

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3175

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato **CENTO**

Disposizioni per il finanziamento delle
« domeniche ecologiche »

Presentata il 23 settembre 2002

ONOREVOLI COLLEGHI! — La recente decisione del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio di far cessare la più importante iniziativa di sensibilizzazione sulla riduzione del traffico veicolare in Italia lascia sbalorditi e rende necessario un intervento del Parlamento per proseguire le « domeniche ecologiche ».

Il cofinanziamento di attività promosse dai comuni per l'informazione e la sensibilizzazione dei cittadini sulle tematiche della mobilità sostenibile è un impegno che deve essere mantenuto, soprattutto per l'indubbio valore esemplare che esse hanno avuto nel promuovere un nuovo modo di vivere in città.

Liberare i principali centri abitati, sia pure per due o tre giorni all'anno e in zone limitate ad un ettaro ogni tremila abitanti, dal traffico delle auto con il loro

quotidiano carico di fumi di scarico e di rumore, passeggiare per strade e piazze dove le auto non circolano e non bisogna preoccuparsi di non essere investiti rappresenta un momento prezioso per riconciliarsi con lo spazio urbano, per restituire vigore a sensi sacrificati come l'olfatto, l'udito e la vista.

L'ANPA ha stimato che la chiusura al traffico di alcune zone delle città durante le ultime domeniche ecologiche ha ridotto sia gli inquinanti primari, come l'ossido di carbonio, il benzene ed il monossido di azoto (dal 50 fino al 90 in meno), che quelli secondari, che si formano a seguito di trasformazioni chimico-fisiche, come il biossido di azoto ed il particolato (diminuzioni dal 50 all'80 per cento).

Negli ultimi dieci anni la mobilità su strada ha superato il 92 per cento degli

spostamenti dei passeggeri e l'82 per cento di questo traffico ha riguardato gli spostamenti in automobile.

L'Italia detiene, insieme alla Germania, uno dei più alti tassi di motorizzazione del mondo con punte superiori al 53 per cento di auto ogni 100 abitanti; il parco dei veicoli circolanti è salito negli ultimi dieci anni quasi del 20 per cento vi sono più di 7 milioni di moto e motorini (il parco circolante più grande d'Europa responsabile del 15 per cento delle emissioni di ossido di carbonio e di oltre il 22 per cento di quelle di benzene in ambito urbano) ed oltre 33 milioni di automobili.

La rete su ferro (metropolitane, tranvie e ferrovie urbane) nelle città non arriva in tutta Italia a 600 chilometri e l'uso della bicicletta è davvero trascurabile nelle nostre città, un dato sconcertante se paragonato a quello di altri paesi europei.

I costi energetici del trasporto su strada rappresentano quasi il 90 per cento dei consumi totali di energia per i trasporti e l'Italia è al quarto posto nei paesi dell'OCSE per quanto riguarda i consumi energetici nel settore dei trasporti.

Il consumo di risorse energetiche, in massima parte non rinnovabili, nel settore dei trasporti è poi la causa delle immissioni in atmosfera di numerose sostanze dannose per l'uomo, gli animali e l'ambiente in genere (anidride carbonica, ossido di carbonio, composti organici volatili non metanici, ossidi di zolfo, ossidi di azoto, piombo, benzene e particolato fine PM 10, responsabili dello smog fotochimico, delle piogge acide e dell'effetto serra).

Ma i trasporti sono anche una delle cause principali dell'inquinamento acustico, visto che in Europa più del 97 per cento della popolazione a causa del trasporto stradale è esposto a livelli di rumore in grado di danneggiare la salute. Soprattutto il trasporto su strada è poi responsabile dello spaventoso numero di morti e feriti negli oltre 200.000 incidenti annui, il 70 per cento dei quali si verifica nei centri urbani, coinvolgendo in massima parte pedoni, soprattutto bambini ed anziani. Nel 1997 l'entità dei costi ricadenti sulla collettività a causa degli inci-

denti stradali ammontava secondo il Ministero dei trasporti a 53.000 miliardi di lire una cifra corrispondente al 26 per cento dei costi esterni derivanti dalla mobilità pari a 201.219 miliardi (il gas serra è pari all'8,3 per cento, lo smog al 40 per cento, il rumore al 13,2 per cento e la congestione al 12,5 per cento).

Come è ovvio, è impensabile che la riduzione dell'inquinamento per tre giorni all'anno, come avvenuto nel 2002, sia in grado di fornire un contributo in termini quantitativi determinante a ridurre le migliaia di tonnellate di polveri nocive e di altre sostanze velenose che gli abitanti respirano ogni anno nelle città italiane che i turisti di tutto il mondo vengono a visitare.

Le « domeniche ecologiche » vanno tuttavia mantenute soprattutto per l'indubitabile valore esemplare che hanno avuto per i cittadini e per le istituzioni locali che, stimolate economicamente e politicamente dal Governo ad organizzare iniziative di sensibilizzazione ambientale, apprendono che si può oltre che si deve fare ogni giorno qualche passo nella riduzione dell'inquinamento ottemperando ad impegni assunti a livello internazionale come in occasione del Protocollo di Kyoto.

Le « giornate ecologiche » servono a ricordare questo impegno che lo Stato deve portare avanti in prima persona; altrimenti, servirà davvero a poco che i singoli comuni o anche le amministrazioni provinciali e regionali ottengano risultati anche virtuosi ed ammirevoli nella lotta contro l'inquinamento; occorre quindi un filo comune, un raccordo ed uno stimolo centrale che permetta di coordinare la strategia dello sviluppo sostenibile e durevole.

Per costruire un futuro sostenibile è necessario mantenere un impegno credibile da parte dello Stato per l'evoluzione delle istituzioni, per la ricerca e l'applicazione delle migliori tecnologie, ma soprattutto per un profondo cambiamento di mentalità e comportamenti individuali e collettivi.

Come richiamato anche dall'Unione europea, i cambiamenti devono riguardare la

mentalità, gli stili di vita e di consumo: ebbene le giornate ecologiche rappresentano un'occasione di immediato effetto emotivo-sensoriale di educazione ambientale. Una coppia di genitori che porta i figli a passeggio in un angolo della sua città disintossicato dallo smog e dal rumore delle automobili riceverà una lezione di educazione ambientale il cui ricordo resterà molto più impresso di tante parole ascoltate in un dibattito pubblico, o lette su un opuscolo didattico o in un articolo di giornale.

Ritrovare il piacere di andare a piedi o in bicicletta nella propria città, senza

fretta né timore di essere travolti, è un'esperienza che milioni di persone hanno provato nelle passate edizioni delle « domeniche ecologiche », che anziché abolite devono essere non solo mantenute ma ampliate nella loro frequenza, per trasformarle in un appuntamento almeno bimestrale.

Le giornate ecologiche devono quindi continuare ad essere una periodica opportunità di benessere collettivo e di consapevolezza ambientale civica per i milioni di cittadini che le hanno vissute fino ad oggi con entusiasmo e partecipazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità e interventi ammissibili).

1. È istituita la campagna nazionale « Domeniche ecologiche ».

2. Nell'ambito della campagna « Domeniche ecologiche », il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di seguito denominato « Ministero », assicura il cofinanziamento di iniziative presentate dai comuni di cui all'articolo 2 miranti a sensibilizzare ed informare i cittadini sulle tematiche della mobilità sostenibile.

3. Per ottenere il cofinanziamento di cui all'articolo 4, i comuni si impegnano annualmente ad aderire alle iniziative con cadenza bimestrale previste dal Ministero e a chiudere al traffico privato un'area di almeno un ettaro ogni 3.000 abitanti escluse le aree verdi; la chiusura potrà interessare una pluralità di aree discontinue all'interno del perimetro urbano. Il Ministero cofinanzierà, in conformità a quanto previsto dall'articolo 4, l'attuazione di iniziative finalizzate alle seguenti tipologie di intervento:

a) campagne di informazione e sensibilizzazione rivolte alla generalità dei cittadini, condotte attraverso i mezzi di comunicazione di massa, affissione di manifesti, distribuzione di materiale informativo, sportelli informativi e numeri verdi, attivazione siti INTERNET e di pagine *web*;

b) sondaggi di opinione precedenti, contemporanei e successivi allo svolgimento delle iniziative al fine di verificare il raggiungimento degli obiettivi;

c) iniziative direttamente finalizzate allo sviluppo della consapevolezza dei cittadini sui problemi della mobilità sostenibile;

d) iniziative direttamente finalizzate al più efficace svolgimento delle « Domeniche ecologiche ».

4. Le iniziative di cui al comma 3 devono garantire il coinvolgimento del più ampio numero di cittadini.

ART. 2.

(Soggetti autorizzati alla presentazione delle istanze di cofinanziamento).

1. Possono presentare istanza di cofinanziamento, ai sensi dell'articolo 4:

a) i Comuni con popolazione superiore a 40.000 abitanti, secondo l'ultima rilevazione ISTAT;

b) i comuni capoluogo di provincia.

ART. 3.

(Presentazione e valutazione dei progetti).

1. Le modalità di presentazione delle istanze di cofinanziamento ed i criteri per la valutazione sono indicati con provvedimento della Direzione per lo sviluppo sostenibile del Ministero, che è pubblicato sul sito INTERNET del Ministero medesimo.

2. La valutazione dei progetti deve concludersi, a seguito di istruttoria condotta dalla commissione tecnico-scientifica per la valutazione dei progetti di protezione e di risarcimento ambientale del Ministero, entro i quarantacinque giorni successivi alla scadenza dei termini per la presentazione delle istanze.

ART. 4.

(Finanziamento).

1. Le iniziative di cui all'articolo 1 possono ricevere cofinanziamento non su-

periore al 60 per cento del costo dell'iniziativa e per un importo massimo, comunque, non superiore a 0,25 euro per ciascuno degli abitanti residenti nel comune interessato, secondo l'ultima rilevazione ISTAT.

2. Il Ministero determina la percentuale di cofinanziamento assegnabile alle singole iniziative, tenuto conto prioritariamente:

a) dell'inserimento delle iniziative di sensibilizzazione nell'ambito di programmi strutturali e permanenti, finalizzati alla riduzione dell'impatto ambientale e dei consumi energetici derivanti dal traffico urbano, tramite l'attuazione di politiche radicali di mobilità sostenibile, volte a modificare gli attuali comportamenti che privilegiano l'uso individuale dei mezzi di trasporto, quali quelli definiti dalle Agende 21 locali;

b) dell'ampiezza della zona chiusa al traffico in relazione all'estensione del territorio comunale, ferma restando la misura minima di cui all'articolo 1, comma 3;

c) del numero complessivo delle istanze pervenute.

3. L'importo assegnato a titolo di cofinanziamento è erogato a cura della Direzione per lo sviluppo sostenibile del Ministero.

ART. 5.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 4, pari a 2.500.000 euro per ciascuno degli anni 2003, 2004 e 2005, si provvede, per gli anni 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente

utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

€ 0,26



14PDL0036730