

La seduta comincia alle 14.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, Altero Matteoli, sulle iniziative per la prevenzione e la riduzione di gravi fenomeni di inquinamento atmosferico.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, Altero Matteoli, sulle iniziative per la prevenzione e la riduzione di gravi fenomeni di inquinamento atmosferico.

Rilevo con piacere la presenza dei deputati di opposizione, mentre sono assenti i rappresentanti delle città a maggiore tasso di inquinamento, che invece dovrebbero essere presenti.

Ringrazio il ministro, anche a nome della Commissione, per aver accolto il nostro invito e gli do subito la parola.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Signor presidente, colleghi deputati, l'emergenza che stiamo vivendo, nonostante qualche accenno di soluzione, da addebitare a

mere ragioni ambientali e non ad una eventuale bacchetta magica da noi trovata è evidente in tutta la sua gravità.

Tale situazione di emergenza, recentemente verificatasi presso numerosi centri urbani a causa dell'innalzamento dei valori di diverse sostanze inquinanti e aggravata dalla carenza di pioggia, ha trovato risposta, in questa prima fase, nei provvedimenti straordinari di limitazione della circolazione veicolare, emanati dai sindaci di alcune città.

Per quanto riguarda alcune dichiarazioni rilasciate alla stampa da parte del sottoscritto, da esse si è potuto evincere un dato incontrovertibile: i sindaci hanno fatto benissimo a chiudere i centri urbani, ma tale chiusura non risolve il problema in maniera strutturale. Purtroppo, in alcuni casi, nonostante la chiusura dei centri storici, i risultati sono stati addirittura scadenti.

Pertanto tali provvedimenti, se pur giustificati dall'eccezionalità delle circostanze, costituiscono tuttavia interventi di carattere emergenziale e non possono, per questo, essere considerati idonei ad incidere sulle cause strutturali dell'inquinamento atmosferico dei centri urbani.

I recenti avvenimenti hanno dunque messo in evidenza la necessità di assicurare una risposta di carattere complessivo e permanente al fenomeno, attraverso l'eliminazione delle principali fonti di inquinamento atmosferico, la promozione di tecnologie e soluzioni a minore impatto ambientale e la razionalizzazione dei trasporti, piuttosto che attraverso misure dirette esclusivamente a vietare o sospendere la circolazione dei veicoli.

A tal fine, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha predisposto

un articolato programma di interventi destinati ad incidere, nel breve, nel medio e nel lungo periodo, su tutte le diverse cause dell'inquinamento atmosferico. Il programma è stato recentemente sottoposto, con favorevoli riscontri, all'esame dei rappresentanti delle regioni e dei comuni nel corso di un incontro tenutosi presso il ministero.

Per completezza di informazione, ricordo che, in quella circostanza, illustrai agli assessori regionali e subito dopo ai comuni e alle province, in maniera informale — cioè senza presentare un documento — le iniziative che il ministero intendeva prendere. Al termine di tali riunioni fu concordato che avrei formalizzato il programma e lo avrei sottoposto in tempi brevi una seconda volta agli assessori, ai sindaci e ai presidenti delle province. Il documento è quasi finito. Sono quindi in condizione, già questa sera o al massimo domani mattina, di inviarlo agli assessori regionali, all'ANCI e all'UPI, in modo da consentire, per l'inizio della prossima settimana, un ulteriore incontro.

Assumono prioritario rilievo, in questo quadro, le iniziative finalizzate ad intervenire direttamente sulle fonti dell'inquinamento atmosferico, attraverso, per esempio, la sostituzione o la conversione dell'attuale parco veicoli e la promozione di mezzi che utilizzano carburanti a ridotto impatto ambientale, come il metano, il GPL, il gasolio emulsionato, l'idrogeno. A tale proposito si è aperta recentemente una « gara » tra alcuni scienziati ma per la verità si tratta di uno solo, autorevolissimo, il professor Rubbia, secondo il quale in cinque anni potremmo avere l'idrogeno, mentre la scienza aveva finora richiesto qualche anno in più per giungere allo stesso obiettivo.

Tra le attuali priorità del ministero vi è infatti l'attuazione dei decreti ministeriali che hanno stanziato una cifra pari a 21 milioni di euro per la conversione a metano o a GPL degli autoveicoli non catalizzati, immatricolati tra il 1988 e il 1992, e per lo sviluppo della rete di distribuzione. Tale iniziativa ha registrato una diffusa adesione, da parte di oltre

sessanta comuni, consentendo, fino ad oggi, la conversione di più di 7.000 veicoli. Peraltro, visto il successo dell'iniziativa, il ministero ha successivamente stabilito di incrementare il fondo di altri 5 milioni di euro e di estendere tale incentivo ai veicoli immatricolati fino al 1996.

Non sfugge a nessuno, non al sottoscritto né alla struttura più in generale, che si sarebbe voluto fare molto di più, magari considerando anche gli anni successivi. Purtroppo dobbiamo fare i conti con le risorse disponibili e per arrivare a raggiungere gli obiettivi detti, ho, come si suole dire con un'espressione forse poco parlamentare, raschiato il barile.

Per quanto concerne invece il motore alimentato ad idrogeno, ossia un carburante a minimo impatto ambientale il cui utilizzo avviene, per il momento, a livello soltanto sperimentale, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha finanziato tre importanti progetti. Sono stati infatti erogati finanziamenti per l'attivazione degli autobus alimentati ad idrogeno (1,5 milioni di euro), per l'adeguamento della pila combustibile destinata a produrre idrogeno da usare come carburante (4,5 milioni di euro) e per la costruzione di una motrice ferroviaria alimentata ad idrogeno (2,3 milioni di euro).

Inoltre, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha recentemente sottoscritto un accordo di programma con la FIAT e l'Unione petrolifera, il quale prevede la progressiva sostituzione, entro il 2005, di quasi trecentomila veicoli alimentati a carburanti tradizionali con veicoli che utilizzano metano ed altri carburanti a ridotto impatto ambientale. Tale iniziativa è in grado di determinare, secondo recenti stime, una riduzione media del 10 per cento delle emissioni di polveri sottili nelle 21 principali città italiane. Si deve sottolineare che è già stato assunto, in fase di prima attuazione dell'accordo di programma, un impegno pari a 15 milioni di euro per incentivare la sostituzione dei veicoli adibiti a trasporto delle merci e dei veicoli utilizzati per il servizio di taxi. Tali somme saranno rese disponibili ai privati

tramite i comuni che si impegneranno ad attuare adeguate politiche di riduzione delle emissioni.

Nella stessa ottica, il ministero ha attualmente all'esame un accordo di programma con l'ANCI e con le imprese produttrici al fine di incentivare l'acquisto di ciclomotori elettrici e di ciclomotori alimentati a metano o a gas propano liquido. Tale iniziativa assume una particolare rilevanza, laddove si consideri che i motori alimentati a carburanti tradizionali, attualmente in circolazione in Italia, raggiungono un numero prossimo a tre milioni e 600 mila. A tale proposito, a conferma dei positivi risultati di queste politiche di rinnovamento dei veicoli, si deve registrare che, nel corso del 2001, il numero delle domande di finanziamento per l'acquisto di mezzi di trasporto elettrici da parte delle pubbliche amministrazioni è aumentato del 90 per cento, facendo dell'Italia il primo paese europeo per l'incremento del numero dei veicoli elettrici. Si tratta di una magra soddisfazione: il fatto che il nostro paese si collochi al primo posto nonostante un numero così basso, sta infatti a dimostrare quanto, su tale aspetto, tutti — gli altri paesi e anche l'Italia — siano indietro. Mi preme sottolineare, per completezza di informazione, che l'accordo di programma (simile a quello siglato con la FIAT) da me annunciato giorni addietro, in tema di ciclomotori, non è stato ancora siglato; ciò perché non intendo inserire, tra i progetti da finanziare, i cosiddetti ciclomotori «euro 1», che ritengo sicuramente meno inquinanti rispetto a quelli tuttora in circolazione, ma pur sempre inquinanti.

PRESIDENTE. Che cosa sono i ciclomotori «euro 1»?

ALTERO MATTEOLI, Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. Si tratta di ciclomotori ancora alimentati a miscela e come tali inquinanti, anche se meno di quelli attuali. Molto probabilmente, come risultato della mediazione tra il ministero e l'industria produttrice di tali ciclomotori, si giungerà ad un accordo di finanzia-

mento temporaneo valido per un periodo di due mesi.

In aggiunta a queste misure, volte ad incentivare la progressiva sostituzione dei mezzi e carburanti tradizionali, il ministero ha predisposto una serie di iniziative aventi la finalità di migliorare, in termini strutturali, l'organizzazione della circolazione dei veicoli nei centri urbani. Ci si riferisce, per esempio, alla previsione di incentivi, pari a 5,5 milioni di euro, per il *car sharing*, ossia l'utilizzo di una sola automobile da parte di più persone al fine di raggiungere il posto di lavoro. In tema di *car sharing* farò quanto mi è possibile; tuttavia, vedo poca collaborazione, anche se in alcune importanti città sono stati effettuati i primi esperimenti pilota di *car sharing*: faccio riferimento a Bologna, Brescia, Genova, Milano, Modena, Torino e Venezia. Entro la fine dell'anno il numero delle città dotate di un proprio sistema di *car sharing* dovrebbe arrivare a 11. Il fatto che questi primi esperimenti pilota siano stati attuati da grandi città, come ad esempio Milano, ci spinge ad andare avanti in questa direzione nella speranza che ciò convinca altri comuni a seguirne l'esempio.

Importanti incentivi, pari a 16 milioni di euro, sono stati inoltre previsti delle aziende che abbiano introdotto la figura del *mobility manager*, ossia un dirigente incaricato di organizzare la mobilità dei dipendenti e di ottimizzarne gli spostamenti. Sono attivi, a tutt'oggi, 367 *mobility manager* in aziende con più di 300 dipendenti.

Una cifra pari a circa 35 milioni di euro sarà invece erogata, nel mese di febbraio, ai comuni che, sulla base dei criteri stabiliti con decreto ministeriale, abbiano elaborato e presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio progetti di mobilità sostenibile, finalizzati alla riduzione permanente dell'inquinamento da traffico urbano attraverso interventi strutturali ed integrati. Ci si riferisce, in particolare, a progetti che prevedano la realizzazione di mezzi per il trasporto pubblico a trazione elettrica o alimentati a gas, veicoli e biciclette elet-

triche da destinare alle pubbliche amministrazioni o al noleggio da parte dei privati, a sistemi di regolazione del traffico mediante impianti automatizzati, a sistemi di monitoraggio degli inquinanti atmosferici, a progetti sperimentali e dimostrativi.

Su un piano generale, nell'ottica di una complessiva politica di gestione del traffico e della mobilità urbana, il ministero considera comunque prioritario attivare una serie di misure dirette a promuovere la circolazione su rotaia, attraverso la costruzione di tramvie urbane ed extraurbane e di nuove reti metropolitane, nonché estendere, presso ogni centro urbano, l'area delle zone a traffico limitato, le isole pedonali, le corsie protette e le piste ciclabili.

Assume un ruolo centrale, in questo quadro, il rilancio e potenziamento del servizio pubblico di trasporto, il quale, dopo decenni di calo degli utenti, ha assistito, durante gli ultimi anni, ad un incremento del numero dei passeggeri.

Risulta necessario promuovere l'utilizzo di soluzioni tecniche che possano, al tempo stesso, migliorare la comodità del mezzo e ridurre l'impatto sull'ambiente. Le misure allo studio del ministero sono finalizzate, in particolare, ad aumentare la fluidità ed efficienza del trasporto pubblico attraverso una attenta pianificazione dei percorsi e l'eliminazione delle cause che generalmente rallentano la corsa dei mezzi pubblici; può risultare molto utile, a tal fine, la modifica della forma dei marciapiedi, la realizzazione di apposite aree verdi, l'imposizione di divieti di attraversamento.

Se noi, come ministero, predisponessimo soltanto queste misure, per così dire, minimali, come ministro dell'ambiente mi rifiuterei di attribuire ad esse la dignità di misure atte a risolvere il problema; dico questo con molta sincerità. Però, se inserite in un contesto generale, tali iniziative possono fornire il loro contributo.

Il ministero intende inoltre promuovere la realizzazione di mezzi pubblici alimentati a gas; sono attualmente disponibili, per tale finalità, 230 milioni di euro, con

i quali potrà essere finanziato l'acquisto di circa mille bus a minimo impatto ambientale.

Per quanto riguarda, in particolare, il trasporto su rotaia, si deve osservare che il mezzo tranviario versa, attualmente, in una fase di sensibile rilancio, grazie ad alcune innovazioni tecnologiche (pianale ribassato, uso di leghe leggere, utilizzo di semafori speciali con precedenza per i mezzi pubblici), le quali consentono di aumentare la velocità, la comodità, la silenziosità e il numero dei passeggeri.

Pertanto, nonostante questo quadro positivo, i progetti delle linee tramviarie e delle reti metropolitane finanziati dalla legge n. 211 del 1992, la cui realizzazione consentirebbe di attivare investimenti fino a 7,5 miliardi di euro, risultano, a tutt'oggi, attuati solo in minima parte.

Merita inoltre di essere segnalata, nell'ottica di un progressivo decongestionamento dei centri urbani, la proposta di incentivare la costruzione di appositi parcheggi di scambio (ossia i parcheggi destinati ai veicoli degli automobilisti che, dopo un primo tragitto effettuato in automobile, raggiungono il centro con i mezzi pubblici).

A questo proposito, ricordo che quando la stampa — o comunque l'opinione pubblica — recepisce un messaggio che non risponde alla volontà di chi lo emana, la colpa è sempre di chi emana il messaggio perché non si è fatto capire. Evidentemente, a proposito dei parcheggi, non mi ero fatto capire, perché all'inizio ci fu chi sostenne che era mia intenzione far comprare 32 milioni di garage perché tante erano le macchine in Italia. Ora, a tutto si può pensare, ma certamente non che si fosse inteso obbligare i possessori di macchine ad acquistare un garage; pensate a chi vive in piazza Navona: dove lo compra un garage?

In realtà, ho detto una cosa diversa e, tra l'altro, vi è già una norma in questo senso, solo che è stata in larga misura disattesa. Per i nuovi insediamenti, il progetto deve prevedere un garage o un box, proprio al fine di togliere le macchine dalla strada. Per quanto riguarda l'altro

tipo di parcheggio, in periferia o semiperiferia, esso può anche non costare una lira all'amministrazione pubblica. La legge Tognoli, di qualche anno fa, era una buona legge; non è stata sufficientemente rifinanziata, ma andava nel senso che ho detto. I privati sarebbero disponibili a costruire nuovi parcheggi, non ci sarebbero costi a carico dell'amministrazione pubblica, la macchina potrebbe essere lasciata alla periferia o alla semi periferia di una città, permettendo l'accesso al centro storico mediante mezzi pubblici.

Infine, come misura di natura promozionale e di sensibilizzazione della popolazione, rimane confermata anche per il 2002 la possibilità di organizzare speciali giornate ecologiche, con limitazioni alla circolazione veicolare. Queste « domeniche ecologiche » dovrebbero avere nuovamente inizio a partire dal mese di aprile.

Non aggiungo nulla a quanto detto a proposito delle domeniche ecologiche: molto belle da vedersi, ma scarsamente efficaci per raggiungere gli obiettivi. Tuttavia, ritengo giusto riappropriarsi di una città almeno una domenica ogni tanto.

Il programma elaborato dal ministero intende inoltre proporre una serie di misure volte ad incentivare nuovi modelli di organizzazione del lavoro, al fine di ridurre il numero degli spostamenti nei centri urbani. Devono essere promosse, in questa prospettiva, le forme di telelavoro, da svolgere presso l'abitazione o presso stazioni decentrate, comunemente definite « agorà ». Deve essere inoltre promosso il decentramento degli uffici. Alle medesime finalità può inoltre concorrere una diversificazione degli attuali orari di accesso ed uscita dai luoghi di lavoro e dalle scuole, in modo da evitare i fenomeni di congestionamento delle strade, frequentemente determinati dalla concomitanza di tali orari.

Per quanto concerne, più specificamente, i valori limite della qualità dell'aria, ossia i valori il cui superamento comporta l'adozione dei provvedimenti di sospensione della circolazione veicolare, il ministero ha predisposto un decreto, attualmente in fase di approvazione, il quale in-

troduce, nel nostro ordinamento, le nuove soglie stabilite, a livello europeo, dalle direttive comunitarie 1999/30 e 2000/69.

Tali direttive hanno infatti previsto valori limite particolarmente rigorosi in ordine a tutti gli inquinanti atmosferici maggiormente pericolosi presso i centri urbani (ossidi di zolfo, ossidi di azoto, particelle, monossido di carbonio, benzene).

In particolare, per l'agente inquinante che negli ultimi mesi ha destato le maggiori preoccupazioni — le polveri sottili — è stato previsto un valore medio annuale pari a 40 microgrammi per metro cubo, da raggiungere in modo graduale entro il 2005, ed un valore giornaliero pari a 50 microgrammi per metro cubo, da non superare più di 35 volte all'anno.

A seguito dell'entrata in vigore dei nuovi valori limite, le regioni devono procedere, secondo quanto prescritto dal decreto legislativo n. 351 del 1999, ad una valutazione sistematica della qualità dell'aria, finalizzata all'individuazione delle zone e degli agglomerati in cui tali valori sono o rischiano di essere superati. A questo proposito, occorre anche che i monitoraggi siano uguali ovunque. Spesso riceviamo dati diversi dovuti a modalità di controllo differenti.

Alle regioni è inoltre rimessa l'elaborazione di specifici piani e programmi diretti a garantire, a seconda della zona, il raggiungimento o il mantenimento dei valori limite comunitari. Sulla base di tali piani regionali sarà possibile, in altri termini, garantire un'adeguata programmazione ed un efficace coordinamento di tutte le misure di limitazione e di sospensione del traffico adottate dai comuni in caso di superamento dei valori limite, evitando il rischio che le singole iniziative possano avere un carattere frammentario ed occasionale.

Non meno rilevanti, ai fini della prevenzione dell'inquinamento atmosferico presso i centri urbani, sono le misure finalizzate a migliorare ed intensificare i controlli sulla efficienza e sulle emissioni degli impianti termici di riscaldamento ad usi civili.

Assume particolare importanza, nell'ambito di tali iniziative, la proposta di eliminare, in tempi brevi, tutte le caldaie che funzionano a carbone, provvedendo alla relativa sostituzione con impianti termici meno inquinanti.

In questo quadro, ai fini di aggiornare la vigente normativa alla luce delle nuove conoscenze tecniche e scientifiche, il ministero ha elaborato uno schema di decreto, attualmente all'esame della conferenza Stato-regioni, il quale disciplina, tra l'altro, le caratteristiche merceologiche dei combustibili e le caratteristiche tecniche degli impianti di riscaldamento ad usi civili, promuovendo combustibili innovativi, quali, per esempio, le biomasse ed il biogas.

Infine, intendo aggiungere una breve considerazione di carattere generale. Le iniziative e le soluzioni di cui si è parlato in questi giorni, e che ho sinteticamente cercato di elencare, possono risolvere i problemi, se non totalmente, in larga parte. Tuttavia, a mio avviso, occorre una mobilitazione culturale di tipo diverso per risolvere il problema ambientale, così come fino ad oggi si è presentato.

Bisogna convincere, attraverso il ragionamento e soprattutto attraverso l'esempio, l'uomo ad affrontare questo problema con una maggiore serenità, impegno e conoscenza, ma soprattutto con un maggiore spirito di sacrificio rispetto a quello che fino ad oggi tutti insieme abbiamo manifestato. Altrimenti, rischiamo di essere sopraffatti dalle tecnologie e l'uomo, dopo averle inventate e messe circolazione, una volta accortosi che gli sono sfuggite di mano, non riuscirà più controllarle.

Occorre quindi promuovere nelle scuole un diverso approccio nei confronti della materia ambientale; materia che definirei più propriamente come cultura ambientale. E sulla cultura ambientale tutti noi dobbiamo scommettere, a prescindere dalle nostre connotazioni politiche, perché da essa deriva la preparazione di un futuro più o meno migliore per le nuove generazioni.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor ministro per l'esposizione della sua relazione, che ci ha dato la possibilità di avere una visione ampia di tutti problemi di inquinamento atmosferico che affliggono soprattutto i grandi centri urbani.

Da parte mia, auspico l'assunzione nelle sedi opportune, di un impegno per bandire il gasolio da riscaldamento, ancora molto utilizzato nelle grandi città e, cosa che mi meraviglia, nei locali sedi di enti pubblici. L'azione combinata dell'inquinamento da traffico urbano con quello derivante, durante il periodo invernale, dal gasolio da riscaldamento, crea problemi di notevole gravità in termini di inquinamento atmosferico.

Ritengo inoltre che le sperimentazioni concernenti il possibile utilizzo dell'idrogeno in sostituzione dei carburanti tradizionali — tema che ci riguarderà, come Commissione, con l'indagine conoscitiva sulle strategie nazionali per il raggiungimento degli obiettivi definiti dal Protocollo di Kyoto del 1997 in materia di controllo del livello di emissioni di gas serra — debbano essere accelerate. A tale proposito, recentemente ho letto che il Presidente degli Stati Uniti ha destinato un miliardo e mezzo di dollari, prima indirizzati al sostegno della ricerca per rendere meno inquinanti i carburanti tradizionali derivanti da idrocarburi, alla sperimentazione dei motori alimentati ad idrogeno. Per raggiungere tale obiettivo, a mio parere, occorre coinvolgere le compagnie petrolifere che non hanno alcun interesse a che si giunga ad un rapido utilizzo di queste nuove tipologie di carburante che, evidentemente, li spazzerebbe; tali nuove forme di alimentazione dei motori danneggerebbero non solo gli sceicchi dell'Arabia Saudita — cosa questa che tutto sommato a me farebbe molto piacere — ma anche tutto il sistema degli investimenti e delle ricerche petrolifere. Si porrebbe poi anche un problema a livello di sistema distributivo, nel senso che occorrerebbe predisporre un sistema di distributori che, al posto del carburante tradizionale, distribuiscano idrogeno. Mi rendo conto che ciò potrebbe significare

far ricorso alla rottamazione che, uscita dalla porta, rientrerebbe dalla finestra, però poiché l'esigenza è quella della difesa dell'ambiente, potremmo anche accettarla.

Do adesso la parola ai deputati che intendano porre al signor ministro domande o formulare richieste di chiarimento.

ERMETE REALACCI. Ritengo che la relazione svolta dal signor ministro abbia un taglio convincente, nel senso che va nella giusta direzione, in continuità anche con quanto è stato detto su questo tema negli anni precedenti.

Il problema che si pone è quello di comprendere, dal punto di vista operativo, come si costruiranno i vari passaggi che essa comporta e la coerenza fra quanto qui detto dal signor ministro e gli altri fronti della politica del Governo; ciò perché ritengo che la politica ambientale sia, con ogni evidenza, trasversale, e la relativa responsabilità non ricade soltanto sul Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio. Una politica, per essere efficace, soprattutto a livello di sfide antropologico-culturali, richiede il coinvolgimento dell'apparato industriale, delle politiche fiscali, economiche e agricole, eccetera.

Mi preme, in particolare con riferimento alle questioni pratiche più immediate, svolgere alcune considerazioni. La prima riguarda il recepimento della direttiva 1999/30/CEE in materia di polveri sottili. Sono d'accordo *a priori* che esista una differenza fra le politiche che tendono a far fronte a situazioni di emergenza — a cui è doveroso rispondere — e quelle che puntano invece ad eliminare le cause dell'inquinamento atmosferico. Però, in molti casi, l'emergenza è importante; soprattutto perché siamo di fronte ad una situazione in cui soltanto una regione — la Lombardia — ha recepito tale direttiva europea e come tale adotta le opportune contromisure nei casi in cui l'inquinamento atmosferico raggiunga livelli di emergenza; la norma europea in questione è sicuramente perfettibile, ma comunque consente — se recepita come ha fatto la sola regione Lombardia — di affrontare il problema.

Più precisamente, si prevede, a livello di Unione europea, che siano le regioni, a dotarsi di piani di intervento mentre i Governi centrali devono, a loro volta, adoperarsi per garantire che gli obiettivi fissati dalla Comunità europea siano rispettati. Tali obiettivi, a mio parere, sono molto ambiziosi; faccio riferimento non solo a quelli previsti per il 2005, ma soprattutto a quello fissato per il 2010, che prevede un abbattimento fortissimo delle polveri sottili (10 microgrammi per metro cubo). Risulta evidente che siamo di fronte ad una politica ambientale che avrà un impatto notevole, dati i provati effetti pericolosissimi di questi inquinanti. Da questo punto di vista, desidererei sapere se è possibile che le regioni si assumano l'impegno di adottare, almeno per la gestione dell'emergenza, delle normative analoghe a quella della regione Lombardia; si potrebbero vincolare i finanziamenti, concessi a tale scopo dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, all'effettiva adozione da parte delle regioni di tali normative (una sorta di meccanismo premiale che sia da stimolo per le regioni).

In tema di politica degli incentivi concessi a scopo ambientale, si parla molto di quelli a favore dei ciclomotori; su questo argomento a mio avviso è stato già commesso un errore — che a suo tempo evidenziammo — dal precedente Governo di centrosinistra, nel momento in cui lo concedette indiscriminatamente per la rottamazione dei vecchi ciclomotori. Sicuramente, per definizione, un ciclomotore nuovo inquina meno di uno vecchio: ciò era vero allora, ed è vero anche oggi con l'acquisto di un ciclomotore modello « euro 1 ». Altra questione è quella invece degli incentivi concessi ad aziende in difficoltà; in questo caso spetta al Ministero delle attività produttive o chi per lui adottare misure che vanno in quella direzione; dico questo perché gli incentivi concessi a scopi ambientali devono, a mio parere, essere destinati a favorire l'utilizzo, nel caso dei ciclomotori, del modello « euro 2 » (e a maggior ragione dei ciclomotori alimentati con motore elettrico),

che rappresenta, al momento, l'eccellenza dal punto di vista delle emissioni di agenti inquinanti. Per queste ragioni tali incentivi non possono essere concessi, a mio avviso, neanche per due mesi alle aziende produttrici di ciclomotori modello « euro 1 ». In questo caso tali agevolazioni finanziarie servirebbero soltanto per consentire a queste aziende di svuotare i magazzini di ciclomotori « euro 1 », tenuto conto che è già in produzione il modello « euro 2 ».

Un'altra questione riguarda i finanziamenti. È chiaro che le cifre di cui lei parla, tranne qualche caso, rispetto all'entità del problema hanno una natura simbolica. Molti degli incentivi di cui lei ha parlato consistono in milioni di euro. Si tratta certamente di cifre importanti nella gestione di una singola amministrazione comunale o nel bilancio di un'amministrazione regionale, ma dal punto di vista delle politiche complessive del nostro paese rimangono relativamente ridotte.

Pertanto, da un lato si pone un problema di orientamento dei finanziamenti previsti su questi capitoli di spesa in maniera precaria, dall'altro di reperimento di nuove risorse. Sul primo punto — questione posta anche al ministro Lunardi ieri — mi chiedo se il ministro dell'ambiente sia d'accordo sul fatto che nella pianificazione degli interventi in materia di infrastrutture (abbiamo adesso il collegato per le infrastrutture, prossimo oggetto del contendere in Parlamento) sia inserita una norma che vincoli, esattamente come accade per il sud — perché credo che una certa quota di finanziamenti vada destinata al meridione in ogni caso — ad individuare nel *mare magnum* di opere che ci vengono proposte dalla delibera CIPE e anche dal ministro delle infrastrutture un meccanismo, per così dire, di finalizzazione dei fondi pubblici annualmente destinati alle infrastrutture. Si dovrebbe prevedere una quota fissa e maggioritaria destinata al trasporto su ferro, al cabotaggio ed al trasporto pubblico urbano, in maniera tale che, nei fondi ordinari, indipendentemente dal *mix* di interventi

previsti, ci sia un orientamento effettivo, che allo stato attuale delle cose non si riscontra.

Un'ultima questione riguarda il reperimento ulteriore di fondi. Il Governo dovrebbe presentarci il piano di recepimento degli obiettivi di Kyoto, il quale riguarda da vicino gli argomenti di cui si discute. Infatti, per quanto riguarda tutti paesi, ma in modo particolare l'Italia, vi è, più in generale, un problema di *mix* di combustibili e quindi un ragionamento di politica industriale strategica da affrontare con le grandi compagnie petrolifere.

Pertanto (un problema, questo, sollevato anche oggi), gli altri paesi stanno investendo nel campo dell'energia rinnovabile in maniera strategicamente più forte di quanto stia facendo l'ENI in Italia. La BP, la Shell e via dicendo, provano cioè con più determinazione a candidarsi ad essere coloro che gestiranno le iniziative in quel campo. Anche da noi sta decollando il settore eolico ma è altresì noto che, buona parte delle macchine che vengono installate non sono di produzione italiana (e questo vale per l'energia solare e per tante altre forme di energia rinnovabile).

Non crede che sia il caso di prendere molto sul serio questo recepimento degli obiettivi di Kyoto, su cui abbiamo, tra l'altro, anche avviato un'indagine? Non consideriamola una mozione parlamentare da approvare all'unanimità e da lasciare poi a futura memoria, come nel caso, per esempio, delle dichiarazioni del nostro Presidente del Consiglio sull'1 per cento del PIL da destinare ai paesi in via di sviluppo, che ho il sospetto non sia, per così dire, « bene incardinata » nelle politiche di spesa del Governo nel prossimo periodo.

Suggerisco invece di prendere sul serio questo passaggio, approfittandone per introdurre i meccanismi di rifinanziamento di quelle politiche adeguate del Ministero dell'ambiente volte al raggiungimento degli obiettivi fissati nel protocollo di Kyoto, prestando una particolare attenzione proprio al settore dei trasporti. Quest'ultimo, infatti, dal punto di vista del contributo

dato ai gas serra, ha un ruolo predominante in molti paesi e in modo particolare da noi.

FABRIZIO VIGNI. Vorrei soffermarmi non tanto sui problemi dell'emergenza immediata, quanto su quelli del medio-lungo periodo, con i relativi interventi strutturali che si possono compiere.

Stiamo parlando di almeno tre problemi in uno: c'è il problema della congestione nelle città, quello dell'inquinamento atmosferico locale, ed infine, come ricordava il collega Realacci, quello dell'inquinamento atmosferico globale. Il problema di cui si discute quindi fa tutt'uno con quello dell'attuazione del protocollo di Kyoto e delle relative azioni che dovremmo mettere in campo.

Stiamo parlando di un problema per il quale nessuno possiede una bacchetta magica e nei confronti del quale ritengo del tutto sbagliato fare della demagogia, tanto più quando si corre il rischio di deresponsabilizzare i cittadini. Infatti, lasciare intendere da parte di un sindaco o di un ministro che simili problemi siano di facile o rapida soluzione significa appunto deresponsabilizzare i cittadini, mentre, lo ripeto, le cose cambiano solo se cambia anche l'atteggiamento da parte di questi ultimi. Aggiungo anche che parliamo della risoluzione di un problema in cui il Governo non è il solo attore in campo. Si tratta infatti di una questione in cui anche le regioni ed enti locali hanno competenze e responsabilità molto rilevanti.

Detto questo, non nego l'impressione di trovarmi di fronte ad una situazione curiosa. Da un lato, c'è un ministro dell'ambiente che annuncia buone intenzioni, piani e indirizzi — seppur sulla falsariga di orientamenti già impostati dai Governi precedenti ed in larga parte condivisibili — e, dall'altro, il resto del Governo non sembra andare in questa direzione; anzi, spesso sembra percorrere quella opposta. Di questo passo — ma la prego di non considerare questo termine come un'offesa — rischiamo di avere un ministro « para-

vento » di fronte a politiche del Governo che vanno in tutt'altra direzione rispetto a quelle da lui enunciate.

Sono, naturalmente, ben consapevole dei vincoli di bilancio, ma nell'ultima legge finanziaria il complesso dei finanziamenti previsti per il trasporto rapido di massa e per quello pubblico locale — in altri termini, per la mobilità sostenibile nelle aree urbane — non solo non è aumentato, ma si è addirittura ridotto. Il ministro, ieri, rispondendo ad una interrogazione ha parlato di 7 miliardi di euro in investimenti per interventi strutturali sulle linee metropolitane e le linee tramviarie, ma credo che egli sappia bene che si tratta di finanziamenti che, almeno in larghissima parte, erano già stati decisi dai precedenti Governi.

Il dato che emerge dall'ultima legge finanziaria è quello di una riduzione di risorse. Pertanto, dobbiamo considerare questo tema come una grande priorità nazionale, perché di questo si tratta (un sindaco, qualche anno fa, evocò la necessità di un nuovo piano Marshall), che deve essere affrontata da tutti i punti di vista, incentivando, per esempio, la produzione di veicoli ecologicamente compatibili ad emissioni zero (in questo senso, ben venga l'auto ad idrogeno il più presto possibile!).

Tuttavia, nell'attesa non bisogna credere di poter rinviare a quel momento ciò che può invece essere fatto subito (mi riferisco allo sviluppo di altri tipi di combustibili e a tipologie di veicoli alternativi). Nel caso del metano, per esempio, non è necessario sviluppare nuove ricerche scientifiche per la produzione: basterebbe dotare il paese di un sistema di distribuzione più diffusa e capillare per ottenere potenzialità di sviluppo molto significative.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. L'accordo siglato con la FIAT, non riguarda solo il Ministero dell'ambiente e quest'ultima ma anche l'Unione petrolifera, con l'obbligo di disseminare sul territorio centraline a metano.

FABRIZIO VIGNI. Questa mi sembra un'iniziativa che va nella giusta direzione.

Dobbiamo lavorare su un fronte, sapendo che anche nell'ipotesi di veicoli ad emissioni zero avremmo risolto metà del problema — cioè l'inquinamento atmosferico — ma non l'altra metà —, cioè la congestione delle aree urbane. Pertanto, si deve comunque lavorare anche sul potenziamento del trasporto pubblico, sul trasporto rapido di massa e via dicendo.

In conclusione, ritengo che dovremmo darci tre grandi priorità. In primo luogo, un piano straordinario di investimenti nel settore di cui si discute. A tale riguardo, abbiamo ipotizzato la necessità di almeno 10 mila miliardi di lire per il periodo 2002-2004, al fine di apportare cambiamenti significativi nelle principali aree urbane dal punto di vista del trasporto rapido di massa. Vi è tuttavia un problema di coerenza — sottolineato anche dal collega Realacci — perché considerando la delibera CIPE — peraltro ritengo che sia più facile decifrare un geroglifico egiziano che non quest'ultima — non è difficilissimo capire che le scelte riguardanti gli interventi infrastrutturali sulle aree urbane, la mobilità sostenibile e il riequilibrio delle modalità di trasporto non vengono privilegiate; pertanto, a mio parere, si pone un problema sia di coerenza sia di quantità delle risorse disponibili.

In secondo luogo, insisterei moltissimo sull'utilizzo del nuovo strumento introdotto con legge n. 340 del 2000: i piani urbani di mobilità; dico questo perché, a mio parere, tale strumento costituisce un modo intelligente per evitare quelle situazioni in cui i contributi per gli interventi dello Stato in tale materia risultano frammentati in tante diverse leggi di spesa e in tanti capitoli di intervento distinti (quello per i parcheggi, quello per le metropolitane, quello per il trasporto pubblico, eccetera); un modo che consente di operare secondo quella logica che vede il comune stesso dotarsi di un proprio piano urbano di mobilità, fissare degli obiettivi da raggiungere entro un certo periodo di tempo e scegliere come raggiungerli (in termini di aree pedonali, infrastrutture, parcheggi di scambio, eccetera). Seguendo questa logica, lo Stato cofinanzerebbe gli

interventi a condizione che il comune raggiunga gradualmente gli obiettivi prefissati. Ritengo che questo sia il modo giusto di porsi; a tale proposito, ho apprezzato che il ministro Matteoli, nello svolgere la sua relazione, abbia fatto riferimento ad un fondo unico, da inserire nella prossima legge finanziaria, che andrebbe esattamente in quella direzione.

Ritengo quindi che sia necessario lavorare per predisporre, per questa materia che rappresenta una priorità nazionale, un piano straordinario di investimenti, insieme a strumenti nuovi, dal punto di vista legislativo, e ad una certa coerenza nell'uso delle risorse.

MAURIZIO ENZO LUPI. Ringrazio il ministro Matteoli perché, con questa audizione, ci ha dato un quadro generale sia degli interventi che si vogliono mettere in atto sia della politica del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio con riguardo al tema in questione.

Il ministro Matteoli ha concluso l'esposizione della sua relazione ribadendo che si possono predisporre tutti gli interventi che si vogliono ma se non si realizza una sorta di rivoluzione culturale, cioè un cambiamento nella mentalità insieme ad un'educazione di tipo ambientale, tutto potrebbe risultare inutile. Per quanto mi riguarda, dico che quello attuale è il momento migliore per lavorare affinché tale rivoluzione culturale avvenga. Esperienze precedenti dimostrano che, in situazioni di emergenza, laddove si intervenga con intelligenza attraverso opportuni provvedimenti, è possibile ottenere un'educazione più rapida del cittadino; a tale proposito faccio l'esempio dell'emergenza, in tema di rifiuti solidi urbani, che si ebbe parecchi anni fa in Lombardia, a seguito della quale si introdusse in quella regione la raccolta differenziata; raccolta differenziata che ormai è entrata a far parte del costume e della mentalità dei cittadini lombardi: non si tratta più di un atteggiamento imposto ai cittadini, ma di una modalità diversa di porsi nei confronti di quel problema.

Sono convinto anch'io che quello in questione sia un problema che va al di là della connotazione politica, di sinistra o di destra. La qualità della vita e lo « sviluppo » delle città e del paese non devono porsi in antitesi, ma andare di pari passo: questo rappresenta, a mio parere, il punto di partenza su cui noi dovremo confrontarci. A tale proposito, la critica che frequentemente viene portata ad alcuni interventi di tipo infrastrutturale legati alla viabilità previsti dalla cosiddetta « legge obiettivo » è che essi non migliorano la qualità della vita — anzi la peggiorano — e non favoriscono lo sviluppo del paese; è come se, a volte, vigesse il principio ideologico secondo cui più strade vengono costruite nel nostro paese più automobili entreranno nelle città; pertanto, secondo tale principio, il collegamento autostradale Milano-Brescia non bisognerebbe realizzarlo. Io ritengo invece che il principio culturale su cui bisognerà lavorare sia quello che non esista sviluppo del paese senza qualità della vita che, a sua volta, non può essere ottenuta se non si sviluppino nel paese dei sistemi infrastrutturali: penso, ad esempio, a Milano. Nel caso in cui non fosse possibile raggiungerla facilmente sarebbe destinata a perdere il suo ruolo storico di città *leader* che ha sempre ricoperto, non solo nel nostro paese, ma anche nei confronti delle altre città europee.

Condivido sia l'impostazione su questo tema fornita dal signor ministro sia la tesi secondo la quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha una competenza di tipo trasversale; in particolare, con riguardo a questo settore, a mio parere entrano in gioco due ministeri: quello dell'ambiente e della tutela del territorio e quello delle infrastrutture e dei trasporti.

Chiedo al ministro Matteoli, anche perché ho avuto modo di leggere sui giornali qualcosa in merito, se l'impostazione data a questa materia dal suo Ministero sia stata confrontata e se si stia lavorando di comune accordo con il ministero delle infrastrutture e dei trasporti in modo da procedere in direzione unica.

A mio parere, il modo per risolvere il problema in questione è quello di lavorare per realizzare, soprattutto nelle grandi città, infrastrutture che privilegino le reti di trasporto su ferro — con priorità per le metropolitane anche rispetto al trasporto su ferro in superficie, che molto spesso ha creato notevoli problemi di congestione del traffico — le strade di collegamento (tra i quartieri nei grandi centri urbani) e le autostrade di collegamento (fra le grandi città) ed infine la creazione di parcheggi.

Detto questo, le questioni che si pongono sono essenzialmente due e riguardano, da un lato, le risorse disponibili e, dall'altro, la predisposizione delle procedure con cui attuare gli interventi di cui si è detto. Con riferimento alla prima questione, chiedo al ministro Matteoli se le risorse attualmente disponibili siano sufficienti ed eventualmente quale potrebbe essere il programma che consenta di disporre, nel medio e lungo periodo, di mezzi tali da consentire di realizzare questi interventi. Con riferimento alla seconda questione rivolgo un invito ai colleghi dell'opposizione affinché insieme si individuino delle opportune procedure che consentano di realizzare rapidamente queste indispensabili infrastrutture; altrimenti non ne usciamo più, soprattutto se si pensa che per realizzare una linea della metropolitana occorrono dieci anni, di cui quasi la metà occupata dall'espletamento delle procedure. Da questo punto di vista si potrebbero prendere in considerazione alcune proposte — da noi formulate — che prevedono l'applicazione delle procedure che si attuano in caso di emergenza (concernenti la fase di approvazione o l'utilizzo del *project financing*, eccetera) agli interventi che i ministri dell'ambiente e delle infrastrutture individuano.

L'ultima considerazione che intendo svolgere riguarda il rapporto fra il ministero, le regioni e gli enti locali; da quanto ho potuto leggere in merito, emerge un problema di educazione culturale in tema di incentivi finanziari, non solo rispetto ai cittadini, ma anche alla classe politica e degli amministratori locali del nostro paese. In tal senso, chiedo al ministro

Matteoli se le amministrazioni locali abbiano utilizzato tutte le risorse che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha messo a loro disposizione, ed eventualmente che cosa si sta facendo affinché tali risorse siano effettivamente spese. Prima è stata citata la regione Lombardia che, sotto questo punto di vista, si pone sicuramente all'avanguardia; tuttavia, occorre che anche le altre regioni ne seguano l'esempio.

TINO IANNUZZI. Ringrazio il ministro per l'accurata relazione svolta, le cui linee di prospettiva, molto importanti, sono senz'altro condivisibili. Ci troviamo di fronte ad una questione ambientale che si arricchisce ogni giorno di più di contenuti decisivi e che producono un impatto immediato sulla vita di ogni cittadino. I problemi drammatici di questi giorni, relativi all'inquinamento del sistema urbano del nostro paese (ma che ha riguardato anche città di piccole dimensioni) rende ancora più impellente la necessità di mantenere alta l'attenzione. Quest'ultima, tuttavia, deve essere ancorata ad una azione concreta, positiva ed immediata per la tutela dell'ambiente e del paesaggio naturale. Anche alla luce della relazione del ministro e dei contributi emersi nel corso del dibattito, ritengo che ci siano tre punti assolutamente imprescindibili dal contesto di cui si parla.

Da un lato, come ricordava il collega Realacci, la politica ambientale non è una politica settoriale, circoscritta ad un ministero od un segmento dell'azione dei pubblici poteri, ma è una politica trasversale nel senso più alto del termine, che deve, cioè, essere in grado di caratterizzare diversi segmenti della politica nazionale e del sistema dei poteri regionali e locali, i quali, a loro volta, incidono sul territorio. Si avverte, da un lato, l'esigenza di un mutamento di mentalità, di atteggiamento culturale e delle stesse abitudini di vita dei nostri cittadini e delle nostre famiglie, ma dall'altro, sullo sfondo, anche quella di ripensare tutti i processi di governo in termini di sviluppo ecosostenibile. Fin dall'inizio, il ministro ha sottoli-

neato l'importanza di far camminare il più possibile insieme sviluppo economico e governo del territorio e del paesaggio, facendo incontrare tra loro esigenze economiche, urbanistiche e paesaggistiche. Si avverte altresì — come poc'anzi evidenziato dal collega Lupi — la necessità di modernizzazione della pubblica amministrazione e dei processi amministrativi, nel rispetto di un'adeguata sensibilità per l'ambiente.

Tali linee, processi di riforma e semplificazione dei procedimenti amministrativi, rispondono ad interessi vitali e degni di attenzione da parte di tutti noi, affinché sviluppo e tutela del territorio — nelle sue diverse componenti — camminino di pari passo in un sistema complessivo. Per questo si richiede, da parte del Governo tutto, un'attenzione maggiore affinché le proposte di semplificazione di tali processi avvengano nel rispetto complessivo ed adeguatamente ponderato di tutte le esigenze che compongono il quadro in esame.

Sotto questo aspetto, la discussione e l'esame del collegato ambientale alla finanziaria e della delega in materia ambientale, con la redazione di sei testi unici, rappresentano occasioni importanti, ma a condizione che si abbia sempre come riferimento una visione complessiva dei problemi e la consapevolezza che la normazione dovrà procedere per situazioni generali ed astratte, senza preoccuparsi delle singole fattispecie.

In questo contesto, abbiamo grandi obiettivi di prospettiva che dobbiamo perseguire: l'introduzione di autoveicoli non inquinanti, una diversa strutturazione degli impianti di riscaldamento, il potenziamento della ricerca scientifica nel settore e via dicendo.

Per quanto riguarda le decisioni più immediate, abbiamo ricordato i contenuti della legge finanziaria sul versante ambientale e della delibera CIPE del primo programma Lunardi sulle grandi infrastrutture, ma vorrei anche evidenziare alcuni punti deboli di questa finanziaria.

Ben venga l'accordo fra Ministero, Unione petrolifera e FIAT per l'incremento dei punti di distribuzione del gas metano nell'intero territorio nazionale, ma

proprio sul tema della rete di metanizzazione del Mezzogiorno desidero segnalare che, se per un verso si riscontrano una serie di iniziative poste in essere dalle aziende municipali del gas o dalle diverse società operanti in questo settore nel Mezzogiorno al fine di allargare e potenziare tale rete di conduttura del gas metano, per l'altro tali iniziative sono tuttora ferme perché i finanziamenti a disposizione dell'ex Ministero dell'industria sono insufficienti o comunque continuano ad essere erogati — o meglio, centellinati — con grande lentezza.

Da questo punto di vista, lo sforzo che andava intrapreso, consistente in un ricorso più sostanzioso alle risorse da destinare per il completamento e lo sviluppo del processo di metanizzazione nel Mezzogiorno, rimane da completare.

Bisogna dimostrare coraggio di fronte a grandi opzioni strategiche — quali il trasporto pubblico di massa, quello ferroviario, il potenziamento del sistema delle metropolitane urbane — mediante un'adeguata indicazione di risorse finanziarie e la decisione di semplificare molti procedimenti.

Quando, riferendoci al Mezzogiorno — per essere chiari, da Napoli fino alla Sicilia —, affermiamo di voler potenziare il trasporto ferroviario rispetto al trasporto su gomma, sappiamo bene che la rete ferroviaria meridionale, da Napoli in poi presenta una condizione di debolezza e di precarietà strutturale indiscutibile, che rende il trasporto ferroviario nel meridione decisamente non al passo con quello nel resto del paese.

Per questo, anche in considerazione di tali aspetti, raccomandiamo poche ma selettive priorità, verso due o tre grandi obiettivi, su cui concentrare effettivamente il massimo del patrimonio, delle risorse finanziarie e delle energie di Governo disponibili, al fine di potere aggredire i problemi al cuore e venirne a capo, a cominciare da quello relativo alla rete ferroviaria meridionale.

PRESIDENTE. Do ora la parola al ministro Matteoli per la sua replica.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Desidero fare una premessa. Se al termine delle mie risposte, che per ragioni di tempo saranno brevi, i colleghi deputati riterranno necessari ulteriori approfondimenti, comunico fin d'ora la mia piena disponibilità a tornare in Commissione. Gran parte dei temi affrontati meriterebbero senz'altro ulteriori spunti di approfondimento e di sviluppo, anche da un punto di vista di approccio culturale del problema. Tuttavia, per limitarci al caso concreto, rispondo innanzitutto dicendo che ha ragione il presidente nell'affermare che ci sono ancora molti enti pubblici che usano il gasolio.

ERMETE REALACCI. A Roma ci sono ancora alcuni impianti di riscaldamento a carbone !

ALTERO MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. È vero. Abbiamo scoperto che ci sono ancora abitazioni con impianti di riscaldamento a carbone. Il problema si presenta dunque in tutta la sua gravità e necessita di una risposta anche in termini culturali. La mia generazione ha vissuto, negli ultimi cinquant'anni, cambiamenti di natura eccezionale. Abbiamo visto arrivare le macchine nelle città (quando ero bambino se ne vedeva una ogni tanto, fino a quando anche l'impiegato di banca ha cominciato ad avere la sua), abbiamo visto arrivare la televisione e via dicendo.

Tutti coloro che sono nati a cavallo della guerra hanno visto tutto questo, ma dobbiamo anche riconoscere che l'uomo, per decenni, ha rincorso questa modernità e i suoi mezzi, senza affrontare il problema relativo a cosa sarebbe accaduto in seguito, per esempio, costruendo autostrade all'ingresso delle abitazioni: era inevitabile che ne seguisse un simile uso della macchina ! Non poteva che essere così.

Dobbiamo fare attenzione: siamo di fronte ad emergenze cui dobbiamo far fronte utilizzando gli strumenti a cui ho fatto riferimento nel mio intervento, in modo da non commettere l'errore di farci

sfuggire di mano un'altra volta i termini reali del problema.

È vero quanto ha sostenuto nel suo intervento l'onorevole Realacci in merito al fatto che una politica ambientale non può essere predisposta soltanto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, e che è opportuna la collaborazione del Ministero delle attività produttive e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; tuttavia, per quanto mi riguarda, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio fa il suo dovere e, nella ricerca delle soluzioni, coinvolge anche gli altri ministeri.

L'onorevole Lupi sosteneva poc'anzi che, a fronte delle dichiarazioni rese dal ministro dell'ambiente, il ministro Lunardi ha risposto dicendo di essere d'accordo. Tengo a sottolineare, però, che non mi sono limitato a prendere atto delle dichiarazioni rilasciate dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti chiudendo così il discorso, ma ho subito chiamato per telefono il ministro Lunardi per dar vita ad un tavolo comune tra i due ministeri allo scopo di procedere alla realizzazione di un piano di « città sostenibile »; piano che preveda il trasferimento del trasporto urbano su rotaia (tram, metropolitane, ferrovie urbane ed extraurbane), sulla base di un progetto di modernizzazione delle infrastrutture e con procedure accelerate di realizzazione delle opere stesse. I tecnici dei due ministeri stanno lavorando in questi giorni per proporre ai rispettivi ministri, in tempi brevi, una soluzione con l'individuazione anche delle necessarie risorse.

All'onorevole Realacci, il quale ha sollevato la questione degli incentivi ai ciclomotori modello « euro 1 », rispondo che non ho ancora siglato l'accordo di cui si parla proprio per i motivi che prima ho addotto; so però anche che è necessario raggiungere questo accordo perché se le industrie sono consapevoli che non potranno contare su incentivi non procedono nella progettazione di nuovi modelli più ecologici; allo stesso modo, coloro che intendano acquistare dei ciclomotori (passando da un modello inquinante ad uno

meno inquinante) saranno invogliati a farlo in presenza di incentivi. Esiste però anche il problema, posto dall'onorevole Realacci, dei residui di magazzino, perché ormai il modello « euro1 » è fuori produzione; in questo caso, se si volessero finanziare le industrie che hanno prodotto questo modello di ciclomotore, come giustamente ha detto l'onorevole Realacci, dovrebbe farlo un altro ministero, non quello dell'ambiente. Sono tuttavia portato al raggiungimento degli obiettivi che mi sono prefisso e quindi ho continuato a tenere il dialogo aperto con queste industrie per cercare di giungere ad una soluzione.

Considero, inoltre, una sorta di « invito a nozze » quelle proposte con cui si prevede di finalizzare i fondi pubblici alla realizzazione di infrastrutture destinate al cabotaggio, alla ferrovia, eccetera. Sono deputato da venti anni, durante i quali — anche come membro di questa Commissione — non ho fatto altro che sostenere questi aspetti; il fatto che, per la prima volta, nel piano delle grandi opere predisposto dal Governo, il ministro Lunardi abbia inserito molta ferrovia (soprattutto nel meridione), anche se meno di quanto avrei voluto, costituisce in tal senso un segnale importante. In particolare, con riguardo al meridione, esiste qualcosa che sfugge; dico questo perché ad esempio, per il *car sharing* la città più a sud ad essere finanziata è Firenze, mentre città come Napoli non lo sono: qualcosa non torna. La stessa situazione si riscontra in tema di *mobility manager*, di GPL e di metano (capofila in questo caso è la città di Parma). Pertanto, con riferimento al Mezzogiorno, occorre comprendere se il problema dell'inquinamento atmosferico è meno sentito che al nord per via del clima diverso e di un grado di industrializzazione minore; per tale motivo ho sostenuto nel corso del mio intervento che i monitoraggi del livello di inquinamento, effettuati regione per regione, debbano essere realizzati con gli stessi strumenti, in modo da poter disporre di un chiaro quadro di riferimento generale, senza possibilità di errori di valutazione.

FRANCESCO BRUSCO. Ci sono altre ragioni.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Se infatti consideriamo, come ho fatto più volte in questa sede, l'esempio della linea ferroviaria Trapani-Palermo — 90 chilometri di ferrovia con un tempo di percorrenza di 4 ore —, è evidente che c'è qualcosa che non va. Sono dell'avviso che l'Italia non debba essere un paese a due velocità e ciò potrà avvenire solo se a Trapani o a Bolzano i problemi si risolvono con la stessa cultura e con la stessa voglia di fare; solo in tal caso l'Italia sarà un paese veramente competitivo.

Rispondo con franchezza all'onorevole Vigni, che nel corso del suo intervento ha fatto riferimento alle buone intenzioni e agli indirizzi che ricalcano i precedenti ministeri, di non avere alcun pregiudizio o preoccupazione di sorta se qualche misura che dovessi proporre non fosse ascrivibile alla mia persona; se trovassi un'iniziativa, da me condivisa, assunta da chi mi avesse preceduto, non cambierei una virgola e la porterei avanti, come detto, senza alcun pregiudizio. Faccio un esempio; l'altro giorno, nell'incontro svoltosi con i sindaci, il sindaco di Roma, Veltroni (non appartenente certo alla mia area politica), ha proposto, in tema di parcheggi, di utilizzare le caserme dismesse; poiché ho trovato la proposta intelligente mi sono subito attivato, incaricando i miei collaboratori di verificare se tale iniziativa fosse praticabile.

Per quanto concerne poi l'utilizzo dei piani urbani di mobilità, su cui mi sono soffermato anche ieri nel corso dello svolgimento del *question time*, ripeto che anch'io credo in questo strumento.

I finanziamenti, in larga parte, sono stati già assegnati o stanno per esserlo. Per esempio, in tema di *car sharing*, l'80 per cento dei fondi previsti sono stati già stanziati; per gli interventi in tema di GPL e metano oltre il 50 per cento dei finanziamenti è già stato trasferito al comune capofila (Parma); anche i finanziamenti relativi alle cosiddette domeniche ecologi-

che, pari a circa 35 mila euro, sono stati già in parte assegnati. Quindi, si tratta di buone intenzioni che in larga parte sono già state concretizzate cercando di coinvolgere anche gli altri ministri per la loro realizzazione.

Per quanto riguarda la necessità di snellire le procedure, si tratta di una delle priorità che ci siamo dati, e questo vale per tutti i ministeri, non solo per quello dell'ambiente. A questo proposito, desidero tuttavia sottolineare che quando si parla di snellimento delle procedure spesso vi è chi interpreta ciò come una diminuzione dei controlli. Ritengo invece che vi sia un modo per snellire le prime, salvaguardando i secondi.

Per quanto riguarda il rapporto con le regioni e le amministrazioni locali — quesito posto dall'onorevole Lupi — desidero confermare che, per ora, esso è buono. Vi è la convinzione, sia da parte del sottoscritto, sia — credo — da parte degli assessori regionali, dei presidenti delle province, delle giunte e dei sindaci, che il problema ambientale non possa essere risolto da alcuno singolarmente, ma solo attraverso la collaborazione di tutti. Poiché credo fermamente nel metodo dell'incontro, su base più frequente possibile, per confrontare idee, soluzioni e proposte, abbiamo dato il via ad un tavolo permanente a tal fine. Devo infine riconoscere che, dopo un periodo iniziale di assestamento — e rispondo al quesito dell'onorevole Lupi — il rapporto con il Ministero delle infrastrutture, è buono, scandito da un reciproco rispetto dei ruoli. Non si può domandare di chiudere un occhio per la realizzazione di qualsivoglia infrastruttura, così come non posso chiedere al collega Lunardi di non realizzare una data infrastruttura — tra l'altro, presentata come una priorità nel corso della campagna elettorale — perché suscettibile di mettere in difficoltà il Ministero dell'ambiente. In casi simili, ci si siede intorno ad un tavolo per trovare la soluzione migliore.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, rispondo all'onorevole Iannuzzi confermando quanto da lui detto sulla necessità di potenziare la rete ferroviaria.

Per quanto riguarda il rapporto tra regione ed enti locali, ribadisco quanto detto: lo sviluppo ecosostenibile non è uno slogan, ma la soluzione dei problemi. Bisogna affrontare questi ultimi senza demagogia. Spero di essere stato esaustivo, ribadendo la mia disponibilità a tornare in questa sede per fornire ulteriori spunti di riflessione.

PRESIDENTE. Ringrazio, anche a nome della Commissione, il ministro Matteoli per la sua disponibilità, rinnovando l'invito a tornare in occasione di una

successiva audizione, anche al fine di sviluppare ed approfondire molti degli aspetti oggi trattati.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 20 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO