

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00276 Realacci: Su misure volte a ridurre l'inquinamento atmosferico.	
7-00284 Garofalo: Su misure volte a ridurre l'inquinamento atmosferico derivato dall'emissione di particolato da parte dei mezzi di trasporto.	
7-00305 Monai: Interventi volti alla riduzione delle emissioni inquinanti derivanti dai mezzi di trasporto e dagli impianti di riscaldamento degli edifici (<i>Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione di un nuovo testo</i>)	13
ALLEGATO (<i>Testo unificato approvato</i>)	15

RISOLUZIONI

Martedì 15 giugno 2010. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI. – Interviene il sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare, Roberto Menia.

La seduta comincia alle 14.50.

7-00276 Realacci: Su misure volte a ridurre l'inquinamento atmosferico.

7-00284 Garofalo: Su misure volte a ridurre l'inquinamento atmosferico derivato dall'emissione di particolato da parte dei mezzi di trasporto.

7-00305 Monai: Interventi volti alla riduzione delle emissioni inquinanti derivanti dai mezzi di trasporto e dagli impianti di riscaldamento degli edifici.

(Seguito della discussione congiunta e conclusione – Approvazione di un nuovo testo).

Le Commissioni proseguono la discussione congiunta, rinviata il 26 maggio.

Ermete REALACCI (PD), anche a nome dei deputati Garofalo e Monai, presenta una nuova formulazione del testo unificato delle risoluzioni in titolo (*vedi allegato*). Ritiene che gli impegni contenuti nell'atto di indirizzo indirichino al Governo un percorso positivo, improntato a ragionevolezza e buon senso, di azione e di impegno per un effettivo rafforzamento degli interventi di lotta ai gravi fenomeni di inquinamento atmosferico che si registrano in vaste aree del Paese. Esprime tuttavia una forte preoccupazione per il contenuto della manovra finanziaria varata pochi giorni fa dal Governo, che – ad esempio – penalizza fortemente un settore cruciale per il miglioramento della qualità dell'aria delle città italiane, come è quello del trasporto pubblico locale. Auspica, pertanto, che le posizioni espresse nel dibattito sugli atti di indirizzo in esame costituiscano uno stimolo e un vincolo politico per le forze di opposizione e per quelle di maggioranza delle due Commissioni a mantenere alta l'attenzione sull'effettiva

traduzione in atti, da parte del Governo, degli impegni in essi contenuti.

Guido DUSSIN (LNP), dichiara di sottoscrivere la nuova formulazione del testo unificato delle risoluzioni in titolo appena presentata.

Vincenzo GAROFALO (Pdl) esprime soddisfazione per il fatto di essere pervenuto, insieme con i colleghi Realacci e Monai, a definire un testo unificato che riprende tutte le questioni affrontate nel corso della discussione delle risoluzioni in oggetto. Ricorda altresì l'impegno che la Commissione Trasporti sta dedicando attualmente all'esame del Piano d'azione sulla mobilità urbana predisposto dalla Commissione europea. Ritiene, pur nella consapevolezza della difficoltà della situazione finanziaria in cui si trova il Paese, che le Commissioni seguiranno con attenzione il processo di attuazione degli impegni contenuti nell'atto di indirizzo unitario che si accingono ad approvare.

Sergio Michele PIFFARI (IdV) ritiene che il nuovo testo unificato delle risolu-

zioni in titolo presentata oggi rappresenti un documento politico importante e positivo. Nell'associarsi, tuttavia, a quanto già detto dal deputato Realacci, denuncia gli effetti gravemente penalizzanti della manovra finanziaria del Governo sul settore del trasporto pubblico locale, auspicando che il Governo voglia effettivamente dare seguito agli indirizzi emersi nel corso del dibattito, traducendo in iniziative concrete gli impegni oggi assunti.

Il sottosegretario Roberto MENIA esprime parere favorevole sulla nuova formulazione del testo unificato delle risoluzioni in titolo.

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, avverte che la nuova formulazione del testo unificato delle risoluzioni in titolo assumerà il numero 8-00074.

Le Commissioni approvano all'unanimità il nuovo testo della risoluzione che assume il numero 8-00074.

La seduta termina alle 15.

ALLEGATO

7-00276 Realacci: Su misure volte a ridurre l'inquinamento atmosferico.

7-00284 Garofalo: Su misure volte a ridurre l'inquinamento atmosferico derivato dall'emissione di particolato da parte dei mezzi di trasporto.

7-00305 Monai: Interventi volti alla riduzione delle emissioni inquinanti derivanti dai mezzi di trasporto e dagli impianti di riscaldamento degli edifici.

TESTO UNIFICATO APPROVATO

Le Commissioni VIII e IX,

premessi che:

il 16 dicembre 2008 la Commissione europea ha presentato, in seguito ad un ampio processo di consultazione delle parti interessate, un piano d'azione (COM(2008)886) corredato di una proposta di direttiva (COM(2008)887) destinati a favorire l'applicazione in tutta l'Unione europea delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (ITS) al trasporto su strada e alle sue interconnessioni con altre modalità di trasporto (cosiddetti « sistemi di trasporto intelligenti »). Nell'ambito del piano europeo per il rilancio dell'economia, approvato dal Consiglio europeo nel dicembre 2008, è stata lanciata l'iniziativa « auto verdi » (*green car*) intesa a finanziare, attraverso la collaborazione tra settore pubblico e privato, i progressi nell'uso di fonti di energia non-inquinanti e rinnovabili per il trasporto stradale;

le iniziative messe in campo in questo ambito dall'Unione europea, sono – tra l'altro – intese: *a*) a contenere l'impatto della notevole crescita del traffico su strada prevista entro il 2020 – stimata al 36 per cento per il trasporto passeggeri e al 55 per cento per il trasporto merci – mediante una gestione ottimale della mobilità e della domanda di trasporto; *b*) alla promozione di un sistema di trasporto

maggiormente rispettoso dell'ambiente considerato che allo stato attuale il trasporto su strada produce il 79 per cento delle emissioni di CO₂ di tutto il comparto dei trasporti; *c*) al miglioramento dell'efficienza del sistema di trasporto e alla riduzione della congestione del trasporto stradale il cui costo è stimato tra lo 0,9 e l'1,5 per cento del prodotto interno lordo dell'Unione europea;

nel 2006 l'OMS ha dimostrato, con uno studio sulle principali città italiane, che, riportando i valori medi annui di polveri sottili al di sotto dei 20 microgrammi/metro cubo, si potrebbero evitare oltre 8220 morti all'anno, mentre uno studio promosso dal Centro nazionale per la prevenzione e il controllo delle malattie (CCM) del 2009, ha messo in relazione la presenza degli inquinanti in atmosfera e gli effetti negativi a breve termine sulla salute in Italia. Secondo questo studio le conseguenze immediate dell'esposizione ad elevati livelli di inquinamento atmosferico sono molto gravi, soprattutto nei soggetti più sensibili come dimostra il forte incremento dei ricoveri di asma per i bambini (9 per cento), in relazione all'aumento di NO₂;

l'11 dicembre 2009 la Commissione ambiente della Camera dei deputati ha approvato il documento finale sul Libro bianco in materia di adattamento ai cambiamenti climatici e verso un quadro

d'azione europeo (COM2009)147), con il quale – tra l'altro – ha ribadito la necessità di introdurre misure volte a favorire la diffusione di veicoli elettrici e ibridi nel trasporto pubblico e privato, soprattutto nei grandi centri urbani; di promuovere sistemi di mobilità alternativi, come tramvie e piste ciclabili; di mettere in atto efficaci politiche di incentivazione del trasporto pubblico rispetto al trasporto privato, attuando al contempo politiche della mobilità in grado di favorire – soprattutto nel settore del trasporto merci – il trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma;

la situazione delle aree urbane del nostro Paese di maggiori dimensioni è sempre più critica, con livelli di polveri sottili ben oltre la soglia consentita, che determinano effetti molto gravi per la stessa salute dei cittadini;

a seguito dei superamenti delle concentrazioni in atmosfera di materiale particolato sottile (PM10) registrati sul territorio nazionale tra il 2005 e il 2007, la Commissione europea ha aperto in data 29 gennaio 2009, una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia (2008/2194); la Commissione europea ha infatti ritenuto l'Italia inadempiente agli obblighi di cui all'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 1999/30/CE, sul contenimento dell'inquinamento da Pm 10 entro i valori limite previsti; la procedura di infrazione riguarda 55 zone ricadenti sul territorio nazionale;

in data 26 gennaio 2009, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha presentato alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 22 della direttiva 2008/50/CE, una richiesta di deroga all'entrata in vigore dei valori limite del PM10 fino al 2011, impegnandosi a predisporre un documento nazionale di pianificazione contenente una serie di misure di riduzione dell'inquinamento atmosferico di competenza nazionale, utili al raggiungimento dei valori limite entro i termini previsti dalla stessa deroga;

nella seduta del 13 maggio 2010 il Consiglio dei ministri ha approvato lo

schema di decreto legislativo che recepisce la direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria, ambiente e per un'aria più pulita in Europa, attualmente all'esame del Parlamento, che, all'articolo 9, comma 10, detta le procedure attuative e di coordinamento con le regioni qualora la Commissione conceda la citata deroga;

i piani regionali finora elaborati non sono risultati sufficienti ad assicurare il rispetto dei valori limite entro i termini stabiliti per la deroga; l'Italia si è così impegnata con la Commissione europea ad integrare detti piani con misure di carattere nazionale in grado di intervenire in ambiti non ricadenti nelle competenze legislative e amministrative delle regioni;

conseguentemente, in data 10 giugno 2010 il Ministro dell'ambiente ha illustrato al Consiglio dei ministri le linee di una strategia nazionale per combattere l'inquinamento dell'aria. Si tratta di un complesso di iniziative, sia normative che di indirizzo, con le quali il Governo dà seguito all'impegno assunto nei confronti della Commissione europea, alla luce del fatto che in tutto il Paese (soprattutto nel bacino padano, nei centri industrializzati e nelle grandi città) i limiti prescritti sono ampiamente superati;

sono molte le fonti di emissione che quotidianamente riversano nell'aria grandi quantità di sostanze inquinanti. Le principali fonti di inquinamento atmosferico a livello nazionale sono rappresentate dal settore industriale e della produzione di energia e dai trasporti;

per quanto riguarda, in particolare, il settore industriale, si evidenzia l'opportunità di elaborare, in parallelo alle misure prospettate nel presente atto di indirizzo, azioni politiche e amministrative volte a rendere più efficiente il controllo delle emissioni industriali e il rispetto della normativa vigente, promuovendo sistemi di incentivazione di processi innovativi e migliorativi dell'impatto ambientale dei cicli di produzione e, contestualmente, rafforzando l'efficacia del sistema sanzionatorio e degli strumenti di prevenzione dei danni ambientali;

analizzando le fonti di emissione solo nelle aree urbane, l'inquinamento maggiore arriva dal traffico veicolare: a Roma e Milano ad esempio emette circa il 60 per cento delle polveri sottili e degli ossidi di azoto; a Napoli contribuisce per il 50 per cento del PM10 e a Torino per oltre il 50 per cento circa degli NOx (fonte: Legambiente/elaborazione LaMiaAria.it, su dati Arpa);

nelle aree urbane il riscaldamento è, dopo il traffico su gomma, il fattore che maggiormente contribuisce alla presenza delle polveri sottili e degli altri elementi inquinanti;

dai dati forniti da ISPRA (Ispra – Inventario nazionale emissioni in atmosfera Corinair) emerge che all'interno del Bacino padano ben il 52 per cento di Nox sono imputabili al trasporto su strada, il 22 per cento al settore industriale, compreso quello energetico, e il 12 per cento al settore civile;

è da evidenziare peraltro che non tutti i veicoli sono ugualmente fonti di PM10: i veicoli a benzina ad esempio emettono quantità minori di questo fattore inquinante, rispetto ai maggiori responsabili delle emissioni che sono i motori diesel, sia leggeri che pesanti, ed i ciclomotori con motore a due tempi;

le misure che affrontano il problema dell'inquinamento cittadino attraverso il blocco del traffico, nonostante il loro valore simbolico, non risultano adeguati a ridurre in misura significativa la concentrazione del particolato nell'aria;

il fenomeno dell'inquinamento atmosferico richiede un programma di interventi strutturali e gestionali su area vasta, coerenti ed integrati, così da creare le condizioni per la sua risoluzione definitiva. Per arrivare a questo obiettivo e a significative riduzioni dell'inquinamento in atmosfera è indispensabile la collaborazione tra i diversi livelli istituzionali di governo, per mettere in campo politiche multisettoriali, strutturali e gestionali per intervenire sulle diverse fonti di inquinanti;

in particolare, anche in relazione alla definizione del piano nazionale di risanamento della qualità dell'aria, occorre individuare misure efficaci per il contenimento dei livelli di polveri sottili e specificamente delle emissioni inquinanti derivanti da traffico veicolare;

da un lato, è necessario intervenire sia per favorire un ricorso più ampio alla mobilità pubblica, sia per ridurre l'impatto ambientale, sostenendo il rinnovo dei veicoli utilizzati, l'utilizzo di veicoli con ridotta capacità inquinante, la diffusa applicazione di sistemi filtranti;

dall'altro, per quanto concerne il trasporto privato, deve essere promossa la diffusione dei veicoli con ridotta capacità inquinante, non soltanto mediante incentivi di carattere finanziario, ma anche attraverso la realizzazione capillare sul territorio di reti di distribuzione del gas metano per autotrazione, del gpl, dei carburanti a idrogeno, e di reti di punti di ricarica per i veicoli ad alimentazione elettrica, nonché il sostegno all'adozione su ampia scala di filtri antiparticolato;

deve essere altresì favorito lo sviluppo della mobilità ciclistica attraverso un incremento delle piste ciclabili e dei percorsi protetti;

su impulso dei sindaci di Milano e di Torino si è formato, nell'ambito dell'ANCI, un coordinamento permanente dei sindaci del nord, per affrontare, in modo coordinato con il Governo e le regioni, i problemi relativi all'inquinamento atmosferico da particolato; il comitato, già nel documento con cui si è costituito, ha evidenziato l'opportunità di permettere ai comuni di investire risorse per la lotta ai cambiamenti climatici e la riduzione delle emissioni inquinanti, escludendo le spese sostenute dai vincoli del patto di stabilità interno;

impegnano il Governo:

1) a definire un piano straordinario per favorire il trasporto pubblico indirizzato a: a) riorganizzare e potenziare la rete del trasporto urbano e collettivo; b)

introdurre meccanismi volti a disincentivare la circolazione dei mezzi inquinanti in transito su tutto il territorio nazionale e favorire l'utilizzo di veicoli a minore impatto ambientale (a gas metano, a GPL, elettrici e ibridi), anche attraverso il rifinanziamento di strumenti di intervento già sperimentati (con particolare riferimento al « fondo per la promozione ed il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale », di cui all'articolo 1, comma 304 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 e all'articolo 63, comma 12 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112); c) razionalizzare l'uso dell'auto privata, anche favorendo forme di utilizzo condiviso dei veicoli, come il *car sharing*; d) rafforzare i servizi di trasporto ferroviario per i pendolari, anche attraverso l'ammodernamento del materiale rotabile utilizzato; e) promuovere l'ampliamento dei percorsi destinati alla mobilità ciclistica; f) riorganizzare e potenziare la rete del trasporto urbano e collettivo;

2) in particolare, a sostenere, anche mediante opportune iniziative legislative, il trasporto a basso impatto ambientale attraverso:

a) l'adozione di misure che permettano la sostituzione dei mezzi o l'applicazione di tecnologie filtranti per quanto concerne i mezzi inquinanti di proprietà delle amministrazioni dello Stato e delle altre amministrazioni pubbliche;

b) l'adozione di misure volte a sostenere la sostituzione di veicoli inquinanti o l'applicazione di tecnologie filtranti per i mezzi adoperati per il servizio di trasporto pubblico locale;

c) la realizzazione di un piano nazionale di sostegno per il trasporto commerciale che favorisca, anche attraverso incentivi, l'utilizzo di sistemi, tecnologie e dispositivi in grado di ridurre le capacità inquinanti dei mezzi pesanti in relazione alle emissioni di polveri sottili;

d) l'attuazione di apposite iniziative volte a prevedere un intervento finanziario pubblico a fronte delle spese sostenute dalle imprese private operanti nel settore del trasporto di persone per la sostituzione di veicoli inquinanti o l'applicazione di tecnologie filtranti;

3) a individuare le opportune iniziative per sostenere, con il coinvolgimento e la cooperazione degli enti locali e delle associazioni e categorie interessate:

a) lo sviluppo sul territorio nazionale della rete di distribuzione di carburanti a minore impatto ambientale, con specifico riferimento al gas metano per autotrazione, al gpl e all'idrogeno;

b) la realizzazione di un sistema di ricarica dei veicoli – a partire dalle aree urbane – applicabile estensivamente sia nell'ambito del trasporto privato che pubblico e che sia compatibile con quanto in fase di sviluppo in tutti i Paesi dell'Unione europea, al fine di garantire l'interoperabilità dei sistemi in ambito internazionale;

4) ad avviare un programma di interventi volti a incentivare l'efficientamento energetico e ottimizzare i consumi energetici per il riscaldamento privato attraverso impianti di teleriscaldamento su scala locale, disponendo controlli sull'efficienza degli impianti termici civili;

5) ad avviare iniziative legislative volte a dare continuità alla detrazione del 55 per cento per gli interventi di efficientamento energetico degli edifici;

6) a verificare la possibilità:

a) di escludere dai vincoli del patto di stabilità interno le spese di investimento sostenute dagli enti locali per la lotta ai cambiamenti climatici e per la riduzione delle emissioni inquinanti;

b) di rifinanziare il fondo per la mobilità sostenibile.

(8-00074) « Realacci, Garofalo, Monai, Guido Dussin ».