

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 MARZO 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

La seduta comincia alle 10,25.

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

Audizione del ministro dell'ambiente, onorevole Valdo Spini.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del ministro dell'ambiente, onorevole Valdo Spini, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato del trasporto pubblico locale, in vista della ristrutturazione del settore e della riforma della legge n. 151 del 1981. Ringrazio il ministro per essere intervenuto ai nostri lavori.

VALDO SPINI, Ministro dell'ambiente. Naturalmente fornirò un contributo alla vostra indagine conoscitiva ma, essendo un ministro di nuova nomina, mi aspetto dal dibattito indicazioni utili per la mia attività. Non vi è dubbio che l'interdipendenza tra la lotta all'inquinamento urbano ed il potenziamento del trasporto pubblico locale sono due fatti strettamente connessi: solo con una seria politica ed una puntuale programmazione nel settore potremo rendere vivibili le nostre città. In questo senso è il decreto anti-smog del 20 novembre 1992, emanato dal mio predecessore il quale, nel definire un quadro di riferimento unitario per l'adozione da parte delle regioni e dei comuni delle misure volte a prevenire episodi acuti di inquinamento ed a contenere entro limiti di accettabilità le concentrazioni di inquinanti, ha individuato proprio nell'incentivazione della circolazione dei mezzi pubblici e nella corrispondente

dissuasione e limitazione dell'uso di quelli privati gli strumenti principali per un'efficace politica antinquinamento.

In tal senso è anche la politica di finanziamenti del Ministero dell'ambiente, la quale ha dovuto fronteggiare la grave crisi dell'industria nazionale, rilevabile dal crollo delle ordinazioni: 1.600 immatricolazioni di autobus urbani nel 1992, a fronte di 2.700, 2.100 e 2.800 rispettivamente nel 1988, 1989, 1990. Le fabbriche dell'IVECO vedono in cassa integrazione i propri operai e nelle città scarseggiano gli autobus per il trasporto pubblico.

Come è noto, l'articolo 4 della legge n. 385 del 1990 in materia di trasporti ha previsto nel triennio 1990-1992 la concessione di contributi alle aziende di pubblico trasporto per la diminuzione del carico inquinante delle emissioni di scarico degli autobus circolanti al fine di ridurre l'inquinamento delle aree urbane. Sulla base delle istanze di finanziamento pervenute entro il termine di scadenza del 31 dicembre 1992 abbiamo finora emanato o stiamo emanando i seguenti provvedimenti di concessione contributi, a fronte di una disponibilità di complessivi 30 miliardi: ATAC di Roma circa 20 miliardi; AMT di Genova e AMTB di Bari circa 1,2 miliardi ciascuno; ATC di Bologna 0,9 miliardi circa; ATACS di Salerno 1,6 miliardi circa; COTRAN di Ancona 0,3 miliardi circa.

Come forse avrete appreso nel corso di altre audizioni parlamentari, sto predisponendo a marce forzate il nuovo piano triennale di tutela ambientale, perché nel bilancio del mio dicastero ho trovato 1.700 miliardi da spendere per gli anni 1992-1993-1994. Sfortunatamente non ho trovato nessun atto finalizzato a svolgere

questo compito e quindi ho messo i miei uffici al lavoro per provvedervi nei tempi più ristretti possibili, dovendo impegnare tali spese entro il 1993. Aggiungo che la Commissione ambiente della Camera mi ha confortato in tal senso, promettendomi di predisporre un progetto di legge di sveltimento delle procedure, senza il quale, pur con tutta la mia buona volontà, non mi sarebbe possibile intervenire. L'ambiente, non solo bisogna propagarlo, ma anche curarlo in termini legislativi ed amministrativi.

Nel nuovo piano triennale di tutela ambientale il ministero assume l'impegno di guardare con attenzione alle risorse relative al trasporto pubblico, cercando di mantenerle, se non di incrementarle, come soluzione alla grave morsa dell'inquinamento atmosferico nelle aree metropolitane ed urbane, con particolare riguardo alla sperimentazione di carburanti puliti, di motorizzazioni a basso potere inquinante ed allo sviluppo di sistemi leggeri di mobilità urbana collettiva (tramvie). Dunque potenziamento del trasporto locale quale strumento per abbattere l'inquinamento dei centri urbani. Sotto questo aspetto ritengo inaccettabile che la legge n. 151 del 1981 non preveda alcuna disposizione di salvaguardia ambientale né intraveda la stretta interconnessione tra sviluppo del trasporto pubblico e diminuzione dell'inquinamento urbano. Qualsiasi modifica di tale normativa, a mio parere, dovrà pertanto sottolineare tale stretta connessione, in modo da stabilire a chiare lettere che i piani regionali dei trasporti devono essere predisposti in connessione non solo con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico, ma anche e soprattutto con i programmi di disinquinamento atmosferico. Del resto la stessa legge n. 385 del 1990 in materia di trasporti ha espressamente previsto la concessione di contributi alle aziende di pubblico trasporto per la diminuzione del carico inquinante delle emissioni di scarico.

Vari provvedimenti si sono succeduti per l'abbattimento dello smog urbano: mi riferisco in particolare, oltre al già citato

decreto antismog del novembre 1992, alla circolare del ministro per le aree urbane n. 1196 del 28 maggio 1991, concernente gli indirizzi attuativi per la pianificazione del traffico urbano, alle ordinanze ministeriali Ruffolo-Conte del 20 novembre 1991 e del 28 dicembre 1991, concernenti misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento atmosferico e del rumore in 11 comuni italiani ed al decreto del Presidente della Repubblica del 10 gennaio 1992, recante l'atto di indirizzo e coordinamento in materia di inquinamento urbano. Ricordo inoltre che i cittadini si sono trovati in situazioni di difficoltà perché era necessario abbattere il tasso di inquinamento nelle città anche attraverso la circolazione delle auto a targhe alterne, che ha provocato una serie di disagi nella normale attività; siamo comunque disponibili ad intervenire sulle cause a monte di questa vicenda. L'esperienza ha dimostrato che un'incentivazione del trasporto locale può incidere efficacemente, e probabilmente in via risolutiva, sulle emissioni inquinanti se inquadrata in un ambito più generale di misure volte a disincentivare il trasporto privato.

È necessario però che i trasporti pubblici siano veramente competitivi e sostitutivi di quelli privati e che vi siano misure di carattere realmente inibitorio dell'uso del mezzo privato. Sotto il primo aspetto segnalo l'opportunità di predisporre e mettere in atto programmi di potenziamento dei servizi collettivi di trasporto che, contrariamente al passato, siano di più rapida realizzazione e abbiano costi minori dei progetti realizzati o avviati nel passato. Ricordo inoltre l'utilità di assegnare strade ai mezzi pubblici e di estendere, migliorandone la protezione, le corsie preferenziali già esistenti, nonché di consentire l'accesso ai centri storici o ad altre aree urbane solo ai mezzi pubblici.

È altresì indispensabile favorire la creazione di parcheggi di scambio, dando eventualmente in concessione ai privati sia l'impianto sia l'esercizio di tali parcheggi al fine di superare le strozzature

che hanno limitato l'attuazione della legge Tognoli al 15-20 per cento dei 200 mila posti auto previsti; tuttavia siamo ancora ben lontani dal raggiungere questo obiettivo. Occorrerebbe altresì localizzare questi parcheggi in punti veramente strategici, che consentano l'accesso al maggior numero possibile di linee di trasporto.

Sotto il secondo aspetto una corretta pianificazione del traffico urbano dovrebbe prevedere disincentivi all'uso del mezzo privato. Più che misure generalizzate di divieto alla circolazione, che incidono indiscriminatamente ed in maniera sporadica su tutti gli utenti, si dovrebbero sperimentare misure che hanno già ottenuto risultati positivi in altri paesi: il pedaggio per l'accesso a determinate zone urbane, ipotesi che negli ultimi mesi è stata esaminata con attenzione da importanti municipalità, ovvero il divieto di accesso, anche eventualmente limitato a determinate fasce orarie, delle autovetture in determinate aree della città, nonché strumenti di mobilità alternativi che in alcune città possono conseguire sicuri effetti positivi.

D'accordo con il ministro Conte ritengo utilissimo vincolare i piani regolatori alla previsione di piste ciclabili, mentre mi parrebbe auspicabile prevedere sistemi di meccanizzazione dei percorsi pedonali - tipo quelli adottati nella città di Perugia, dove hanno ben funzionato scale mobili, ascensori e nastri trasportatori - al fine di ottenere una rete che consenta all'utenza di usufruire di trasporti pubblici celeri e il più possibile diffusi.

Consentitemi di sottolineare l'importanza che nella pianificazione dei grandi interventi in materia di infrastrutture di trasporto assumono, tra gli obiettivi prioritari, la protezione ambientale e la decongestione del traffico locale. La soluzione dei problemi di mobilità urbana, locale e regionale non può prescindere dalle scelte che verranno fatte nella progettazione dei nodi di Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli della linea ferroviaria ad alta velocità, in termini di in-

tegrazione con la rete locale e regionale e di destinazione a uso di metropolitana, laddove ciò è fattibile, dei tratti urbani delle linee ferroviarie. Sono queste le grandi scelte che determineranno il futuro di queste metropoli!

Una pianificazione dei trasporti sensibile alle esigenze ambientali potrà consentire inoltre una decongestione delle vie di comunicazione statale che, attraversando i centri urbani (penso soprattutto ai centri urbani situati lungo la via Adriatica), creano seri problemi di inquinamento acustico ed atmosferico agli abitanti a causa del flusso continuo di automezzi pesanti.

A mio parere occorre, altresì, cogliere l'occasione per favorire l'utilizzo di combustibili puliti per gli autobus destinati al trasporto collettivo e nel contempo, se possibile, optare per soluzioni a basso potere inquinante (filovie, metropolitane leggere, metropolitane, ripristino di linee ferroviarie).

Per quanto riguarda i combustibili per i veicoli diesel ad autotrazione, già con il decreto del Presidente della Repubblica n. 240 del 1988 il tenore di zolfo nel gasolio destinato ai veicoli per il trasporto pubblico nelle città sopra 300 mila abitanti era fissato allo 0,2 per cento. Tale disposizione è stata estesa a tutto il territorio nazionale con l'accordo di programma sottoscritto dal Ministero dell'ambiente, Ministero dell'industria, Ministero della sanità, Unione petrolifera ed Agip petroli con applicazione graduale dal 10 gennaio al 1° ottobre 1993.

Il 23 marzo scorso il Consiglio dei ministri dell'ambiente della Comunità economica europea, cui ho partecipato, ha approvato una direttiva (che dovrà poi essere recepita in Italia) che prevede l'uso generalizzato del gasolio per veicoli diesel allo 0,2 per cento in tenore di zolfo al 1994, fissando per il 1° ottobre 1996 l'obiettivo dello 0,05.

Mi parrebbe opportuno che il raggiungimento di tali valori venisse anticipato, considerato che già dal 1988 le principali città italiane utilizzano gasolio allo 0,2 per cento in tenore di zolfo; allo stesso

modo pare opportuno incentivare l'utilizzo di prodotti alternativi quali il biodiesel, combustibile vegetale che può essere immediatamente utilizzato e che, a seguito dell'intervento del decreto del Presidente della Repubblica n. 513 del 1992 (articolo 17) che lo ha defiscalizzato, risulta anche economicamente vantaggioso.

Per quanto riguarda l'utilizzo di linee di trasporto più ecologiche devo segnalare che con il programma relativo al triennio 1989-1991 abbiamo finanziato progetti di costruzione di filovie, tramvie e bus a trazione elettrica a Bari, Genova, Firenze, Chieti e Lucca proprio in considerazione del bassissimo livello di inquinamento prodotto. Spero che i fondi destinati alla tramvia dalla legge per Roma capitale possano essere rapidamente utilizzati.

Mi rendo conto che il problema centrale per la ridefinizione di un nuovo assetto gestionale del comparto è quello del reperimento delle risorse. In materia di trasporti pubblici, un adeguamento delle tariffe - come da noi proposto con la legge sulla finanza locale n. 498 del 1992 - per i servizi di acquedotto, fognature, depurazioni e smaltimento dei rifiuti è improponibile in quanto l'elevato costo del servizio scoraggerebbe l'utenza.

Le possibilità di autofinanziamento potrebbero essere individuate, oltre che nella priorità, nell'utilizzo del gettito derivante dalla nuova capacità impositiva degli enti locali, attraverso un aumento del carico fiscale per le auto di grossa cilindrata e la previsione, come sta già avvenendo in alcune città, di un pedaggio per l'accesso entro determinate zone urbane. Vorrei anche dire che vi sono dei comuni che, dopo un braccio di ferro con i miei predecessori sul problema del decreto antimog, hanno adottato interventi esemplari. In questo caso debbo effettivamente citare l'esempio di Firenze: il progetto « Metrobus 2000 », presentato dall'azienda municipale ATAF, finalizzato a riorganizzare e potenziare i servizi di trasporto collettivo, sarà finanziato, per un importo di circa 50 miliardi di lire per il 1993, tramite il riorientamento del piano

comunale di investimento. Il piano prevede l'acquisto, con consegna entro il 31 dicembre 1993, di 60 autobus a grande capacità di passeggeri e basso potere inquinante e 18 minibus elettrici; interventi di protezione fisica dello scorrimento degli autobus; l'installazione di semafori con priorità al mezzo pubblico e la realizzazione di parcheggi di scambio attestati al capolinea delle linee principali. La riorganizzazione e il potenziamento della rete e l'integrazione bus-parcheggio dovrebbero portare ad un aumento del 30 per cento dell'offerta di mobilità collettiva.

Ho citato questo esempio a conferma di quanto già detto, ossia di come qualsiasi intervento in materia di trasporti pubblici debba necessariamente avere come finalità prioritaria la riduzione delle emissioni inquinanti. In questo senso credo che si potrà effettivamente agire sulle cause che hanno provocato la necessità di interventi di emergenza, che come tali hanno sempre i loro svantaggi. Questa Commissione ha l'importante compito della predisposizione della nuova normativa di modifica della legge n. 151 del 1981; come ministro dell'ambiente auspico che di tali orientamenti si vorrà tenere conto nel predisporre la suddetta normativa. Per il resto valuterò naturalmente come preziose le indicazioni che emergeranno dal dibattito.

ROBERTO CASTELLI. Al di là di ogni spirito polemico vorrei ricordare che abbiamo sentito numerosi ministri in questa e in altre Commissioni elencare tutta una serie di procedure per snellire il traffico nelle aree urbane e di conseguenza l'inquinamento atmosferico. Tali procedure sono a tutti ben note, tuttavia fino ad ora nessuno ha detto chiaramente cosa bisogna fare per metterle in atto. A questo proposito vorrei ricordare la legge sui parcheggi che, stando ai dati in mio possesso, è completamente fallita negli obiettivi che intendeva perseguire. Non è sufficiente, per esempio, sostenere che è necessario fermare il traffico privato a favore di quello pubblico se poi non si

precisano in dettaglio i modi e i tempi per attuare una politica dei trasporti in questa direzione.

I funzionari del ministero, i quali – ritengo – redigono le relazioni ministeriali, non fanno alcun cenno in proposito.

VALDO SPINI, *Ministro dell'ambiente*. Nella mia relazione ho fatto riferimento a specifici provvedimenti e a comuni ben individuati. Ho assunto, inoltre, l'impegno di dedicare una parte di risorse del piano triennale proprio a questo specifico problema.

ROBERTO CASTELLI. Desidero precisare che per quanto riguarda la regione padana non è stata erogata neppure una lira, probabilmente partendo dal presupposto che non vi sono grandi città e che il traffico automobilistico è scarso.

Non è mia intenzione aprire una polemica con il ministro Spini, appena insediatosi al dicastero dell'ambiente, in quanto sono animato soltanto dalla volontà di segnalare alcuni problemi per un più proficuo lavoro della nostra Commissione.

Il ministro ha fatto riferimento alla costruzione di piste ciclabili, che trovano senz'altro il mio consenso in quanto molto spesso in questo palazzo e nei vari ministeri si dimentica che esiste un mezzo di trasporto il quale, anziché avere quattro ruote, ne ha soltanto due. Per la gioia dell'amico Pieroni, vorrei ricordare che nella storia dell'uomo il mezzo finora inventato che presenta il miglior rapporto tra la distanza percorsa e l'energia impiegata è la misera ma tanto dignitosa bicicletta.

Ritengo si tratti di un punto fondamentale che va tenuto presente non soltanto dal ministro dell'ambiente ma anche dal ministro dei trasporti, oggi degnamente rappresentato dall'ingegner Sciarrone, al quale auguro di diventare ministro in futuro vista la sua competenza.

È evidente che la bicicletta può essere utilizzata in città come Modena e Reggio Emilia, forse anche a Milano, mentre non

si adatta a città come Genova o Roma. A questo punto si può fare riferimento ad un altro mezzo a due ruote, troppo spesso dimenticato e precisamente al motoveicolo. Vorrei ricordare che si tratta di un mezzo di trasporto di per sé poco inquinante, che ha il pregio di essere particolarmente agile nel traffico urbano. È noto, inoltre, che un motore a ciclo otto o a ciclo diesel ha un potere inquinante ridotto nel momento in cui funziona a velocità costante, per non parlare poi del dispositivo della marmitta catalitica.

Nel decreto predisposto dal ministro Ripa di Meana, suo predecessore, si proibisce l'uso dei motoveicoli nel momento in cui vengono adottati i provvedimenti antinquinamento, consentendo la circolazione solo ai motoveicoli al di sotto dei 125 centimetri cubici. È altresì noto che al di sotto di tale cilindrata i motoveicoli quasi sempre sono dotati di motori a due tempi, indubbiamente più inquinanti dei motori a quattro tempi. I motoveicoli di cilindrata superiore non solo sono dotati di motori a quattro tempi, ma possono essere forniti di marmitta catalitica. Pertanto non si comprende la ragione per la quale si consente la circolazione alle vetture fornite di marmitta catalitica e si proibisce la circolazione di motoveicoli aventi le stesse caratteristiche antinquinamento. Desidero segnalare questo inconveniente al nuovo ministro, non so se dovuto ad una svista o alla scarsa cultura esistente nel nostro paese nei confronti dei motoveicoli, affinché venga fatta giustizia. In città quali Roma, Napoli, Palermo ed altre, in cui le condizioni climatiche per molti mesi dell'anno sono particolarmente favorevoli, il problema del traffico urbano potrebbe trovare parziale soluzione in provvedimenti che incentivino l'uso del motoveicolo da parte dei privati.

MAURIZIO PIERONI. Comincio a nutrire perplessità sul modo di procedere della nostra Commissione. Ho l'impressione (mi rivolgo più al presidente che al ministro) che forse sarebbe necessario

prevedere un'audizione con il Governo nel suo insieme, dal momento che i vari ministri che la nostra Commissione ha ascoltato non sempre sembrano appartenere allo stesso Governo.

Non me ne voglia l'ingegner Sciarone, al quale i commissari hanno rivolto complimenti senz'altro meritati, ma credo che coordinare la politica dei trasporti con quella dell'ambiente tramite il CIPET rappresenti un onere troppo grande anche per le sue spalle.

Prendo atto dell'attenzione che il ministro questa mattina ha dimostrato nei confronti del problema delle piste ciclabili. Mi permetto di ricordare al ministro che in sede di legge finanziaria sono stati tagliati tutti i finanziamenti per la realizzazione di piste ciclabili a fronte di piani operativi esistenti in diversi comuni italiani.

Vorrei ricordare che il tentativo di reintrodurre 20 miliardi nella legge finanziaria è stato vano a causa della ferma opposizione mostrata in quei giorni dal ministro dei trasporti. Risulta pertanto estremamente difficile ricavare elementi positivi dallo scollamento totale che il Governo continua a presentare su quasi tutti i fronti sui quali è chiamato ad intervenire.

Per quanto riguarda l'audizione di oggi, sulla quale rifletterò, devo dire di comprendere l'attenzione rivolta ad alcune situazioni particolari (plaudo all'attenzione rivolta al comune di Firenze per il suo valore emblematico per il paese), tuttavia il problema che dobbiamo affrontare è di carattere più generale. Dobbiamo predisporre un programma di serio allontanamento delle auto dai centri storici, perché diversamente non riusciremo mai a far decollare il trasporto pubblico nelle aree metropolitane. È inutile prendersi in giro sotto questo aspetto. Credo che si possa indiscutibilmente convenire che, tutto sommato, il decreto ricordato dal collega Castelli è soltanto un palliativo. Vi è la necessità di compiere un salto di qualità, altrimenti non riusciremo a canalizzare sul trasporto pubblico

una domanda adeguata al tasso di finanziamenti e di risorse collettive assorbite dal trasporto pubblico.

Mi fermo qui perché – ripeto – dobbiamo riflettere sulla nostra interlocuzione con il Governo, perché credo che non si possa andare avanti collezionando una serie di contributi, pur utilissimi, ma che danno l'impressione di essere soggettivi.

PRESIDENTE. Onorevole Pieroni, le ricordo che stiamo proseguendo conformemente al programma approvato.

MAURIZIO PIERONI. Lo so, signor presidente, ma eravamo partiti dal presupposto che il Governo fosse un'organismo collegiale; ci si può sempre render conto di essersi sbagliati, ma quello all'inizio non pareva un presupposto folle.

UGO BOGHETTA. Il primo quesito, che in parte è già stato sollevato dall'onorevole Mensurati, riguarda il problema dei costi e dei benefici dei finanziamenti. Molti comuni hanno presentato progetti per le metropolitane: una metropolitana costa oltre 100 miliardi al chilometro, mentre una tranvia ne costa 10 o 20. La differenza sta nel fatto che le tranvie devono far sloggiare le macchine, mentre questo non avviene per le metropolitane. Questa è una questione di fondo e, vista la limitatezza dei finanziamenti, occorre compiere delle scelte. Vorrei pertanto conoscere l'orientamento del Governo rispetto ai piani presentati, ai quali l'ingegner Sciarrone ha già dato voti al di sotto della sufficienza perché, con gli stessi soldi, si possono fare dieci cose in più o in meno. In Europa si fanno scelte di questo tipo, mentre da noi si continuano a compiere scelte italiane pur volendo integrarsi con l'Europa.

Il secondo problema riguarda il rumore; la mia domanda concerne le prospettive, visto che – prima o poi – la risoluzione votata dalla Camera sull'alta velocità dovrà essere attuata. L'alta velocità rischia di inquinare le aree urbane densamente popolate, specialmente dal

punto di vista del rumore; sollecito pertanto al ministro una particolare attenzione su questo punto, al quale non avremo più la possibilità di porre rimedio una volta realizzati determinati progetti. Sono altresì convinto che dovremo valutare anche le esperienze internazionali in materia.

VALDO SPINI, *Ministro dell'ambiente*. Desidero soltanto far presente che nella relazione da me svolta ieri in Commissione ambiente ho trattato proprio questo tema.

GIORDANO ANGELINI. La prima domanda concerne lo stato della ricerca per quanto riguarda la trazione elettrica. Se non ricordo male, vi è stato un accordo un paio di anni fa con la FIAT per quanto riguarda il disinquinamento delle automobili e si è svolto un dibattito anche a livello internazionale. La mia impressione è che ora vi sia un rallentamento, una specie di allontanarsi nel tempo.

La seconda domanda riguarda la mobilità – che è il frutto delle attività umane, dal luogo di insediamento a quello di lavoro o di svago – quindi l'uso del territorio. Veniamo da un decennio nel quale si è teorizzato l'abbandono dei lacci e dei laccioli ed il dibattito sul quesito se predisporre o meno i piani regolatori nelle città è stato molto intenso. La questione del collegamento centro-periferia è molto importante per la mobilità nelle nostre città e contribuisce a caratterizzare in modo diverso la qualità di vita dei centri e delle periferie. Naturalmente la questione della mobilità è legata anche al modo in cui si progettano le città, dalle piste ciclabili al raccordo tra i vari mezzi di trasporto; vorrei sapere a che punto si trova il dibattito attorno a questi temi nel momento in cui provvedimenti come quello sul nuovo regime dei suoli sono destinati ad incidere direttamente sulla questione.

GIACOMO MACCHERONI. Da anni fra le nostre preoccupazioni vi è quella della ricerca delle risorse, ma il problema fon-

damentale che è emerso anche precedentemente dalla relazione dell'ingegner Sciarrone – il quale ha annunciato che entro giugno verrà presentato un programma di interventi (quindi il Ministero dell'ambiente vi si potrebbe collegare) – concerne l'interrogativo per quali progetti spendere. Ritengo che se non facciamo una verifica di questa natura non arriveremo mai in porto perché, come accennava il collega Angelini, il cuore del problema si trova nella pianificazione urbanistica e nei programmi che molto spesso sono stati fatti dalle aziende di trasporto senza alcun collegamento né con i piani regolatori né con la dirigenza degli amministratori. Non si può inoltre sottacere che manca una funzione delle amministrazioni provinciali perché ormai, con l'attuale processo urbano, i confini comunali sono pressoché spariti (chi ha presente determinate province sa che, molto spesso, diventa tutto una città).

Dal punto di vista programmatico dei piani del traffico penso che sbagliamo quando ne parliamo riferendoci alla grande città perché, come minimo, abbiamo bisogno di avere un quadro territoriale provinciale. Ritengo pertanto che da parte dei ministeri dei trasporti e dell'ambiente si debba procedere ad un recupero del rapporto con le autonomie; occorre trovare momenti di incontro mirati, programmati su temi specifici, non limitandosi a convegni dove si parla sempre di tutto. Non vi è dubbio che, se manca il dato della conoscenza da parte dei ministeri, risulta poi difficile per il Parlamento e per il Governo provvedere alla destinazione delle risorse, che già sono poche in partenza: se poi, per quelle che vi sono, mancano progetti mirati e ci si affida a progetti non dimensionati in assenza di una politica organica si rischia di andare incontro a tempi lunghi. In questo contesto vanno avanti soltanto le iniziative di carattere localistico.

Accenno infine ad un'altra questione che è stata qui sollevata. Vi è stato, in passato, un convegno nazionale sull'uso delle due ruote lungo apposite piste e di mezzi di dimensioni ridotte per il tra-

sporto delle merci in città. Si tratta, però, di un problema che è ancora lontano dalla soluzione data la resistenza degli autotrasportatori a cambiare i mezzi dei quali attualmente si servono.

Credo che negli ultimi anni sia maturata la coscienza di dover salvaguardare la salute, ma più di tanto non si è fatto in termini di organizzazione. Da qui la necessità di un nuovo confronto con le strutture istituzionali autonomistiche, richiamando ad un maggiore impegno di coordinamento le provincie e le regioni, per non fare dell'Italia « l'ufficio esperienze ».

A me risulta, sulla base delle mie conoscenze, che gli enti locali stiano spendendo somme ingenti (addirittura milioni di lire) per cercare di risolvere questi problemi avvalendosi anche della consulenza di esperti. Non vi è però uniformità di criteri. Infatti le città che hanno maggiori disponibilità interpellano esperti internazionali, mentre le altre si avvalgono dell'operato del comandante dei vigili urbani o dall'ingegnere responsabile dell'ufficio tecnico.

UGO BOGHETTA. Il risultato è uguale!

GIACOMO MACCHERONI. Non è vero, anche perché affermando questo ci penalizzeremmo eccessivamente.

Questo è lo stato dei problemi! Ma dopo che ci sono voluti tre anni per varare il piano del traffico, predisposto da esperti, qual è il risultato raggiunto? Lo stesso che si ebbe con lo stratagemma degli aerei di Mussolini: le automobili verrebbero semplicemente spostate da una parte ad un'altra delle città, con le vive proteste dei commercianti o di altre categorie interessate. In questo modo non si va avanti di un metro. Dunque il problema non è soltanto quello di reperire le risorse necessarie, ma anche di definire gli orientamenti e gli strumenti programmatici operativi.

PRESIDENTE. Essendo esaurite le richieste di intervento da parte dei colle-

ghi, do la parola al ministro dell'ambiente per la replica.

VALDO SPINI *Ministro dell'ambiente*. Nel ringraziare i colleghi intervenuti, risponderò per primo all'onorevole Castelli che si è soffermato sul cosiddetto decreto Ripa di Meana ed in particolare sul problema relativo alla proibizione dell'uso di autoveicoli di cilindrata superiore a 125 centimetri cubici. Si tratta di un punto che mi riservo di verificare affinché in una prossima occasione possa fornire una risposta precisa al riguardo.

Accetto la sottolineatura fatta dagli onorevoli Castelli e Pieroni di una priorità delle piste ciclabili, peraltro non sempre tenuta nella giusta considerazione dagli strumenti finanziari via via predisposti. Mi auguro che con la prossima legge finanziaria questo aspetto sia effettivamente affrontato.

A proposito dell'esigenza di un programma generale che vada in questa direzione - ricordata dagli onorevoli Pieroni e Maccheroni - la nostra amministrazione è pronta a collaborare mettendosi a disposizione del CIPET e del suo segretariato, che ha ottenuto dal ministro Reviglio sei mesi di tempo per predisporre un piano specifico. In ogni caso occorre fare il punto della situazione.

Per quanto riguarda in particolare il Ministero dell'ambiente, debbo dire che appena arrivato ho trovato in stato « dormiente » il Consiglio nazionale dell'ambiente, la struttura attraverso la quale il ministero dialoga con le regioni e le altre autonomie locali. Dal mese di ottobre esso non veniva più riunito (oltre ad essere già « scaduto »). Ho già provveduto, attraverso un apposito decreto, alla sua ricostituzione (ne fanno parte le rappresentanze delle autonomie locali e delle associazioni ambientaliste) ed ho intenzione di convocarlo il prossimo 30 marzo non per delle incombenze di natura burocratica, ma per rendermi conto dei vari orientamenti sui temi più rilevanti. L'onorevole Boghetta ha sollevato la questione dell'alta velocità. La risoluzione approvata in materia dall'Assemblea della

Camera mi dà notevoli possibilità di intervento. In ogni caso, su questo specifico argomento rinvio la Commissione alla relazione programmatica svolta presso la Commissione ambiente.

L'onorevole Angelini mi ha rivolto alcuni quesiti in tema di autotrazione elettrica. In quindici giorni mi sono fatto un quadro preciso della situazione e sono in condizione di predisporre delle modifiche, anche perché ho già ascoltato i rappresentanti della FIAT. Ho avviato un accordo di programma, che era stato impostato dall'allora ministro Ruffolo ma che non aveva avuto un seguito. Mi propongo di verificare e di firmare, entro breve termine, un accordo di programma tra il Ministero dell'ambiente e l'industria automobilistica nazionale proprio per avere un quadro dei necessari miglioramenti, soprattutto con riferimento all'autotrazione elettrica che, come è noto, può contribuire a risolvere alcuni problemi di inquinamento. Mi pare che gli attuali prototipi commercializzati abbiano un'autonomia di circa 70 chilometri: si tratta quindi di mezzi che possono servire per brevi spostamenti cittadini. Non vi è dubbio che si tratta di un processo di innovazione da accelerare, anche perché dalle mie prime esperienze internazionali mi sembra di capire che a volte la nostra industria nazionale (non parlo solo di quella automobilistica) non abbia avuto la prontezza di riflessi in materia ambientale ed ecologica, a differenza delle industrie di altri paesi. Mi riferisco in particolare a quella tedesca, che è stata molto spesso sollecitata in tal senso. Martedì scorso si è discusso a Bruxelles un regolamento (e voi sapete che i regolamenti comunitari entrano in vigore subito dopo la loro approvazione) che va sotto il nome di Ecoauditing. Tale regolamento permette alle imprese che lo vogliono di farsi certificare l'equilibrio ambientale delle loro produzioni, il che dà loro diritto ad ottenere una specifica dizione. Ebbene, il paese che in sede CEE premeva maggiormente per una dizione più severa (il certificato doveva far riferimento a quello che nel nostro « latino-

rum » si chiama BAT, *best available technology*) era proprio la Germania, mentre altri paesi premevano per una dizione più blanda.

Non vi è dubbio quindi che la nostra industria nazionale si deve render conto che l'atmosfera internazionale nei confronti del rispetto dell'ambiente è oggi molto sensibile; deve pertanto apprestarsi a cooperare con noi per considerare l'ambiente come un'opportunità più che come un freno o un vincolo. In ogni caso, riprenderò in mano il relativo *dossier* e cercherò di ottenere buoni risultati. Non mancherò tuttavia di riferire sul punto ad una Commissione come questa, che è particolarmente interessata al tema dell'ambiente.

Gli onorevoli Angelini e Maccheroni si sono soffermati sul problema dell'analisi degli spostamenti. È chiaro che gli spostamenti della gente dall'abitazione al luogo di lavoro e viceversa avvengono secondo certe previsioni urbanistiche. Naturalmente, il giorno che vi sarà la città « cablata » ognuno potrà fare tutto rimanendo nella propria abitazione, ma non so quanto sia vicino quel giorno, che per certi versi considero anche terribile!

Quello sulla legge dei suoli è ormai un dibattito che ha una valenza storica (e che intendo qui sottolineare). Mi sembra assolutamente giusto ripristinare una dignità per le scienze e le discipline che studiano una corretta distribuzione delle varie funzioni del territorio. Voi sapete che le città vengono attraversate per intero dalla gente che, per esempio, risiedendo ad est si deve recare per lavoro ad ovest. Certamente la gente si « difende », avvalendosi delle circonvallazioni, delle tangenziali e via dicendo, ma si tratta pur sempre di un flusso di traffico che inevitabilmente crea le condizioni di invivibilità che tutti noi conosciamo.

Il Ministero dell'ambiente si propone di partecipare al dibattito sulla nuova legge dei suoli in quanto non c'è dubbio che, oltre ad agire sugli effetti, è necessario agire anche sulle cause (dimensioni e caratteristiche dello spostamento della popolazione).

L'onorevole Maccheroni nel corso del suo intervento ha ripreso il tema dell'utilizzazione dei veicoli a due ruote e dei mezzi di trasporto leggero all'interno dei centri storici. Mi sembra si tratti di osservazioni molto pertinenti, delle quali in questa sede non posso che prendere nota.

Per concludere vorrei dire che il Ministero dell'ambiente si sente pienamente responsabilizzato, non soltanto nel prevedere divieti, tabelle e parametri unitamente agli altri ministeri competenti, ma anche per promuovere le condizioni di un reale cambiamento. Ciò non significa che non si debbano prevedere divieti, ma che occorre cooperare anche con le altre amministrazioni per rimuovere le cause del degrado ambientale, particolarmente pesante nelle aree urbane.

Mi auguro che quello odierno sia soltanto il primo di una serie di incontri, perché sono convinto che dalla Commissione trasporti non potranno che venire altre interessanti indicazioni.

PRESIDENTE. Nel dichiarare conclusa l'audizione con l'onorevole Spini anche la presidenza si associa agli auguri di buon lavoro a lui rivolti in qualità di ministro dell'ambiente.

La seduta termina alle 11,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 30 marzo 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO