se a Roma impiega due ore per arrivare al capolinea finisce per lavorare quattro ore; e provate a sostenere che non vi debbano essere capolinea al centro della città. Queste sembrano banalità, ma sono aspetti che hanno formidabili conseguenze economiche ed organizzative.

Vanno pertanto affrontati complessivamente i problemi che fanno riferimento al governo vero della mobilità e della sosta e agli indirizzi che bisogna dare agli enti locali per raggiungere determinati obiettivi.

ROBERTO CASTELLI. Anch'io vorrei porre una sola domanda facendo una brevissima premessa. Il collega Galli osservava che ci sono due sistemi di trasporto, uno pubblico e uno privato, e per quest'ultimo pensava evidentemente alle quattro ruote. Ai colleghi della Commissione e in particolare al ministro dell'ambiente vorrei ricordare che in realtà i sistemi di trasporto sono tre, perché esistono anche le due ruote.

Rilevo anzi che nell'ambito di questo decreto il problema delle due ruote deve essere attentamente considerato perché questo sistema di trasporto, specialmente nelle aree urbane in cui ci sono fattori climatici favorevoli, può concorrere a risolvere il problema nel breve periodo. Tutti conosciamo, infatti, lo stato pietoso in cui versa il trasporto pubblico; tutti siamo consapevoli che il piano di privatizzazione delle ferrovie praticamente prevede la dismissione delle ferrovie locali; tutti sappiamo che le aziende di trasporto pubblico locale (che essenzialmente trasportano su gomma) versano in condizioni che definirei disastrose è un eufemismo. È quindi illusorio attendersi nel breve e forse anche nel medio periodo miglioramenti dal trasporto pubblico, e ci si deve pertanto rassegnare a continuare a ricorrere al trasporto privato. Nel breve periodo potrebbe essere allora percorsa la via – che tra l'altro non costerebbe nulla allo Stato – di incentivare il trasporto a due ruote.

Non c'è bisogno di illustrare i vantaggi delle due ruote rispetto alle quattro ruote per quanto riguarda il problema delle soste: per le due ruote si ha non solo maggiore mobilità, minore consumo e quindi minore inquinamento, perché per compiere lo stesso tragitto ci si impiega molto meno, ma il problema delle soste, a causa dell'ingombro, è senza dubbio meno pressante che non per le auto.

Vengo dunque alla domanda. All'articolo 11, lettera *h)* del testo normativo si prevede che quando si superano le soglie prestabilite, possano circolare soltanto ciclomotori e motocicli di cilindrata non superiore a 125 centimetri cubici. Vorrei sapere i motivi per cui è stata fatta questa distinzione tra moto di bassa e di alta cilindrata che a me appare incomprensibile. In effetti, con i motocicli al di sotto dei 125 centimetri cubici non si guadagna in termini di inquinamento atmosferico perché essi hanno quasi tutti motore a due tempi, e quindi un'elevata emissione di idrocarburi, mentre i motocicli di cilindrata superiore hanno un tenore di idrocarburi più basso e quindi, pur avendo una potenza superiore, non inquinano di più.

Non si capisce poi perché non debbano essere ammessi alla circolazione i motocicli con marmitta catalitica che in questo momento stanno entrando in produzione, mentre ciò è previsto per le auto. Se il motivo è – mi scusi la malignità, signor ministro – di carattere protezionistico, poiché sappiamo bene che la più grande azienda italiana produce fino a 125 centimetri cubici, si potrebbe allora estendere il protezionismo anche ad altre aziende italiane e rientrare, ad esempio, nella fascia già oggi codificata da diversi regimi di IVA, e quindi, se proprio non si può fare a meno di bloccare in qualche modo i motocicli di cilindrata superiore, eventualmente estendere il permesso di circolare ai motocicli fino a 350 centimetri cubici.

RAMON MANTOVANI. Voglio ricordare ai due ministri presenti che il loro collega per i problemi delle aree urbane, quando abbiamo discusso di questo e di altri provvedimenti, ha allargato le braccia di fronte all'argomentazione che abbiamo una continua e progressiva concentrazione delle attività del terziario in tutti i centri delle aree metropolitane. Conseguentemente, con la valorizzazione dei terreni e degli edifici, abbiamo un processo che spinge la gente ad andare a comprare l'abitazione negli hinterland. Il che implica un aumento a dismisura del traffico ed un appesantimento dell'inquinamento.

Vorrei conoscere la politica del Consiglio dei ministri su questo problema strategico, che è essenziale se vogliamo affrontare il problema dell'inquinamento nelle aree metropolitane.

La seconda domanda che intendo porre concerne il problema dell'inquinamento acustico, cui avrei gradito che si fosse occupato il provvedimento antismog. Vorrei anzi ricordare al collega Castelli che i motocicli quando attraversano le città all'una di notte svegliano diverse decine di migliaia di persone.

ROBERTO CASTELLI. C'è una normativa CEE al riguardo!

RAMON MANTOVANI. Sì, ma non ci sono disposizioni che la rendano effettivamente applicabile!

Terzo problema. Credo che i ministri abbiano letto il parere del sindaco di Roma su questo decreto antismog; anzi, mi sono meravigliato che della discussione svolta in quest'aula con lui non sia stato redatto alcun resoconto, né stenografico né sommario. Comunque, sono uscito scandalizzato da quell'incontro perché il sindaco di Roma ha sferrato un attacco frontale contro questo decreto, dicendo che è una barzelletta, che è inutile, che affronta il problema solo da un punto di vista provocatorio e culturale ma che concretamente non serve a niente.

Vorrei conoscere l'opinione dei ministri su questa autorevole presa di posizione da parte del sindaco della città più grande del nostro paese.

Mi fermo qui, anche se bisognerebbe entrare nel merito di tante altre questioni che però avremo modo di approfondire in sede di discussione del decreto.

PRESIDENTE. Onorevole Mantovani, devo precisare che in base al regolamento della Camera non è possibile redigere verbali delle audizioni di persone che non facciano parte dell'amministrazione dello Stato o del Governo.

ROSA FILIPPINI. Considerati i tempi ristretti, pongo una domanda brevissima, approfittando della presenza contemporanea dei ministri dell'ambiente e dei trasporti, riguardante l'armonizzazione delle misure contenute in questo decreto con il nuovo codice della strada, in particolare per quanto riguarda i piani di traffico. Poiché si tratta di una normativa che dovrà essere emanata entro brevissimo tempo, vorrei capire se esista una armonizzazione delle misure, se sia in atto un concerto tra i dicasteri interessati.

Mi auguro che questa audizione abbia un seguito a breve scadenza, per cui sulle altre questioni mi limito a dichiararmi in parziale accordo con il collega Mantovani. Anch'io ritengo che sia utile entrare nel merito di audizioni precedentemente svolte, in modo particolare di quella del sindaco di Roma che ha dato origine ad una polemica sulla stampa dai toni piuttosto accesi che non credo abbia consentito all'opinione pubblica di accrescere le proprie conoscenze. In questa Commissione, avendo potuto approfondire i temi, qualcosa di più abbiamo capito, però è necessario che vengano date risposte alle osservazioni fatte dal sindaco di Roma. Quest'ultimo non si è limitato a dire che il decreto è una barzelletta e andrebbe buttato nel cestino, ma ha illustrato una

relazione di circa 16 pagine approfondendo l'argomento e citando esperienze fattive del comune di Roma di cui tutti gli amministratori possono essere testimoni. Penso che entrare nel merito di queste osservazioni possa essere utile, perché questa Commissione non si può trasformare in un teatro di risse dove non c'è comunicazione fra una tesi e l'altra.

PRESIDENTE. Con queste richieste di precisazioni e ringraziando i ministri dell'ambiente de dei trasporti, interrompiamo i nostri lavori perché tra poco saremo chiamati a votare in Assemblea su un provvedimento esaminato da questa Commissione. Il seguito dell'audizione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Ricordo che la riunione della nostra Commissione in sede legislativa avrà inizio mezz'ora dopo il termine dell'odierna seduta antimeridiana dell'Assemblea.

La seduta termina alle 10,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Stenografia alle 16.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO