

## COMMISSIONE VIII

## AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

## XII

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 GENNAIO 1993

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

**SEGUITO DELL'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 VICEPRESIDENTE RENZO LUSETTI**

INDI

**DEL PRESIDENTE GIUSEPPE CERUTTI**

**INDICE DEGLI INTERVENTI**

	PAG.
<b>Seguito dell'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 »:</b>	
Cerutti Giuseppe, <i>Presidente</i> .....	300, 304, 314
Lusetti Renzo, <i>Presidente</i> .....	297
Castelli Roberto (gruppo della lega nord) .....	314
Filippini Rosa (gruppo PSI) .....	297, 313
Galli Giancarlo (gruppo DC) .....	297, 299, 300, 309, 311
Mattioli Gianni Francesco (gruppo dei verdi) .....	299, 301, 302, 308
Ripa di Meana Carlo, <i>Ministro dell'ambiente</i> .....	304, 308, 309, 311, 313, 314
Tesini Giancarlo, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i> .....	302, 309, 310, 313
Testa Enrico (gruppo PDS) .....	298, 299, 301, 310, 313
<b>ALLEGATO: Documentazione presentata dal ministro dell'ambiente</b> .....	<b>315</b>

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 12.**

**Seguito dell'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 il seguito dell'audizione 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 ».

Ricordo che nella seduta del 17 dicembre scorso, dopo le relazioni svolte dai ministri Ripa di Meana e Tesini, sono intervenuti colleghi di tutti i gruppi. Se non vi sono altri interventi, darei la parola ai ministri per la replica.

**GIANCARLO GALLI.** Signor presidente, considerato che nel frattempo si sono verificate ulteriori situazioni di difficoltà (il fenomeno dell'inquinamento atmosferico riguarda ormai tutto il paese), che i problemi interconnessi (trasporto pubblico, trasporto privato, mobilità e inquinamento) sono diventati ancora più acuti, e che vi sono stati anche annunci sulla stampa in ordine alla predisposizione di nuovi e più radicali provvedimenti, credo

sia il caso di lasciare spazio ad un ulteriore e più approfondito confronto.

**PRESIDENTE.** I ministri hanno manifestato in proposito la loro più ampia disponibilità.

**ROSA FILIPPINI.** Signor presidente, poiché la scorsa seduta è stata molto breve, è stato possibile svolgere soltanto osservazioni lampo. Credo, pertanto, che se procediamo immediatamente alla replica dei ministri la seduta si concluderà senza che vi sia stata la possibilità di approfondire alcuni temi.

Personalmente vorrei aggiungere alcune brevissime osservazioni.

**PRESIDENTE.** Al fine di evitare una controreplica finale, prima di dare la parola ai ministri, invito i colleghi che desiderano farlo ad integrare gli interventi svolti nella seduta del 17 dicembre scorso.

**ROSA FILIPPINI.** Avevo già fatto osservare al ministro Ripa di Meana che l'audizione che avevamo tenuto con il sindaco di Roma era stata in realtà liquidata in maniera piuttosto sbrigativa, anche in considerazione del fatto che erano emersi diversi elementi che consentivano di riflettere sul fenomeno. Credo che gli avvenimenti degli ultimi giorni, vale a dire il superamento, in quasi tutti i centri urbani in osservazione, dei limiti all'inquinamento atmosferico previsti dalle leggi, consentano di approfondire questo dibattito.

Possiamo anche essere d'accordo su qualsiasi provvedimento di emergenza, ma in base al quadro che si va delineando evidentemente non sembra sufficiente proseguire su questa strada; si tratta di ca-

pire, allora, se vi è un atteggiamento unitario del Governo, finalizzato ad una iniziativa più ampia, strutturale, che conferisca ai grandi centri urbani una certezza di finanziamenti per opere o per progetti magari già definiti da normative ma che sono stati sospesi dai decreti di blocco delle spese a seguito della crisi economica.

In questo senso, i colleghi hanno ricevuto copia di una lettera inviata dal sindaco Carraro al presidente del Consiglio e ai ministri volta a sollecitare un intervento, attraverso un decreto-legge, al fine di ottenere certezza nella definizione di programmi e del finanziamento dei medesimi (naturalmente per progetti da tempo previsti e mai finanziati, che non hanno quindi potuto contare su finanziamenti certi, o per nuovi progetti che però affrontino i problemi alla radice).

In sostanza, vorrei sapere se è stata assunta un'iniziativa anche da parte dei ministri qui presenti in tale direzione, se essi comunque ritengono di doverla appoggiare e se ritengono necessario adottare procedimenti di questo tipo. Ricordo che questa Commissione è stata impegnata per anni nella definizione di alcune leggi importanti (come quelle per Roma capitale, per le metropolitane e le piste ciclabili) con esiti molto vari, anche in relazione agli stanziamenti effettivamente erogati. Credo, quindi, che questa Commissione assuma una responsabilità anche nel valutare l'esito delle riforme varate — altrimenti il nostro diverrebbe un lavoro improduttivo — e nel ricercare soluzione nei casi in cui si accerti un esito insoddisfacente al fine di consentire che entro il Duemila questi problemi possano trovare soluzioni più stabili e di carattere strutturale.

ENRICO TESTA. Credo che il problema sollevato dalla collega Filippini sia molto serio e vorrei cogliere l'occasione di questa audizione per rivolgere una domanda, in particolare al ministro Tesini, e per annunciare una iniziativa del PDS.

La versione definitiva della legge finanziaria, correggendo alcuni difetti che il dibattito parlamentare aveva posto in rilievo, ha riproposto una certa « provvigio-

ne » finanziaria per quanto riguarda il capitolo metropolitane leggere e parcheggi. Vorrei sapere dal ministro Tesini se in qualche modo è già stato assunto un orientamento per quanto riguarda la suddivisione di questa cifra; non mi riferisco alla suddivisione per città, ma per aree problematiche perché, se ben ricordo, si tratta di circa mille miliardi che potrebbero o dovrebbero finanziare parcheggi, ferrovie regionali e metropolitane leggere.

#### PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE CERUTTI

ENRICO TESTA. Vorrei conoscere l'opinione del ministro a tale proposito e vorrei sapere — ripeto — se si è già formato un orientamento perché, come tutti sanno, risulta che in tutti e tre i settori richiamati vi siano progetti che potrebbero essere cantierati effettivamente già nella seconda metà del 1993 (non moltissimi, ma sicuramente sufficienti per esaurire le risorse finanziarie allocate).

Mi interesserebbe conoscere il parere dei ministri anche in ordine ad un'altra questione, anche se mi rendo conto che questa non è forse la sede più opportuna. Riteniamo che le vicende di questi giorni dimostrino come iniziative giuste e sacrosante, quali quelle contenute nel decreto emanato, incontrino moltissime difficoltà nella congiunzione tra ciò che viene chiamata emergenza e la prospettiva di medio e lungo periodo. Indubbiamente si crea disorientamento nei cittadini, i quali non sono disposti a sopportare determinati sacrifici e disagi nella loro vita quotidiana. Da quello che sento, vedo, e mi domando, le persone fanno molta fatica a comprendere quale sia il nesso tra il sacrificio richiesto per quel determinato giorno e la soluzione adottata, che viene presentata come quella in grado di riportare il paese alla normalità.

Da questo punto di vista, anch'io ritengo, signori ministri, che vi siano tante responsabilità: il ministro dell'ambiente Ripa di Meana, in questi giorni, si è trovato in conflitto con gli amministratori

locali, che certamente hanno le loro responsabilità, ma più in generale il Governo ed in qualche modo il Parlamento non sono riusciti a dare il segno di un impegno realmente straordinario, all'altezza della gravità del problema, che viene dichiarata dallo stesso Governo. Del resto, se esso non fosse così grave non avreste adottato quei provvedimenti, e non si sarebbe creata la situazione che si è verificata in questi giorni, ma soprattutto tra domenica e lunedì della scorsa settimana. Dobbiamo intenderci: o il problema non è grave, ed allora si interviene sporadicamente, proprio quando si corre il rischio di morire per strada, oppure riconosciamo che il problema è veramente grave, non solo per ragioni sanitarie, ma anche per i costi che tutto questo comporta per il sistema della mobilità, ed allora si deve adottare un piano straordinario.

Il mio gruppo presenterà nei prossimi giorni una proposta di legge che contiene degli interventi di carattere straordinario, perché crediamo che a questo punto non si possa agire diversamente. Prevediamo infatti di introdurre un'addizionale di 50 lire sul prezzo della benzina con una previsione finanziaria di 2 mila miliardi annui da ripartire automaticamente e proporzionalmente sui consumi di carburante delle diverse regioni; a tale stanziamento corrisponderebbe nel bilancio delle regioni un apposito capitolo, da utilizzare esclusivamente per il miglioramento della mobilità nelle sue diverse forme: dall'acquisto degli autobus, alla realizzazione di corsie preferenziali, alle metropolitane leggere, e così via, ossia tutte quelle iniziative che i ministri hanno accuratamente elencato nel decreto governativo.

Prevediamo, inoltre, che tali risorse possano essere utilizzate per il pagamento di mutui su prestiti; in conclusione, la previsione finanziaria, che riguarderebbe un periodo di dieci anni, ammonterebbe in sostanza a 20 mila miliardi di lire, in parte utilizzabili per coprire interessi, in parte da investire per un importo superiore ai 50 mila miliardi. Riteniamo pertanto che con

questa cifra, in dieci anni almeno, i problemi più urgenti e gravi potrebbero essere affrontati e risolti.

Voglio far presente che le regioni non hanno mai utilizzato un'opportunità consentita dalla legge, in base alla quale le regioni possono applicare un sovrapprezzo di 30 lire al prezzo della benzina da accantonare nel proprio bilancio. Tale norma non è stata mai applicata, sia perché...

**GIANCARLO GALLI.** In Lombardia, per esempio, è stata applicata.

**ENRICO TESTA.** No, non sulla benzina, è stata applicata sul bollo dell'auto; posso sbagliarmi, ma credo che sulla benzina questa norma non sia stata applicata da nessuna regione per due motivi.

**GIANNI FRANCESCO MATTIOLI.** Il sovrapprezzo non riguardava la benzina, ma tutti i combustibili.

**ENRICO TESTA.** In primo luogo perché se tale misura venisse adottata in una sola regione potrebbe apparire impopolare; in secondo luogo perché si porrebbe il problema delle regioni confinanti, per cui gli automobilisti si recherebbero in quella vicina per il rifornimento di carburante; per altro si potrebbe evitare tale eventualità pervenendo ad un accordo per vaste aree geografiche.

In base alla nostra proposta, da un lato potremmo sopprimere tale facoltà per le regioni, e dall'altra, introdurre con legge detta previsione finanziaria, ma se vengono avanzate altre proposte siamo ben lieti di prenderle in considerazione.

Devo dire agli illustri signori ministri che pur essendo un sostenitore del decreto in questione, che è senz'altro migliore di quello adottato negli anni passati, tuttavia ritengo che se non costruiamo una congiunzione, e non diamo un segnale di impegno straordinario — che potrebbe avere conseguenze occupazionali interessanti — corriamo il rischio molto serio di finire in un « culo di sacco ».

**PRESIDENTE.** Prima di dare la parola all'onorevole Galli, invito i colleghi a concentrare i propri quesiti per consentire ai ministri di rispondere anche alle domande poste nella precedente audizione.

**GIANCARLO GALLI.** Cercherò, signor presidente, di non dilungarmi e, quindi, non tornerò sul problema, a mio avviso fondamentale, di governare le emissioni dannose, che non dovrebbero superare le soglie di guardia, né affronterò il problema dell'applicazione o, meglio, della quasi totale disapplicazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 203 del 1988.

Le vicende di questi giorni hanno riproposto, alla nostra attenzione (se ve ne fosse ancora bisogno) il problema del trasporto pubblico che, è noto a tutti, sta morendo: le aziende che gestiscono il trasporto pubblico in Lucania sono fallite. È dell'altro giorno la notizia che a Padova un'altra società per azioni, o a prevalente partecipazione statale, addetta al trasporto pubblico è anch'essa fallita.

Da tre anni in questo settore non vengono effettuati investimenti: il parco rotabile è complessivamente deteriorato, ed è altresì noto a tutti che la FIAT sta chiudendo la fabbrica destinata proprio alla produzione di autobus.

A fronte di un'emergenza ambientale, che richiede a tutti la responsabilità di governare in maniera profondamente diversa il sistema della mobilità, o immobilità, non possiamo immaginare di continuare ad andare avanti con quella serie di palliativi che sono i provvedimenti adottati da tutte le amministrazioni regionali ai vari livelli. Mi rendo conto che si tratta di palliativi non sostituibili con altre iniziative più serie (oggi non si possono adottare interventi diversi da questi), e che essi alla fine caratterizzano le varie amministrazioni, dove tutti ripetono le stesse cose. Ciò a dimostrazione che nessuno ha il colpo di genio o la bacchetta magica per uscire da una situazione di emergenza, che sfugge al controllo ed alla possibilità di governare le amministrazioni locali, o addirittura regionali. Si ha la netta sensazione che se si blocca la mobilità privata,

che oggi è sostanzialmente quella prevalente, si ferma il paese e l'economia. Questo è un elemento su cui dobbiamo assolutamente riflettere se non vogliamo limitarci ai palliativi, ma nei prossimi anni dobbiamo porci anche qualche altro obiettivo. Fin tanto che non vi saranno sistemi di trasporto alternativi, o un trasporto pubblico in grado di reggere e di modificare radicalmente la situazione attuale, non potremmo percorrere strade diverse da queste. Mi fa piacere che il collega Testa abbia preannunciato la presentazione, da parte del suo gruppo, di una proposta di legge; non capisco però per quale motivo molto spesso le nostre iniziative non vengano neppure prese in considerazione. Il problema non è quello di chi arriva prima o di chi è più bravo (sappiamo tutti benissimo ciò che ci aspetta), il vero problema è che le occasioni di incontro o di confronto offerte dal Parlamento trovano a volte una sorta di blocco, per cui alla fine il dibattito non produce alcun effetto. In aula abbiamo assistito all'enfaticizzazione del problema riguardante l'accesso delle autovetture nei centri storici, senza neanche tentare di ragionare in termini complessivi.

Nel mio emendamento si prevedeva di delegare il Governo (siamo infatti abituati a delegare il Governo a fare quasi tutto) ad emanare entro 120 giorni decreti legislativi che prevedono rincari delle tariffe. Avendo presieduto anni fa un'azienda di trasporti, credo di poter dire che se i proventi derivanti dalle tariffe rappresentano una percentuale insignificante rispetto al costo complessivo sostenuto dall'azienda, allora è meglio non far pagare nulla all'utente.

In questi anni abbiamo imparato che il sistema tariffario, ed in particolare la tariffa, misura l'efficienza del servizio offerto, per cui un'azienda che ha un sistema tariffario adeguato finisce con l'essere efficiente. Ecco perché i proventi tariffari non devono essere inferiori, almeno per le aziende di trasporto extraurbano, al 40 per cento dei costi complessivi i quali, a loro volta, devono crescere almeno di un punto percentuale l'anno. Ciò significa che le

aziende sono obbligate a migliorare la propria efficienza, ossia la capacità di produrre servizi.

Sempre nel mio emendamento si prevedeva inoltre di applicare una soprattassa (fino a 50 lire al litro) sui consumi di carburante. Ricordo che lo Stato introita circa 300 miliardi ogni dieci lire di aumento al litro della benzina. Il problema è se, nel momento in cui abbiamo un trasporto pubblico che sta morendo, che non riesce a soddisfare la domanda, il trasporto privato, su cui gravano tasse di vario genere, che risulta quindi essere molto penalizzato (in questa situazione comunque nessuno può sognare di attuare una politica di sgravi e di incentivazione), e che produce un *deficit* ambientale che tutti conosciamo, debba pagare la ristrutturazione del trasporto pubblico. Se noi operiamo in questo senso avremo uno spostamento di risorse (circa 1.500 miliardi all'anno) per investimenti opportunamente finalizzati alla creazione di un trasporto pubblico degno di questo nome.

A questo scopo devono essere impiegati anche gli utili derivanti dalla gestione dei parcheggi il cui affidamento deve essere concesso dagli enti locali in via prioritaria alle aziende di trasporto. Ritengo che tali aziende debbano gestire anche la sosta dei veicoli: chi non governa la sosta, non è in grado di governare la mobilità. Gli autobus viaggiano ad una velocità di otto chilometri orari a causa dell'intasamento delle strade; ecco perché è importante regolamentare la sosta delle vetture. Inoltre è opportuno introdurre tasse di accesso ai centri storici o alle aree centrali delle città capoluogo di provincia e prevedere un contributo annuo *pro capite*, così come avviene ad esempio in Svizzera ed in Francia, da me indicato nello 0,5 per cento, sulla retribuzione lorda di ogni dipendente addetto, a carico delle aziende industriali, commerciali ed artigianali. Occorre incominciare a privilegiare il trasporto pubblico e far crescere la consapevolezza che esso può assicurare non solo la mobilità, ma un ambiente degno di questo nome.

Molto spesso le nostre iniziative non riescono a dare una indicazione propositiva al Governo il quale entro 120 giorni avrebbe dovuto costituire le cosiddette aziende della mobilità con le strutture da me indicate, con i finanziamenti che abbiamo previsto e con gli obiettivi già individuati. Spero tuttavia che il Governo sia orientato ad intervenire rapidamente in questo settore, in quanto abbiamo bisogno di punti fermi su cui disegnare lo scenario che ho rappresentato. La questione è purtroppo complessa e non si risolve certo nel giro di pochi mesi; occorre però conseguire l'obiettivo di una migliore qualità ambientale operando alla radice dei problemi e modificando gradualmente, ma significativamente e secondo un preciso programma, l'attuale situazione. Mi sembra questa un'esigenza ineliminabile se vogliamo dare delle risposte valide ai cittadini.

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI. Signor presidente, vorrei fare alcune osservazioni in aggiunta alle considerazioni da me svolte durante la scorsa riunione e ricordare che giorni fa un famoso esponente dell'oncologia italiana, il professore Maltoni, ha confermato i dati raccolti, nell'ambito di una indagine epidemiologica, dall'unità sanitaria locale 65 di Milano.

Negli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto ho sentito fare una correlazione tra le risorse disponibili e le misure da assumere. Mi permetto di sollecitare i colleghi, ed ovviamente i ministri, a fare un salto di qualità (dico ciò senza iattanza), a compiere un salto culturale. Mi pare che dovremmo cominciare a ragionare in termini di tumori. Quando si è trattato di aggiornare le normative riguardanti gli incidenti derivanti dall'uso della corrente elettrica (la gente utilizzando i vecchi impianti correva rischi mortali), nessuno ha battuto ciglio, eppure le nuove norme hanno elevato di dieci volte il costo di un impianto rispetto al passato.

ENRICO TESTA. Nessuno ha spento la luce in casa per paura di prendere la scossa.

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI. L'adeguamento delle norme tecniche, che ha comportato, ripeto, rilevantissimi costi, non è stato discusso perché in quel caso vi era, mi si passi l'espressione, il cadavere sotto gli occhi. La sola città di Milano registra circa cento morti l'anno causati da tumori per inquinamento dovuto al trasporto urbano; credo, pertanto, si debba osservare la giusta correlazione tra norme iussive (non dimentichiamo che dobbiamo tutelare la salute della gente) e risorse a nostra disposizione.

Vorrei ricordare che da ben cinque anni, insieme al collega Visco, abbiamo proposto norme riguardanti l'introduzione di soprattasse sugli oli minerali e sul carburante utilizzato per il trasporto, sulle quali tuttavia non abbiamo avuto mai risposta dal ministro delle finanze, Colombo e successivamente dal ministro delle finanze, Formica.

Il nostro gruppo sarà ben lieto di sottoscrivere una proposta di legge tendente a recepire una cultura che si va sempre più diffondendo nel nostro paese. Nel frattempo, tenendo ben presenti le risorse finanziarie a disposizione, siamo in attesa di sapere il Governo cosa intende fare in questa materia.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ritengo sia stato utile non aver concluso la volta precedente questa audizione, anche alla luce degli episodi che si sono verificati in questi ultimi tempi e le decisioni assunte per ovviare ai problemi dell'inquinamento.

Credo, quindi, sia giusto che stamane, in questo supplemento di dibattito, tutti gli intervenuti abbiano sottolineato ancora una volta le problematiche anticipate nella precedente seduta. Se per un verso è vero che oggi siamo costretti, rispetto ad una situazione di emergenza, a procedere con provvedimenti contingenti, episodici e talvolta tra di loro contraddittori, è altrettanto vero che ci troviamo di fronte all'esigenza di porre in essere una politica organica di lungo respiro se vogliamo affrontare adeguatamente tali fenomeni.

Non possiamo immaginare di risolvere questi problemi, infatti, con l'adozione delle targhe alterne o delle fasce orarie. I cittadini, disturbati da tali provvedimenti, infatti, non contestano l'obiettivo di fondo, ma si domandano se le misure predisposte servano veramente a perseguire le finalità che ci siamo posti.

Nel mio intervento mi limiterò a rispondere ai quesiti che più direttamente riguardano la competenza del ministro dei trasporti, premesso che il fenomeno dell'inquinamento delle città non va addebitato esclusivamente al trasporto urbano, ma anche al riscaldamento domestico, com'è stato opportunamente sottolineato in questi giorni. Pertanto, ci troviamo di fronte ad una responsabilità parziale del trasporto urbano, sia pubblico sia privato, in ordine al fenomeno dell'inquinamento nelle grandi città.

Il problema esiste e quindi è giusto che il Governo, per quello che riguarda le responsabilità addebitabili al trasporto urbano, sia pubblico sia privato, informi il Parlamento del modo in cui intende affrontare il problema in maniera più ampia rispetto allo stesso decreto antismog di quest'anno.

Per ridurre l'inquinamento è necessario ridurre il volume del traffico nelle città, che evidentemente deve essere realizzato con mezzi ecologicamente più puliti. Sotto questo profilo la direzione in cui ci si è mossi e ci si dovrà sempre più muovere in futuro è quella di privilegiare un servizio pubblico adeguato — come giustamente sottolinea il collega Galli — alle esigenze della gente, scoraggiando l'uso del mezzo privato.

A Bologna nella giornata di lunedì da parte del polo tecnologico è stato presentato un progetto denominato « mobilità-ambiente » — al quale ho dato il mio pieno consenso — inserito nel più ampio progetto europeo dal titolo « una città senza auto ».

La realizzazione di questo primo obiettivo, relativo ad una politica del trasporto nei centri urbani, necessita di una serie di interventi e quindi è giusto, come sosteneva l'onorevole Chicco Testa, riproporre il problema delle infrastrutture. Evidente-

mente il mezzo ecologicamente più pulito è quello che viaggia su rotaia; ecco, quindi, il problema delle metropolitane nelle grandi città e la ricerca di una migliore utilizzazione nei centri urbani dei collegamenti ferroviari tra le stazioni centrali e quelle suburbane.

Per quanto riguarda la rimodulazione al 1994 di tutti gli impegni di spesa concernenti le spese relative alla realizzazione delle metropolitane e dei parcheggi, devo dire che vi è una disponibilità ad impegnare somme nel secondo semestre per circa mille miliardi. Naturalmente gli uffici stanno esaminando le diverse esigenze per stilare una scala di priorità che dovrà essere tenuta in considerazione per l'assegnazione di tali somme. Tuttavia, a questo proposito non vorrei dare una risposta precisa, se non riaffermare un impegno di natura generale, per poi specificare, magari per iscritto, in modo che la Commissione possa essere adeguatamente informata.

Posso dire (ma questo è un orientamento personale del ministro), che essendo in corso la realizzazione di alcune metropolitane, prima di progettare altre, forse sarebbe opportuno completare i lavori già iniziati in alcune grandi città, non fosse altro che per un criterio di buon senso. Naturalmente ciò non significa accantonare i progetti già previsti per la costruzione di nuove metropolitane, che dovranno necessariamente vedere la loro realizzazione.

Anche per quanto riguarda i parcheggi, sono convinto che, soprattutto per le grandi città, quello dell'accesso e dei parcheggi sia un problema centrale. Bisogna cioè consentire di poter accedere e depositare la vettura. Recentemente ha avuto luogo un convegno molto interessante su questo tema e sono stati individuati i limiti di un'impostazione legislativa — è attualmente in vigore la cosiddetta legge Tognoli — che non è riuscita a produrre risultati concreti, poiché mi pare che siano stati realizzati pochissimi dei parcheggi previsti (se non sbaglio, due o tre in tutta Italia) e poco sia in corso di realizzazione.

Sarebbe quindi opportuno che ci ponessimo il problema dell'adeguamento di questa legge, sulla base della linea che oggi il Governo segue per tutto ciò che riguarda la realizzazione di opere pubbliche, vale a dire quella di ottenere un maggiore coinvolgimento dei privati, anche attraverso i meccanismi di finanziamento previsti dalle formule del *project financing*. Certo, il problema infrastrutturale è una condizione senza la quale è difficile immaginare soluzioni di notevole entità nell'uso del mezzo privato.

Detto questo, aggiungo che sono perfettamente d'accordo sulla necessità di individuare una serie di entrate — non so se attraverso un'addizionale sulla benzina, l'utilizzo degli introiti da parcheggio o altra ipotesi — da destinare preventivamente alla realizzazione di quelle infrastrutture che oggi, evidentemente, lo Stato ha difficoltà ad affrontare, stante anche la situazione economica.

Ritengo, poi, che possano essere previste anche altre entrate. Nella precedente seduta l'onorevole Mattioli ha ricordato il *road pricing*: si tratta certamente di un sistema molto moderno ed innovativo, che credo debba essere incentivato ma che richiede la possibilità del *telepass*, cioè di controlli efficaci e validi perché non è immaginabile che si lascino formare lunghe code in attesa della registrazione a mano dei veicoli che devono transitare. Anche il *road pricing* potrebbe rappresentare un'altra entrata da mettere a disposizione per realizzazioni infrastrutturali.

Dunque, anche attraverso il decreto che abbiamo predisposto, esistono numerose ipotesi che possono creare le premesse per un'impostazione più organica di una politica di contenimento del trasporto pubblico.

Una di queste ipotesi è quella della *pool-car* e ringrazio l'onorevole Mattioli per avermi difeso da quella che considero un'interpretazione veramente grossolana ed ingiusta di un'impostazione che aveva, come dissi, soprattutto contenuto pedagogico, tendendo ad incentivare un uso più razionale del mezzo privato là dove non è possibile escluderlo totalmente. Basta gi-

rare per Roma per vedere cosa significhi in termini di congestionamento di traffico il numero di vetture nelle quali viaggia solo il conducente e sarebbe poi da dimostrare che è proprio necessario l'uso dell'autovettura in quella situazione.

Un ruolo importante può, poi, essere svolto dalle amministrazioni locali. Personalmente sono alquanto perplesso — penso anche alla mia città — per il modo in cui, in genere, gli enti locali oggi affrontano il problema, non impegnandosi in un'opera educativa nei confronti dell'opinione pubblica ma manifestando quasi un'insofferenza per i provvedimenti calati dall'alto, come se i ministri dell'ambiente e dei trasporti si fossero dilettrati nel creare difficoltà ai cittadini.

Faccio solo due ultime considerazioni. Per quanto riguarda il problema del trasporto pubblico locale il Governo presenterà — mi auguro entro un mese — una riforma generale al riguardo. È giusto sottolineare la condizione in cui oggi versano le aziende del trasporto pubblico locale: vi è un indebitamento che si aggira attorno ai diecimila miliardi, una cifra enorme; quindi nel momento in cui — come ho avuto modo di dire anche pochi giorni fa — vi è difficoltà nel pagare gli stipendi, è difficile immaginare il rinnovo del parco auto. Conseguentemente, gli indirizzi che noi diamo affinché tale rinnovo avvenga con l'acquisto di mezzi ecologicamente più puliti rispetto agli attuali trovano una remora in questa situazione oggettiva. Bisogna dunque creare le condizioni per la riforma di tutto il sistema del trasporto pubblico locale e questo è un impegno del Governo che spero si tradurrà in un provvedimento legislativo che il Consiglio dei ministri possa esaminare nelle prossime settimane; vi è già un testo che stiamo esaminando e che sarà posto all'attenzione della Conferenza Stato-Regioni e delle associazioni del trasporto pubblico locale.

La seconda considerazione è una risposta che devo all'onorevole Rapagnà, il quale aveva posto il problema dell'attraversamento da parte dei TIR di città di un certo rilievo. Non si tratta di un problema nuovo che si pone all'attenzione del Par-

lamento, poiché già nella passata legislatura furono presentate proposte di legge con le quali si proponeva di porre a carico della collettività il pagamento del pedaggio autostradale nel caso in cui il TIR non volesse utilizzare l'autostrada per ragioni finanziarie; ma tali iniziative trovarono l'opposizione del Governo di allora. Altra ipotesi, quella più naturale, è che le amministrazioni locali trovino delle alternative all'attraversamento dei centri urbani — infatti non può essere il ministro a imporre divieti che coinvolgono la responsabilità degli enti locali — però questo non è sempre possibile.

Resta un'ultima soluzione, che era l'impegno assunto dall'allora ministro dei lavori pubblici: dare priorità per la realizzazione di strade di circonvallazione che consentano il passaggio dei mezzi pesanti, evitando l'attraversamento del centro abitato. Debbo dire, con onestà, che la situazione è rimasta pressoché invariata.

Con quest'ultima considerazione credo di aver fornito una risposta adeguata, per quanto di mia competenza, ai quesiti posti dagli onorevoli deputati nel corso della precedente audizione.

**PRESIDENTE.** La ringrazio, ministro Tesini. Do ora la parola al ministro dell'ambiente.

**CARLO RIPA DI MEANA, Ministro dell'ambiente.** Prima di rispondere ai quesiti posti nel corso della precedente audizione, desidero esporre quelle che, a mio avviso, rappresentano le linee guida lungo le quali è possibile avviare una serie di iniziative politiche finalizzate alla riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle città.

Comincerò con l'affrontare i problemi dell'emergenza e della prevenzione. Le autorità chiamate in causa debbono rendersi conto che, accanto a provvedimenti drastici (divieto di accesso in alcune zone, divieto di circolazione limitato nel tempo e nello spazio, ricorso alle targhe alterne) sono praticabili altre misure mitigative, anche se va considerato che il ricorso a ciascuna di queste ultime offrirebbe soltanto un contributo limitato alla soluzione del problema.

L'allegato 4 del cosiddetto decreto antismog contiene del resto un lungo esempio di opzioni possibili. Si tratta di misure di emergenza destinate a far fronte ad episodi acuti di inquinamento atmosferico ma, anche e soprattutto, di interventi ordinari o stagionali ai quali potrebbe ricorrere l'autorità competente. Si pensi, per esempio, alle misure di incentivazione della circolazione e dell'uso dei mezzi pubblici; alla fluidificazione del traffico veicolare o alla dissuasione e limitazione dell'uso dei mezzi privati; alla creazione di strutture, parcheggi e piste ciclabili nonché all'abbattimento ed al controllo delle emissioni prodotte da autoveicoli ed impianti.

Per quanto riguarda specificamente le misure di emergenza, ricordo, tra le altre, le seguenti opzioni: riduzione delle attività industriali laddove esse incidano in misura significativa sullo stato di attenzione o di allarme, all'indispensabile scopo di consentire all'autorità competente l'acquisizione dei necessari dati di emissione specificamente riferiti alla zona in questione ed alla particolare stagione; contenimento nell'uso degli impianti di riscaldamento delle abitazioni, degli uffici e degli stabilimenti industriali situati nelle zone fredde della penisola. A tale proposito è necessario fare affidamento su una martellante azione informativa ed educativa, non essendo ancora operante in Italia una normativa organica per la misurazione e regolazione della temperatura, la misura e la contabilizzazione dei consumi, il controllo delle emissioni nonché per l'azione ispettiva.

Tra le opzioni possibili va inoltre considerato il potenziamento delle principali linee di mezzi pubblici, da conseguirsi tramite l'adozione di provvedimenti straordinari quali l'autorizzazione provvisoria a società private di noleggio di pulmann all'esercizio di determinate linee. Si tratterebbe, del resto, di una misura simile a quella adottata nel nostro paese nei primissimi anni del dopoguerra e della ricostruzione.

Passando ad indicare alcuni esempi di iniziative urgenti di prevenzione che, se poste in essere, potrebbero iniziare a manifestare la loro efficacia nel breve termine

(poche settimane o pochi mesi), cito l'assegnazione di strade riservate ai mezzi pubblici e l'estensione delle corsie riservate, alle quali va garantita in ogni caso una maggiore protezione; la promozione del *pool-car* e del trasporto aziendale dei dipendenti, tramite accordi con le maggiori aziende presenti nelle zone a rischio e con associazioni ambientaliste o del volontariato (mi riferisco all'esperienza del Canguro verde a Bologna); l'incentivazione del *pool-car* tramite corsie, strade o parcheggi; il conseguimento del pieno utilizzo dei parcheggi esistenti, tramite la messa in opera di un arredo urbano ben disegnato ed ambientato che impedisca fisicamente la sosta nel bacino di utenza dei parcheggi stessi, con l'eccezione di un limitato numero di posti auto lungo la strada riservata ai residenti ed assegnando ai vigili urbani lo svolgimento di un'attività di vigilanza integrativa.

Indicherò ora alcuni programmi d'urto per avviare a soluzione i problemi strutturali. Il decreto antismog contiene, anche al comma 13 dell'allegato 4, un primo elenco di misure tese ad affrontare i nodi strutturali della mobilità urbana, misure che occorre mettere in atto in tempi brevissimi nonostante esse siano destinate a manifestare la loro efficacia nella prossima stagione invernale o nel giro di qualche anno. Talune di queste misure non richiedono finanziamenti pubblici, essendo collegate alla possibilità di sfruttare diverse opportunità di autofinanziamento.

La situazione attuale è tale da rendere necessari ed urgenti la predisposizione e la messa in atto di programmi d'urto per il potenziamento dei servizi collettivi di trasporto i quali, contrariamente al passato, dovranno essere realizzati in tempi più rapidi e comportare costi minori rispetto ai progetti già realizzati od avviati. Mi riferisco, per esempio, all'utilizzazione di autobus a basso potere inquinante, di filobus, di tram veloci e protetti, di metro leggeri, di sistemi di meccanizzazione dei percorsi pedonali (penso, per esempio, a Perugia), di meccanismi in via di sperimentazione in alcune città collinari (nastri scorrevoli, scale mobili, ascensori). Mi ri-

ferisco inoltre alla possibilità di utilizzare per la mobilità locale nei tratti urbani e suburbani le linee delle ferrovie dello Stato e le reti ferroviarie secondarie. Tale obiettivo potrà essere agevolato dal potenziamento delle linee esistenti e dalla loro integrazione con il resto della rete, nonché dal completamento, al quale va attribuito un carattere di priorità, delle linee che da decenni attendono di essere completate e messe in servizio. Penso, per esempio, al completamento dell'anello ferroviario di Roma: otto chilometri di tale linea risultano ancora ostruiti o non utilizzati, anche se l'assessore Palombi ha annunciato che quanto prima il problema dovrebbe essere risolto. Penso inoltre al recupero di linee abbandonate per le quali è ancora sostanzialmente disponibile la risorsa più pregiata, cioè il sedime.

I programmi che ho testé indicato potrebbero essere finanziati anche con l'aiuto dei seguenti strumenti di prelievo: pagamento di un pedaggio (lo ricordava il ministro Tesini) per l'accesso a determinate zone urbane (il cosiddetto *road pricing*, che andrebbe corrisposto tenendo presente il sussidio che a tale sistema di prelievo potrebbe essere offerto dall'elettronica, così come del resto è stato ampiamente sperimentato a Singapore); ulteriore aumento del carico fiscale sulle auto di grossa cilindrata; priorità nell'utilizzo del gettito che deriverà dalla nuova capacità impositiva degli enti locali.

Vanno inoltre considerati alcuni programmi d'urto per parcheggi di scambio al fine di liberare dalle auto le strade e i marciapiedi. La legge Tognoli ha finora prodotto scarsi risultati, così come del resto ha avuto modo di chiarire il collega Tesini. Dei 200 mila posti auto previsti in riferimento a parcheggi di scambio e a parcheggi per residenti ne è stato realizzato un numero pari ad una percentuale del 15-20 per cento. Per il resto, il programma originario è per alcuni parti in corso di realizzazione mentre, per altre, è rimasto a livello di mero annuncio.

Sappiamo tutti quali siano le strozzature che hanno determinato l'attuale situazione di carattere finanziario e normativo.

A tale proposito credo che ci dovremo interrogare in sede di Governo sulla possibilità di anticipare alcune iniziative al primo semestre dell'anno. In questo senso, del resto, si è espresso un emendamento riferito allo stanziamento di mille miliardi, approvato nella fase finale dell'esame del disegno di legge finanziaria.

Intendo dunque agire, con i miei colleghi, al fine di rimuovere, per quanto è possibile, questi ostacoli. A questo proposito rimando ad una parte successiva della mia esposizione le risposte che credo si debbano da parte nostra agli interrogativi posti alle valutazioni espresse stamane.

Ritengo che ci si possa muovere secondo linee che offrano l'opportunità di realizzare l'autofinanziamento e di sveltire le procedure amministrative: dare in concessione a privati sia l'impianto sia l'esercizio di questi parcheggi, previo controllo preventivo sulle tariffe da applicare, sui criteri di funzionamento, sull'attuazione degli arredi fissi sui bacini di utenza, sulla manutenzione degli stessi e sulla possibilità di gestire servizi complementari.

Non sono necessari finanziamenti pubblici, ma occorre garantire all'iniziativa imprenditoriale le condizioni di pieno utilizzo dei posti auto disponibili tramite la realizzazione di un arredo urbano, comprensivo anche di piantumazioni, ben ambientato, che impedisca fisicamente la sosta non autorizzata nel bacino di utenza (altrimenti si riprodurrebbe la situazione sperimentata a Roma con il parcheggio del galoppatoio di Villa Borghese, che per quasi venti anni è stato utilizzato al minimo proprio perché intorno la sosta selvaggia dissuadeva dall'utilizzazione di tale parcheggio a pagamento).

Occorre localizzare i parcheggi di scambio in punti veramente strategici, che consentano l'accesso al maggior numero possibile di linee di trasporto; promuovere l'iniziativa privata diffusa per la realizzazione di posti macchina scoperti e di parcheggi di limitate dimensioni, che non comportino modifiche di sagoma (mi riferisco ai cortili, alle aree pertinenziali, ai reliquati, alle strade secondarie, eccetera), tramite procedure autorizzative e norme

condominiali semplificate; sveltire le procedure di autorizzazione alla costruzione degli impianti, fissando anche criteri omogenei di valutazione tecnica per ogni città da stabilire di concerto con i vigili del fuoco e le USL locali, e istituendo un'apposita sezione della commissione edilizia per l'esame dei progetti per la sosta e la mobilità, integrata dai rappresentanti della sovrintendenza delle belle arti e dell'analogo ufficio della regione; recuperare i locali inizialmente destinati al servizio di autorimessa, che frequentemente hanno poi subito, senza autorizzazione, una modifica di destinazione d'uso; procedere all'installazione diffusa e razionale di parchimetri e parchimetri, nonché alla diffusione dell'uso delle schede di parcheggio per auto del tipo adottato a Milano (mi riferisco all'ACI park); facilitare l'accensione di mutui ai comuni che vogliono procedere in proprio, in consorzio oppure in compartecipazione con privati, concedendo deroghe che consentano di superare il tetto massimo di indebitamento imposto dalle vigenti normative.

Prima di entrare nel merito delle molte questioni sollevate nelle precedenti audizioni, permettetemi di proclamare a voce alta che quanto stiano vivendo conferma che da parte di tutti gli attori della vita pubblica legislativa ed esecutiva del nostro paese vi è stata una sottovalutazione della gravità e della estensione della crisi delle città italiane per quanto riguarda anzitutto l'inquinamento atmosferico, ma anche i problemi del collasso del sistema del trasporto e quindi della mobilità, dell'ingombro e dunque della vivibilità delle nostre città.

Ecco perché, nei giorni scorsi, chiamato a commentare quanto è accaduto e quanto si ripeterà, con estensione anche nelle stagioni meno classiche (primavera ed estate; ricordo che nel 1992 Roma ha sfiorato i limiti di allarme nel mese di agosto), ho affermato di ritenere che l'operazione salvezza delle città italiane debba essere fatta risalire nell'ordine delle priorità nazionali.

È prima di tutto al Governo al quale partecipo che dedico queste mie riflessioni

e questa mia profonda convinzione, spostando e incentrando quindi priorità e risorse senza le quali il problema che dobbiamo risolvere entro il decennio non sarà risolto e senza le quali i cittadini che penano sotto le misure drastiche e molto spesso repentine cui sono chiamati a conformarsi perderebbero speranza e vedrebbero messa in questione la loro stessa permanenza nelle aree metropolitane.

Ecco perché saluto con molta simpatia una prima iniziativa del ministro dei trasporti, il collega Tesini, che nel mese di settembre ha cominciato a lavorare al progetto mobilità e ambiente e che ha con me chiesto ed ottenuto che questo punto venisse posto all'ordine del giorno della prossima riunione del CIPE. Credo infatti che senza un'impostazione relativa agli anni che ci dividono dalla fine del decennio non saremmo all'altezza dei nostri compiti.

Mentre mi appresto a controbattere alcune opinioni del sindaco di Roma, Franco Carraro, devo inoltre salutare con vivo interesse la sua autorevole decisione di rappresentare al Presidente del Consiglio e ai ministri interessati il problema dell'urgenza e della priorità delle misure strutturali.

In questo senso il sindaco Carraro ha anche — ne abbiamo parlato insieme ieri sera — indicato alcune cifre ed ipotesi finanziarie e credo sia mio dovere convocare (spero che a questa riunione voglia partecipare il collega Tesini) i sindaci delle grandi aree metropolitane ed urbane italiane e con loro mettere a punto un disegno per proporlo al Governo, sottoporlo all'attenzione del Parlamento, al fine di varare quindi l'operazione complessiva che vogliamo e dobbiamo attuare.

Noto con soddisfazione che il decreto ha fatto riemergere in toni particolarmente accesi il gravissimo problema dell'inquinamento atmosferico delle città che, come hanno ricordato il ministro Tesini e molti parlamentari, è la risultante di molteplici cause: traffico autoveicolare, mediocre qualità dei carburanti e dei combustibili,

emissioni degli impianti di riscaldamento e industriali, irrazionale sviluppo urbanistico.

Ciò detto, devo però ribadire che il decreto da noi predisposto deve essere inteso come uno sforzo volto ad orientare e sostenere le risposte delle autorità pubbliche nel breve e medio periodo a questo problema che, come ha ripetutamente dimostrato l'onorevole Mattioli, ha risvolti sanitari pesanti ed incombenti. È in quest'ottica che va letto il provvedimento.

Presidente, vorrei ora dare lettura di alcune considerazioni e conclusioni della commissione consultiva tossicologica nazionale, consegnando alla Commissione una documentazione più ampia poiché per ragioni di tempo in questa sede mi limiterò a leggerne alcuni stralci. « La commissione consultiva tossicologica nazionale, su incarico del ministro della sanità, ha effettuato uno studio per conoscere se l'introduzione di benzine senza piombo comportava un aumento delle concentrazioni ambientali di benzene e idrocarburi policiclici aromatici, e se tale aumento determina incremento del rischio di cancro per la popolazione. La commissione ha elaborato le proprie stime » — le ritroverete nella documentazione che consegno alla Commissione ambiente della Camera, ora passo alle conclusioni — « (...) La commissione riconosce che la catalizzazione delle auto costituisce un forte fattore di riduzione del rischio, ma solleva due obiezioni: ai ritmi attuali, una completa catalizzazione del parco autoveicolare richiede almeno 20 anni; non è garantita dalle attuali norme l'efficienza del parco autoveicolare catalizzato.

Il comitato tecnico (che gestisce la convenzione tra i Ministeri dell'ambiente e dell'industria con AGIP petroli, Unione petrolifera e FIAT) ha esaminato i dati raccolti mediante la rilevazione sulla qualità delle benzine senza piombo nel 1991 e nel 1992. Tali dati, rappresentativi di tutta la produzione petrolifera italiana, mettono in evidenza un contenuto di benzene pari al 2,9 per cento in peso e di aromatici pari al 39,1 per cento in peso. (...) Le percentuali di benzene e composti aromatici

rilevate risultano comunque non compatibili con gli obiettivi di qualità della salute e dell'ambiente, che costituiscono attualmente il riferimento per le valutazioni di accettabilità delle emissioni da impianti industriali.

La qualità ambientale delle benzine, senza e con il piombo, deve essere regolamentata per quanto riguarda il contenuto di benzene e di aromatici. La vetustà del parco circolante, la prospettiva di una lenta catalizzazione, le difficili condizioni di impiego degli autoveicoli nelle città, il volume di traffico che si accumula nelle aree urbane comportano l'emissione continuativa di quantità assolute di inquinanti cui corrispondono livelli elevati di esposizione ».

Resta il fatto che rendere vivibili le nostre città dipende ora da un'azione congiunta vostra, del Governo, delle regioni, dei comuni e dei cittadini, che individuino un diverso modo di pensare e di gestire le città e che soprattutto affrontino da subito i punti nodali che consentano di ottenere già nel breve periodo effettivi miglioramenti della qualità dell'aria.

GIANNI FRANCESCO MATTIOLI.  
Quando è stato reso il parere della commissione tecnica ?

CARLO RIPA DI MEANA, *Ministro dell'ambiente*. È recente poiché si riferisce al periodo 1991-1992. Non sono in grado di dirle la data esatta ma il dottor Corrado Clini, che me lo ha trasmesso per l'audizione odierna, potrà comunicarla in giornata.

Non a caso, e lo ha ricordato bene il ministro Tesini, è stata sottoposta a critiche vivaci la proposta del *car pool*: evidentemente perché con quella proposta si è intaccata la convinzione radicata di un uso esclusivo e personale dell'auto, che è una delle cause principali dell'aumento del traffico.

Questa premessa mi consente di rispondere speditamente agli onorevoli Calzolaio, Rapagnà e Mattioli.

Il decreto riguarda non solo i comuni indicati espressamente e nominativamente

ma anche tutti quelli che volontariamente intendano disporre quelle misure. Nella documentazione che consegno alla Commissione vi è un elenco dettagliato e puntuale, comune per comune, aggiornato alla data di ieri, relativo all'insediamento dei comitati tecnici e ai piani operativi — non ho il tempo di darne lettura ma potrete ricavare tutti i dati che vi interessano — a due mesi e due giorni dalla firma del decreto e a quasi due mesi dalla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

**GIANCARLO GALLI.** Ogni comune può assumere tutti i provvedimenti, compresa la sospensione del traffico, contenuti nel decreto ?

**CARLO RIPA DI MEANA, Ministro dell'ambiente.** Sì, li possono assumere volontariamente.

Colgo l'occasione per rispondere alle domande su Terni e Ancona. Anche questi comuni potranno affiancarsi alle altre città predisponendo un accordo di programma con la provincia.

**GIANCARLO GALLI.** Possono assumere quei provvedimenti per qualunque tipo di strada, quindi anche per le autostrade e le strade statali e provinciali ?

**CARLO RIPA DI MEANA, Ministro dell'ambiente.** È indispensabile il rilevamento.

**GIANCARLO TESINI, Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.** Altrimenti si cadrebbe nell'arbitrio.

**CARLO RIPA DI MEANA, Ministro dell'ambiente.** È necessario un sistema di monitoraggio.

Del pari non è stato indicato dal decreto un ordine di preferenza delle misure individuate, in quanto si è ritenuto necessario che i comuni, pur in un quadro di riferimento unitario, lo adattassero di volta in volta alle specifiche esigenze territoriali e organizzative esistenti.

Nel provvedimento sono già previsti divieti di circolazione per tutti gli autoveicoli, quindi anche per i TIR: non vedo

per quali motivi tali veicoli, particolarmente inquinanti dal punto di vista atmosferico, debbano ritenersi esclusi. Queste misure potranno essere attuate al verificarsi degli stati di allarme e attenzione da tutte le autorità comunali che deliberino l'utilizzazione del decreto. Allo stato della normativa vigente non ho però, purtroppo, il potere di disporre con ordinanza un divieto generalizzato di passaggio degli automezzi pesanti sulle strade statali che attraversano centri urbani. Il ministro Tesini ha descritto, anche risalendo a ritroso ai lavori della passata legislatura, quali sono state le ipotesi e qual è lo stato attuale delle cose. Forte dell'esperienza che ho vissuto come commissario per l'ambiente della CEE affrontando, nel negoziato con Austria e Svizzera, il problema dell'inquinamento atmosferico e acustico dei TIR nelle strette valli alpine e nelle cittadine raggiunte e « sfondate » dall'attraversamento di questi mezzi pesanti, devo aggiungere che ritengo vi siano tutte le premesse — avvisaglie se ne sono avute a più riprese — perché una situazione di quella gravità si ripresenti in buona parte della dorsale adriatica se perdurerà l'assenza di misure solutorie adeguate.

Questa è una facile profezia. Come membro del Governo e trovandomi accanto al ministro dei trasporti, intendo affrontare, spero con capacità di persuasione nei confronti dei colleghi, un problema la cui mancata soluzione ci farebbe trovare in futuro di fronte a quei blocchi stradali in parte preannunciati ed in parte attuati.

Sul pedaggio di accesso a determinate zone urbane, condivido quanto detto dal ministro Tesini. Questa misura è tra quelle che possono essere adottate nei piani di intervento operativo, sicché mi pare che sotto questo aspetto il decreto vada incontro alle esigenze rappresentate dall'onorevole Mattioli, il cui intervento accolgo come momento di stimolo per istituzionalizzare il *road pricing* quale modo normale di accesso ai centri storici, destinando le relative risorse finanziarie allo sviluppo di programmi di disinquinamento.

L'onorevole Ronchi contesta che le misure antinquinamento scattino il secondo giorno successivo a quello nel quale sia stato accertato lo stato di attenzione e di allarme. La scansione temporale è stata imposta dalla necessità non solo di disporre di un'adeguata informazione ai cittadini, ma anche di dare tempo alle amministrazioni interessate di mettere in atto le misure di supporto e di consentire alla popolazione di predisporre comportamenti adeguati.

L'esperienza delle precedenti ordinanze emanate dai ministri Ruffolo e Conte ha evidenziato come, in realtà, uno dei punti deboli fosse appunto l'insufficiente conoscenza dei provvedimenti d'emergenza da parte dei destinatari. A parte le evidenti necessità di scaglionare i tempi di valutazione dei dati, è stato previsto un maggior lasso di tempo perché la cittadinanza, solo se tempestivamente informata, possa adeguarsi senza troppi traumi ad eventuali provvedimenti di limitazione della circolazione.

Sono consapevole dei livelli elevati degli idrocarburi presenti in generale nelle aree urbane (ho già espresso alcune considerazioni a proposito della salute pubblica): in Italia poco o niente è stato fatto negli anni ottanta. L'industria petrolifera italiana ha un ritardo di quasi dieci anni rispetto alle industrie petrolifere degli altri paesi della Comunità europea, le quali sono perciò in grado di fornire sul corrispettivo mercato nazionale prodotti meno inquinanti.

Il problema è stato finalmente affrontato a cominciare dal 1991 con le misure di promozione — in questo campo anche il ritardo dell'industria automobilistica italiana è di almeno dieci anni — delle auto con marmitta catalitica, che da ora coprono, in applicazione delle direttive comunitarie, la totalità delle vendite di autovetture. Ricordo tuttavia che, su 28 milioni di automezzi circolanti, ad oggi la parte catalizzata è di 1 milione 700 mila, pari al 6-7 per cento.

ENRICO TESTA. Quando entreranno in vigore le norme del codice della strada che

riguardano le revisioni, tra cui quella relativa ai tubi di scappamento? Adesso è prevista la revisione ogni due anni.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Si comincerà con quattro anni e poi si passerà a due. Tuttavia, proprio perché esiste un problema organizzativo di grandi dimensioni e sono un po' in conflitto con l'amministrazione, abituata ad agire partendo dalla sua ottica propria dell'amministrazione e non da quella dell'utente, occorrerà del tempo. Il lavoro è enorme, ma le ricadute saranno positive.

CARLO RIPA DI MEANA, *Ministro dell'ambiente*. Considero che sia ormai tempo di affrontare anche la questione del risanamento dei serbatoi contenenti benzine ed altri composti organici volatili, ivi compresi quelli dislocati nelle stazioni di servizio, e delle modalità di riempimento dei serbatoi di benzina degli autoveicoli. Su questa materia abbiamo lavorato a lungo a Bruxelles ed è in fase di definizione una direttiva al riguardo. In Italia è venuto il momento di chiedere all'industria petrolifera, nonché a quella automobilistica, di rompere gli indugi, di uscire dalla disputa tecnologica su cui si attardano, perché le grandi scelte sono già state compiute altrove, e di prepararsi alla normativa europea, questa volta possibilmente senza i peculiari ritardi italiani.

Per quanto riguarda gli standard di qualità dell'aria, cioè i limiti massimi di concentrazione in aria degli idrocarburi e più in generale dei composti organici volatili, intendo agire a Bruxelles per accelerare al massimo la formulazione e l'approvazione di una direttiva comunitaria.

Per il tenore di benzene nelle benzine, invece, l'accordo di programma tra il Ministero dell'ambiente, il Ministero dell'industria, l'AGIP e l'Unione petrolifera garantisce al momento un autocontrollo sul tenore di benzene esteso a tutte le benzine (con o senza piombo) e a tutto il territorio nazionale, quindi non più limitato alla benzina senza piombo e ad otto città, come nell'ordinanza Ruffolo-Conte.

Questa misura, che richiede un più ampio impegno da parte delle compagnie petrolifere, ha determinato la fissazione del tenore di benzene al 3 per cento, rispetto al 2,5 per cento prima stabilito per una minore quantità di prodotto.

Si poteva fare di più? Sì, le potenzialità tecniche e produttive del sistema nazionale di raffinazione lo consentirebbero per buona parte della produzione. Sono le poche raffinerie che non hanno ancora realizzato o completato l'aggiornamento dei cicli di lavorazione — sono due e preferisco non indicarle per non accanirmi con un pubblico elemento di censura — al fine di consentire la riduzione non solo del tenore di benzene ma anche degli aromatici nel loro complesso che di fatto hanno impedito, almeno per il momento, di ottenere un accordo più avanzato.

Intendo comunque muovermi fin da ora per migliorare i termini dell'accordo, possibilmente prima della scadenza prevista dal decreto per l'aggiornamento dell'accordo stesso, e per rafforzare lo strumento conoscitivo di vigilanza costituito dalla commissione istituita ai sensi del protocollo d'intesa sui carburanti del 1989.

Intendo fare tutto il possibile per acquisire una esaustiva ed affidabile base conoscitiva sul tenore di benzene e di aromatici nelle benzine messe in commercio e sulle capacità e caratteristiche produttive delle raffinerie, e nello stesso tempo per ottenere l'impegno per un miglioramento della qualità dei carburanti, in linea con quanto sta avvenendo in altri paesi sviluppati. Ciò anche attraverso provvedimenti che comportino la riduzione o invece l'aumento del carico fiscale a seconda che il tenore della sostanza nociva (il benzene in particolare) sia inferiore o superiore ad una certa soglia.

È vero, onorevole Galli, che il decreto non è la bacchetta magica che restituisce l'aria pulita alle città. Lei ha svolto oggi considerazioni che condivido, soprattutto in relazione alla necessità di superare la tradizione anche di schieramento politico, quindi le precedenze, le priorità, le attribuzioni...

GIANCARLO GALLI. La mia era una semplice constatazione.

CARLO RIPA DI MEANA, *Ministro dell'ambiente*. ...per la gravità e per l'urgenza della materia. Faccio mie quelle considerazioni, in particolare per quanto riguarda il collasso del sistema del trasporto pubblico, a partire dall'incertezza di dottrina relativa alle tariffe e all'inconsistenza dei nuovi apporti.

A questo proposito confermo, dopo aver consultato la FIAT, le notizie preoccupantissime rispetto non solo al declino della produzione di autobus cittadini, ma anche al parallelo crollo di commesse da parte delle amministrazioni.

GIANCARLO GALLI. Sono tre anni che non si investe nulla!

CARLO RIPA DI MEANA, *Ministro dell'ambiente*. Bisogna considerare che gli investimenti statali (se le mie informazioni sono accurate) non sono stati completati da parte degli enti locali.

Occorre comunque tenere conto che il decreto è uno strumento volto ad intervenire per modificare questa situazione, ma che va naturalmente affiancato e coordinato con gli interventi di fondo.

Ricordo che già in molte città esiste una rete fissa di rilevamento della qualità dell'aria, come nelle aree urbane di Torino, Milano, Venezia, Modena, Reggio Emilia, Bologna, Genova, Firenze, Roma, Napoli, Bari, e tra breve anche a Catania e a Palermo, attraverso i finanziamenti DISIA, e che tutte stanno cercando di adeguarsi ai criteri di rilevamento previsti dal decreto ministeriale del 20 maggio 1991, cioè a metodi unitari per tutto il territorio nazionale.

Non è pertanto esatto che vi sia stata una sottovalutazione dei necessari presupposti conoscitivi. Anzi è proprio in senso contrario che si è svolta l'attività del ministero che con il decreto ministeriale del 10 gennaio 1992 ha finanziato con oltre cento miliardi i programmi di rilevamento o disinquinamento atmosferico e acustico proposti dalle regioni per le aree urbane di

Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Catania e Palermo.

I programmi avviati nel marzo 1992 dovrebbero essere completati nel febbraio di quest'anno e sono volti essenzialmente al potenziamento del monitoraggio e ad interventi di risanamento ambientale.

Non ci siamo occupati di regolamentare anche l'inquinamento acustico perché il problema è di difficile soluzione nell'immediato, come è stato dimostrato dall'assoluta inattuazione della relativa disposizione inserita nell'ordinanza Ruffolo-Conte.

Solo attraverso un impensabile blocco totale del traffico, ovvero modifiche strutturali (quali modifiche del manto stradale, dispositivi automobilistici e pannelli anti-rumore) attuabili nel lungo periodo, possono ottenersi risultati evidenti di riduzione del rumore proveniente da sorgenti mobili, mentre per le sorgenti fisse si è già provveduto con il decreto ministeriale del 1° marzo 1991. Confido in una sollecita approvazione della legge quadro in discussione (proprio ieri sono stato in Commissione ambiente del Senato dove si sta concludendo la fase finale di quel lavoro) per poter avviare le necessarie iniziative di riduzione del fenomeno.

Da parte di molti componenti la Commissione ambiente, mi è stato chiesto di « rispondere » all'intervento del sindaco di Roma Franco Carraro. In realtà non ho molto da « rispondere », visto che le premesse dalle quali partiamo sono divergenti: per i tecnici del Ministero dell'ambiente, infatti, l'inquinamento urbano è dovuto prevalentemente al traffico veicolare, soprattutto per gli inquinanti che generalmente fanno scattare lo stato di attenzione e di allarme.

Il presidente Cerutti mi ha poi chiesto di documentare in modo chiaro ed oculato in quale misura l'inquinamento da traffico partecipa all'inquinamento complessivo, preoccupato, come tutti noi, di disporre di un quadro aggiornato che risulterà, ben inteso, molto variegato data l'incidenza del riscaldamento domestico e degli uffici in relazione al regime climatico delle diverse

aree urbane delle città italiane. Fornirò comunque questi dati.

L'incidenza delle emissioni degli impianti di riscaldamento è rilevante nelle zone con clima freddo del paese o comunque nei periodi particolarmente freddi della stagione invernale. Non vi è dubbio che i dieci giorni di gelo che abbiamo attraversato all'inizio dell'anno abbiano avuto una parte acuta nella crisi da cui sembra stiamo uscendo in queste ore. L'incidenza delle emissioni di origine industriale è significativa nelle zone più industrializzate del paese.

Si potrà discutere sull'incidenza, sicuramente rilevante, delle condizioni meteorologiche, ma sta di fatto che se non ci fossero automezzi circolanti, la qualità dell'aria sarebbe notevolmente migliore. Su ciò credo di avere il supporto di copiosa letteratura scientifica, nazionale ed internazionale, ed il concorde avviso della CEE che, con una serie di direttive volte alla riduzione delle emissioni veicolari, ha dichiarato guerra aperta ai gas di scarico.

D'altra parte, l'esperienza estera e di alcune città italiane, sia pure di dimensioni non grandi, ha dimostrato che, con piani di intervento preventivamente messi a punto e in atto, si può fare molto per ridurre la frequenza di episodi acuti ed il superamento dei limiti del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1983. Non solo ma se condivido l'opinione del sindaco Carraro che adeguati finanziamenti potrebbero dar luogo a strutture risolutive, ritengo doveroso che le pubbliche autorità adottino, anche in assenza di finanziamenti, tutti gli accorgimenti che possono contribuire ad un miglioramento della situazione.

Il sindaco Carraro ha lamentato in quest'aula l'insufficienza dei finanziamenti e ha ammesso uno stato di impotenza. Non comprendo però per quale motivo si debbano ritenere inutili ed incomprensibili palliativi i tentativi di trovare soluzioni di breve periodo, adottando una serie di misure di carattere preventivo e non solo di emergenza, che non sono molto costose e possono portare immediato sollievo.

Sono anni che a Roma, ed anche nelle altre città, si parla di una soluzione definitiva del problema del traffico urbano, che ha ormai il fascino dell'irraggiungibile fata Morgana: eppure da anni si potrebbe attuare il completamento, il recupero ad uso urbano, e l'integrazione di linee ferroviarie e tranviarie esistenti, sottoutilizzate o abbandonate. Mi riferisco a quanto ha scritto ieri su un articolo de *Il Messaggero*, il quotidiano romano più diffuso, l'ingegnere Lorenzo Necci, a proposito dell'anello ferroviario, in buona parte realizzato 50 anni fa, riguardante le linee Roma-nord, Roma-Pantano, Roma-Viterbo e Roma-Ostia, per un totale di 350 chilometri di sistema con penetrazioni e distribuzioni sull'area metropolitana romana.

Eppure la realizzazione del sistema integrato, costituito da queste linee e da una rete di parcheggi di scambio con un bus navetta, a fronte di vantaggi relevantissimi per il traffico, non comporterebbe ingenti finanziamenti: l'ingegnere Necci indicava per l'intero decennio la somma di 4.500 miliardi di lire.

Sono convinto — lo ripeto — che l'adozione ed il potenziamento di corsie preferenziali, di strade riservate ai mezzi pubblici, la creazione di comunità tariffarie tra i diversi vettori, la migliore informazione sui percorsi e gli orari degli autobus (a Roma è persino impossibile conoscere l'orario di partenza di qualsiasi autobus dal capolinea !)...

ENRICO TESTA. ...e nemmeno l'itinerario! (*Si ride*).

CARLO RIPA DI MEANA, *Ministro dell'ambiente*. ...l'istituzione di aree di sosta a pagamento o l'impiego diffuso di barriere fisiche per combattere la sosta selvaggia, siano tutte misure che determinerebbero nell'immediato un incentivo all'uso del mezzo pubblico.

ROSA FILIPPINI. Signor ministro, vedo che tollera interruzioni...

Lei ha citato l'ingegnere Necci, che anch'io considero uno dei migliori *manager* del settore pubblico, il quale però ha

dimenticato di dire che in merito all'anello ferroviario, di cui al protocollo d'intesa con la città di Roma, le ferrovie dello Stato hanno richiesto l'autorizzazione al comune capitolino ad edificare sulle loro aree, rese disponibili da questo progetto, per oltre 800 mila metri cubi di residenziale. Questo semplice problema blocca da almeno due anni il protocollo d'intesa.

CARLO RIPA DI MEANA, *Ministro dell'ambiente*. La ringrazio di questa informazione che non era contenuta nell'articolo cui mi sono riferito.

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Devo fare anch'io una precisazione: noi prevediamo determinati investimenti attraverso programmi di valorizzazione delle aree dismesse dalle ferrovie; quindi esiste un confronto aperto con gli enti locali.

ROSA FILIPPINI. Vi è stato un blocco della protesta da parte delle opposizioni, e personalmente sarei stata disponibile ad individuare qualche soluzione, ma una bella colata di cemento non è quello che ci vuole a Roma!

GIANCARLO TESINI, *Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. A me risulta che la maggior parte di questi interventi sono mirati a realizzare determinate valorizzazioni, come per esempio centri commerciali; è necessario però che i comuni collaborino, altrimenti è difficile trovare giuste soluzioni.

CARLO RIPA DI MEANA, *Ministro dell'ambiente*. Quanto all'evidente incidenza delle condizioni meteorologiche sullo smog, ricordo che una delle novità del decreto è proprio quella di creare un collegamento istituzionale tra servizio meteorologico dell'aeronautica ed organo tecnico. È vero che tale servizio non ha una particolare esperienza per rilevamenti a bassissima quota, ma è anche vero che ha già fornito preziose anticipazioni le quali,

nella maggior parte dei casi, hanno permesso all'organo tecnico di intervenire.

Devo da ultimo segnalare, per rispondere all'onorevole Filippini, che il decreto si coordina e sarà coordinato con le disposizioni attuative del codice della strada. Voglio qui dichiarare che condivido la posizione del Ministro dei trasporti, da me sostenuta anche nel Consiglio dei ministri, per l'estensione al GPL ed al metano di quanto previsto per altri sistemi, ma che purtroppo non ha trovato ascolto maggioritario nell'ambito del Governo. È una questione su cui si deve tornare e conto sull'appoggio del Parlamento.

I criteri di individuazione delle cosiddette zone urbane particolarmente vulnerabili sono stabiliti secondo i criteri previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 285 del 1992.

In futuro, quando il ministro dei trasporti avrà fissato i criteri per l'adozione dei piani per il traffico, si porranno eventuali problemi di armonizzazione, attuabili attraverso il concerto con il ministro dell'ambiente, previsto per l'aggiornamento annuale dell'ordinanza.

Nel concludere, mi scuso per il tempo impiegato, ma dovevo riferire su questioni importanti.

**PRESIDENTE.** Ringrazio i ministri per aver partecipato alla nostra audizione; invito il ministro Ripa di Meana a consegnare alla Commissione la sua corposa relazione, che sarà oggetto di ulteriore lettura ed approfondimento.

**ROBERTO CASTELLI.** Mi scusi, signor ministro, ma le avevo rivolto talune domande sulle questioni concernenti le due ruote: prendo atto, e me ne dispiace, che non vi è stata risposta.

**PRESIDENTE.** Ho letto che anche la moglie del ministro utilizza la motoretta...

**ROBERTO CASTELLI.** Non mi sembra il caso di sottovalutare la questione, so-

prattutto se si considera che in Italia il settore delle due ruote impiega molte persone e la bilancia dei pagamenti è in attivo: quindi non è uno scherzo!

**PRESIDENTE.** Non intendevo dire che fosse uno scherzo.

**CARLO RIPA DI MEANA, Ministro dell'ambiente.** Mi scuso con lei per l'omissione; talvolta questi incontri, che si svolgono in giorni diversi, fanno sì che si verifichi qualche caso involontario di silenzio ed omissione.

Per riparare le risponderò con una lettera; posso dirle che sono molto sensibile al problema e le anticipo che sono favorevole al rafforzamento di questo tipo di trasporto.

**ROBERTO CASTELLI.** Riteniamo interessante conoscere l'orientamento del Governo, poiché intendiamo presentare un emendamento.

Il problema del divieto alla circolazione delle due ruote, previsto soltanto per alcuni tipi di motoveicoli, è tale che merita maggiore approfondimento.

**CARLO RIPA DI MEANA, Ministro dell'ambiente.** Da parte mia loavrà, e spero che sia soddisfacente.

**PRESIDENTE.** Ringrazio nuovamente i ministri per il contributo dato ai nostri lavori; sono convinto che ciascun membro della Commissione vorrà approfondire le tematiche affrontate oggi per trarne conclusioni politiche.

**La seduta termina alle 13,50.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia alle 18.

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

A L L E G A T O

*(Documentazione presentata dal ministro dell'ambiente)*

PAGINA BIANCA

## RISCHI SANITARI PER L'ESPOSIZIONE A CARBURANTI

### 1. MORTALITA' NELLA POPOLAZIONE ITALIANA

1.1 I dati di mortalità nella popolazione italiana evidenziano, tra le cause di morte, la prevalenza delle malattie cardiocircolatorie, seguite dai tumori maligni e dalle malattie respiratorie. Il dato nazionale è omogeneo a quello degli altri Paesi industrializzati e maggiormente sviluppati, e sta ad indicare la crescita progressiva di patologie croniche e degenerative "figlie del progresso". Allo sviluppo di tali patologie concorrono diversi fattori: le abitudini di vita e alimentari, la crescita dell'età media e la disponibilità di farmaci di "mantenimento", l'inquinamento dell'ambiente.

1.2 Studi epidemiologici realizzati su popolazioni esposte a rischi ambientali, sia nei luoghi di lavoro che negli ambienti di vita, mettono in evidenza il particolare ruolo che taluni inquinanti specifici hanno nella genesi di malattie croniche e di tumori maligni: possiamo ricordare l'asbesto, le ammine aromatiche, il cloruro di vinile, il benzene, il benzo(a)pirene, i metalli pesanti tra i quali principalmente piombo e - cromo-mercurio -, senza dimenticare anidride solforosa ed ossidi di azoto, ossido di carbonio. Questi prodotti, da soli o combinati fra di loro, sono la causa di patologie ben note o possono essere concausa di altre malattie.

### 2. INQUINAMENTO DA TRAFFICO E PATOLOGIA DELLE POPOLAZIONI

2.1 Il 95% del contenuto di benzene nell'aria è dovuto al traffico automobilistico. Lo stesso ordine di grandezza vale per il monossido di carbonio.

Il contenuto nell'aria di idrocarburi policiclici aromatici, in particolare per quanto si riferisce al benzo(a)pirene, è dovuto per l'80% agli scarichi delle auto.

Il contenuto di piombo nell'aria dipende quasi esclusivamente dagli scarichi delle auto.

Il contenuto di ossidi di azoto nell'aria dipende per circa il 75% dal traffico automobilistico, mentre per l'anidride solforosa il traffico contribuisce per una quota inferiore al 50%.

Non vanno poi dimenticate né la presenza di particolato respirabile, che spesso è costituito da

particelle carboniose derivanti da una cattiva combustione dei motori (nerofumo), né le fibre di asbesto in parte prodotte dall'attrito di freni e frizioni e in gran parte derivanti dalla risospensione -provocata dal traffico autoveicolare- delle fibre depositate al suolo generate dallo sgretolamento di pareti superficiali e coperture di edifici.

- 2.2 Se si considera che benzene, benzo(a)pirene e asbesto sono prodotti cancerogeni, che il monossido di carbonio comporta gravissimi danni acuti e importanti danni cronici, che il piombo è all'origine di gravi malattie d'organo e sistemiche; che gli ossidi di azoto e di zolfo hanno gravi effetti irritativi e sono causa di specifiche malattie d'organo; se si considera inoltre che nel nostro paese gli assetti viari nelle aree urbane e la vetustà del parco automobilistico concorrono a determinare condizioni non ottimali di funzionamento dei motori con conseguente aumento delle emissioni autoveicolari;

**RISULTA EVIDENTE CHE IL TRAFFICO AUTOVEICOLARE HA ASSUNTO IL RUOLO DELLA MAGGIORE E PIU' DIFFUSA FONTE DI INQUINAMENTO CHIMICO.**

### **3. LE MISURE PER LA RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO DA TRAFFICO**

#### **3.1 Le direttive comunitarie**

Dal 1982 la Comunità Europea ha sviluppato una iniziativa normativa per la riduzione dell'inquinamento da traffico articolata su due obiettivi:

- a) modificare gli apparati motore per aumentare l'abbattimento delle emissioni dei gas di scarico, e diminuire il consumo di carburante;
- b) migliorare la qualità dei carburanti.

Fino ad oggi le direttive hanno

- fissato standard progressivamente più restrittivi per le emissioni, fino a rendere obbligatorie dal 1.1.1993 le marmitte catalitiche e analoghi dispositivi ecologici per le auto diesel;
- ridotto a livelli insignificanti il piombo nelle benzine ed hanno progressivamente incentivato la diffusione delle benzine senza piombo;

- sviluppato una iniziativa normativa per la riduzione dell'inquinamento da traffico articolata su due obiettivi:
  - a) modificare gli apparati motore;
  - b) migliorare la qualità dei carburanti;
- fissato un limite, seppure alto (5% in peso), per il benzene;
- progressivamente ridotto il tenore di zolfo nei gasoli (fino allo 0.05 del 1995).

### 3.2 La normativa italiana

L'Italia ha recepito tutte le direttive CEE. Tuttavia, contestualmente alla riduzione del contenuto di piombo ed alla corrispondente diffusione di benzina senza piombo, l'Italia avrebbe dovuto adottare una norma (prevista dal D.M. 214/88) per fissare le caratteristiche delle benzine allo scopo di evitare che i nuovi carburanti avessero una qualità ambientale peggiore delle benzine con il piombo.

In particolare si doveva evitare che alla eliminazione del piombo corrispondesse un aumento di additivi ad alta pericolosità, quali benzene e composti aromatici.

Tale norma, più volte riproposta dal Ministro dell'Ambiente (DPCM sulle caratteristiche dei carburanti e dei combustibili) non è mai stata adottata per obiezioni interne ed esterne al Governo.

## 4. I RISCHI AMBIENTALI E SANITARI DELLE BENZINE

### 4.1 Lo studio della Commissione Consultiva Tossicologica Nazionale

- a - La Commissione Consultiva Tossicologica Nazionale, su incarico del Ministro della Sanità, ha effettuato uno studio (concluso nel luglio 1990) per conoscere se l'introduzione di benzine senza piombo comportava un aumento delle concentrazioni ambientali di benzene e idrocarburi policiclici aromatici, e se tale aumento determina incremento del rischio di cancro per la popolazione.

- b - La Commissione ha elaborato le proprie stime e previsioni assumendo come riferimento i dati sulla composizione delle benzine senza piombo dal 1988.

Tali dati (4.5% in peso di benzene e 51.4% in peso di composti aromatici) mettono in evidenza che nel 1988, rispetto alla benzina con piombo, nella benzina senza piombo era rilevabile un aumento dal 37.4% al 51.4% in peso degli idrocarburi aromatici e dal 3.6% al 4.5% in peso del benzene.

Un tale aumento, qualora rimanesse costante nel tempo, secondo la Commissione potrebbe determinare un aumento dei casi di leucemia (228 + 1627) e di decesso per cancro polmonare (0 + 3529) nella popolazione italiana a partire dal 1991 e per la durata della vita media (74 anni).

- c - La Commissione riconosce che la catalizzazione delle auto costituisce un forte fattore di riduzione del rischio, ma solleva due obiezioni

\* > ai ritmi attuali, una completa catalizzazione del parco autoveicolare richiede almeno 20 anni;

\* > non è garantita dalle attuali norme l'efficienza del parco autoveicolare catalizzato.

#### 4.2 Le valutazioni sulla qualità delle benzine nel periodo 1991-1992

- a - Il Comitato Tecnico (che gestisce la convenzione tra Ministero Ambiente e Industria con AGIP PETROLI, Unione Petrolifera, FIAT) ha esaminato i dati raccolti mediante la rilevazione sulla qualità delle benzine senza piombo nel 1991 e nel 1992.

Tali dati, rappresentativi di tutta la produzione petrolifera italiana, mettono in evidenza un contenuto di benzene pari al 2.9% in peso e di aromatici pari al 39.1% in peso.

- b - I valori rilevati nel 1991 sono di gran lunga inferiori a quelli del 1988 assunti come riferimento dalla Commissione Consultiva Tossicologica, e di conseguenza il rischio stimato dalla Commissione risulta superiore.

\* Tuttavia, le percentuali di benzene e composti aromatici rilevate risultano comunque non compatibili con gli obiettivi di qualità della salute e dell'ambiente, che costituiscono

attualmente il riferimento per le valutazioni di accettabilità delle emissioni da impianti industriali .

## 5. CONCLUSIONI

\* 5.1 Il contenuto delle benzine deve essere regolamentato

\* La qualità ambientale delle benzine, senza e con il piombo, deve essere regolamentata per quanto riguarda il contenuto di benzene e di aromatici.

\* La vetustà del parco circolante, la prospettiva di una lenta catalizzazione, le difficili condizioni di impiego degli autoveicoli nelle città, il volume di traffico che si accumula nelle aree urbane comportano l'emissione continuativa di quantità assolute di inquinanti cui corrispondono livelli elevati di esposizione.

La situazione italiana richiede dunque di intervenire con urgenza sulla qualità dei carburanti anche con norme aggiuntive e più restrittive rispetto alle Direttive CEE.

---

XI LEGISLATURA — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 GENNAIO 1993

---

**DECRETO INTERMINISTERIALE 12.11.92****STATO DI ATTUAZIONE AL 13.01.93**

COMUNE	AUTORITA' COMPETENTE	COST. ORG. TECN.	PIANI OPERATIVI
TORINO	SINDACO	SI	SI-PROVVISORIO
MILANO	REGIONE	SI-AL VISTO DEL COMMISSARIO DI GOVERNO	NO
VENEZIA	SINDACO	SI	SI-PROVVISORIO
BOLOGNA	SINDACO	SI	SI-PROVVISORIO
FIRENZE	SINDACO	SI	SI-PROVVISORIO
ROMA	SINDACO	DELIBERA IN CORSO DI ADOZIONE	NO
LUCCA	SINDACO	SI	L'INSTALLAZIONE DELLA RETE DI RILEVAMENTO CONSENTIRA' L'ENTRATA IN VIGORE DELLE PROPOSTE DI PIANO GIA' ALLO STUDIO DAL 1.10.93
MODENA	SINDACO	SI	SI-PROVVISORIO
REGGIO EMILIA	SINDACO	SI	SI-PROVVISORIO

- GENOVA** LA GIUNTA REGIONALE HA APPROVATO UNA DELIBERA, ATTUALMENTE ALL'ATTENZIONE DEL CONSIGLIO REGIONALE, CHE INDIVIDUA NELLA PROVINCIA L'AUTORITA' COMPETENTE. L'AREA INTERESSATA DAL PROVVEDIMENTO E' L'INTERA AREA METROPOLITANA DI GENOVA E GLI INTERVENTI SONO QUELLI RICOMPRESI NEL PIANO DI ADEGUAMENTO DEL TRAFFICO GIA' APPROVATO DUE ANNI ADDIETRO.
- PESCARA** GLI ATTI ADOTTATI DALLA GIUNTA REGIONALE SONO AL VISTO DEL COMMISSARIO DI GOVERNO PER L'ESECUTIVITA'. IL COMUNE DI PESCARA HA COMUNQUE PREDISPOSTO GLI ATTI PER LA FORMALE COSTITUZIONE DELL'ORGANO TECNICO E DI UN PIANO OPERATIVO PROVVISORIO DI INTERVENTI.
- NAPOLI** IL PROVVEDIMENTO ADOTTATO DALLA REGIONE INDIVIDUA NEL SINDACO L'AUTORITA' COMPETENTE. FORMALMENTE LA DELIBERA DELLA GIUNTA REGIONALE E' AL VISTO DEL COMMISSARIO DI GOVERNO PER L'ESECUTIVITA'.
- BARI** IL COMUNE DI BARI HA FORMALMENTE COSTUTUITO CON DELIBERAZIONE 4670 DEL 9.12.92 UN PROPRIO ORGANO TECNICO PER LE PROBLEMATICHE RELATIVE ALL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO DELLA CITTA', CHE E' IMPEGNATO NEL LICENZIARE A BREVE SCADENZA UNA SERIE DI MISURE IN MATERIA DI CONTENIMENTO DELLE EMISSIONI IN ATMOSFERA. IL COMUNE E' IN ATTESA CHE LA REGIONE PUGLIA CONFERMI O MENO LA COMPETENZA SULLA BASE DI QUANTO PREVISTO ALL'ART. 3, COMMA 4 DEL DM. 12.11.1992.
- PALERMO  
CATANIA** LA REGIONE HA INDIVIDUATO NEI SINDACI LE AUTORITA' COMPETENTI CON PROPRIO DECRETO IN CORSO DI PUBBLICAZIONE SULLA GAZZETTA UFFICIALE REGIONALE. LA REGIONE HA ANCHE INDIVIDUATO NEI TERRITORI DEI COMUNI DI MESSINA E DI SIRACUSA DUE NUOVE AREE PARTICOLARMENTE ESPOSTE A RISCHIO DI INQUINAMENTO ATMOSFERICO.  
I COMUNI DI PALERMO E DI CATANIA DICHIARANO DI AVER PREDISPOSTO I PROVVEDIMENTI RELATIVI ALLA COSTITUZIONE DEGLI ORGANI TECNICI E DEI PIANI DI INTERVENTO DI CUI ALL'ART. 5 DEL DM. 12.11.1992.

PRINCIPALI CONTENUTI DELLE MISURE ADOTTATE

- TORINO : PROVVEDIMENTI SUL TRAFFICO
- VENEZIA : PROVVEDIMENTI SUL TRAFFICO CHE IMPONGONO ANCHE INTERVENTI STRUTTURALI FINALIZZATI ALLA FLUIDIFICAZIONE.  
POTENZIAMENTO DEI SERVIZI PUBBLICI, ISTITUZIONE DI NUOVE CORSIE PREFERENZIALI PER MEZZI PUBBLICI, ESTENSIONE DELLE AREE PEDONALI ETC.  
CONVERSIONE A METANO DEGLI IMPIANTI TERMICI ALIMENTATI AD OLIO COMBUSTIBILE.
- BOLOGNA : PROVVEDIMENTI SUL TRAFFICO  
RIDUZIONE DELLA TEMPERATURA NEGLI AMBIENTI ABITATIVI  
RIDUZIONE DEI CICLI PRODUTTIVI.
- FIRENZE : PROVVEDIMENTI SUL TRAFFICO, ISTITUZIONE DI NUOVE CORSIE PREFERENZIALI, ESTENSIONE ZONE PEDONALI E PISTE CICLABILI.  
MAGGIORE PENETRAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO.
- MODENA : PROVVEDIMENTI SUL TRAFFICO  
NUOVA DISCIPLINA DEGLI IMPIANTI DI RISCALDAMENTO.
- REGGIO EMILIA : PROVVEDIMENTI SUL TRAFFICO  
RIDUZIONE DELLA TEMPERATURA NEGLI AMBIENTI ABITATIVI  
SOSPENSIONE DEI LAVORI STRADALI.