

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dell'ambiente, per sapere - premesso che:

l'Assemblea generale delle Nazioni Unite terrà dal 23 al 27 giugno 1997 una sessione speciale di verifica degli impegni assunti nella Conferenza di Rio de Janeiro del 1992 per riscontrare le modalità di attuazione delle linee strategiche sullo sviluppo sostenibile e per delineare le forme di superamento delle difficoltà applicative verificatesi fino ad oggi;

la conferenza di Rio ha rappresentato una grande svolta storica nel processo di cooperazione internazionale attraverso l'assunzione di un inedito punto di vista sulle decisive questioni che riguardano lo sviluppo e la qualità della crescita delle attività umane nel nostro pianeta, nonché la compiuta acquisizione a livello politico del concetto di « sviluppo sostenibile » quale principio guida delle relazioni internazionali;

la concezione meramente produttivistica dello sviluppo economico deve, in base alle risultanze di Rio, cedere il posto ad una civiltà dell'efficienza nel rispetto delle compatibilità ecologiche;

in particolare, nel vertice di Rio, furono adottati tre accordi per indirizzare la collaborazione tra Paesi sviluppati e Paesi in via di sviluppo, come pure tra Governi e settori della società civile:

1) l'Agenda XXI contenente accordi per un piano globale di azione per promuovere lo sviluppo sostenibile;

2) la Dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo (un complesso di principi recanti la definizione dei diritti e degli obblighi degli Stati);

3) la Dichiarazione sui principi relativi alle foreste (con gli indirizzi per una gestione più « sostenibile » del patrimonio forestale nel mondo);

furono inoltre aperte alla firma due Convenzioni vincolanti, una sul cambiamento climatico, l'altra sulla biodiversità;

nello stesso tempo, proseguivano i negoziati per la Convenzione per la lotta alla desertificazione, che fu aperta alla firma nell'ottobre 1994 ed entrò in vigore nel dicembre 1996;

l'Italia ha partecipato e partecipa attivamente allo sforzo indicato nella Conferenza di Rio e alle azioni attuative sia sul versante della solidarietà umanitaria, che nelle diverse Conferenze internazionali che hanno seguito il vertice di Rio, sia sul versante dell'adeguamento della propria legislazione in materia di sviluppo sostenibile (recentemente è stata approvata definitivamente dalla Camera dei deputati la legge sull'ozono);

in riferimento alla prossima sessione speciale delle Nazioni Unite e alla Conferenza delle parti firmatarie sulla desertificazione dell'ottobre prossimo a Roma e sui mutamenti climatici del dicembre prossimo a Kjoto -:

la verifica puntuale dello stato attuativo degli impegni assunti nella Conferenza di Rio;

se non intenda attuare, al fine di perseguire la piena traduzione delle linee guida di Rio, un efficace coordinamento interministeriale sia in sede di definizione delle politiche ambientaliste per quanto riguarda gli adempimenti conseguenti agli impegni assunti a livello internazionale;

se non ritenga doveroso garantire un ruolo attivo del Parlamento, nelle componenti Commissioni parlamentari, attraverso una costante informazione sullo stato delle trattative nell'ambito europeo e internazionale;

se non intenda favorire una discussione di merito sulle scelte più significative;

se non ritenga di promuovere una verifica periodica degli impegni assunti in sede multilaterale, con particolare riferimento a quelli derivanti dalla sottoscrizione dell'Agenda XXI che sono stati specificatamente definiti attraverso il Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile del dicembre 1993, attivando un efficace coordinamento tra agenzie, istituti e centri di ricerca pubblici competenti in materia ambientale;

se non intenda favorire il coordinamento delle politiche della cooperazione allo sviluppo ed i finanziamenti degli organismi internazionali (Banca mondiale, BEI, eccetera) perché le iniziative di cooperazione e di assistenza ai Paesi in via di sviluppo siano finalizzate agli obiettivi dell'Agenda XXI e alle diverse convenzioni internazionali sottoscritte dal nostro Paese;

se non ritenga necessario aggiornare, entro il 31 dicembre 1997, la delibera Cipe del 28 dicembre 1993 in materia di Piano d'azione nazionale per lo sviluppo sostenibile, promuovendo organici interventi adeguatamente finanziati e coordinati da un gruppo di lavoro interministeriale.

(2-00554) « Pittella, Zagatti, Lorenzetti, Bandoli, Cappella, Dameri, De Biasio Calimani, Marco Fumagalli, Gerardini, Francesca Izzo, Manzato, Siola, Vigni ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'ambiente, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e degli affari esteri, per sapere - premesso che:

nel giugno del 1992 si è tenuta a Rio de Janeiro la Conferenza delle Nazioni Unite su « Ambiente e sviluppo », in cui per la prima volta, in maniera così importante, le priorità ecologiche sono state poste all'attenzione di centinaia di Capi di Stato e di Governo;

quattro sono stati in quella occasione, i documenti principali sui quali è stato

raggiunto l'accordo: 1) la Convenzione sul clima - firmata da centosessantasei Paesi - il cui obiettivo finale era di stabilizzare la quantità di gas responsabili dell'effetto serra; 2) la Convenzione sulla biodiversità - firmata da centosessantotto Paesi - sull'urgenza di tutelare e preservare gli ecosistemi; 3) la « Dichiarazione di Rio », ovvero una sorta di accordo su un codice di condotta etico-ambientale; 4) « Agenda 21 », che rappresenta il programma operativo che dovrà essere attuato dai paesi firmatari nei prossimi decenni, per risanare l'ambiente e puntare verso uno sviluppo sostenibile;

il 23 luglio 1992 la Camera dei Deputati approvava a larghissima maggioranza una Risoluzione che impegnava il Governo su molti fronti, tra cui a:

predisporre la ratifica delle due Convenzioni approvate a Rio e i relativi piani di attuazione;

predisporre il piano nazionale per l'attuazione della Dichiarazione sull'ambiente e lo sviluppo dell'Agenda 21;

varare un programma nazionale di ricerca su energia e clima globale;

revisionare il Piano energetico nazionale per adeguarlo agli impegni in fatto di riduzione di emissioni di anidride carbonica;

attuare politiche fiscali sull'energia, che mirino a contenere i consumi e a reperire risorse per lo sviluppo di tecnologie di risparmio e delle fonti rinnovabili;

assumere nella sede dell'Assemblea dell'Onu un ruolo attivo nel promuovere la costituzione della Commissione ministeriale per lo sviluppo sostenibile;

progredire verso l'obiettivo di devolvere lo 0,7 per cento del Pil alla cooperazione con i Paesi in via di sviluppo;

l'obiettivo dell'aiuto pubblico allo sviluppo dello 0,7 per cento del Pil risulta essere del tutto disatteso. La percentuale di destinazione di risorse è in media caduta

- tra i Paesi più industrializzati - allo 0,27 per cento, che rappresenta il livello più basso degli ultimi venticinque anni;

con la legge n. 65 del 1994 che ratificava la Convenzione sui cambiamenti climatici, l'Italia ha assunto l'impegno formale di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra;

con la delibera Cipe del 25 febbraio 1994 si sono individuate le misure per l'efficienza energetica dei settori industriali, residenziale e dei trasporti assunte o da assumere per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica; la delibera in questione, inoltre, diceva che per « stabilizzare » le emissioni al 2000, era necessario identificare misure aggiuntive. Tali misure aggiuntive in realtà non sono state mai identificate;

la prima Conferenza delle parti della Convenzione quadro sui cambiamenti climatici, organizzata a Berlino dalle Nazioni Unite nel marzo del 1995 ha riproposto drammaticamente i rischi planetari prodotti dall'effetto serra e quindi dall'immissione di CO₂ in atmosfera causata dalle attività connesse alla trasformazione di energia;

il documento conclusivo di Berlino, pur non fissando alcun obiettivo concreto per la riduzione delle emissioni di gas nocivi per l'atmosfera, indicava il 1997 come data ultima per fissare gli obiettivi di riduzione e le scadenze temporali che i Paesi industrializzati dovranno assumere per onorare gli impegni a favore della stabilizzazione del clima globale. Uno di questi impegni prevedeva la presentazione di « comunicazioni nazionali » in cui indicare le azioni volte all'attuazione della Convenzione e definire in termini quantitativi le emissioni attuali e quelle previste per il futuro;

a condizionare il sistema energetico mondiale, contribuisce sempre di più la grande crescita di consumi nel settore dei trasporti, in particolare quelli su strada. Buona parte dei prodotti petroliferi sono infatti utilizzati in questo settore, che con-

tribuisce a creare gravi problemi ambientali quali l'inquinamento e il riscaldamento atmosferico conseguente alla crescente immissione di CO₂ in atmosfera;

la Banca mondiale, che proprio con la Conferenza di Rio si impegnava per incentivare lo « sviluppo sostenibile », riconoscendo l'importanza della Convenzione sul Clima, nei fatti continua a non applicarla. Un recente studio del WWF svedese ha analizzato cinquantasei progetti della Banca nel settore energetico, trovandone solamente tre in linea con la politica energetica approvata nel 1992 dalla stessa istituzione finanziaria, che prometteva di promuovere strategie alternative per l'efficienza energetica;

gli impegni assunti a Rio de Janeiro nel 1992 non riguardavano solamente il controllo e la riduzione di anidride carbonica ed altri gas serra, ma anche la salvaguardia delle biodiversità sia vegetali che animali; la protezione dei mari, del suolo e delle foreste; la gestione dei rifiuti, la lotta contro la desertificazione, in special modo in Africa; sviluppo e trasferimento di nuove tecnologie a minore impatto ambientale;

per quanto riguarda la tutela della biodiversità non si può non constatare come l'industria delle biotecnologie finirà sempre di più per rappresentare una nuova e ulteriore minaccia alla sua salvaguardia. In definitiva le applicazioni dell'ingegneria genetica comportano inevitabilmente una ulteriore perdita di diversità. Lampante è l'esempio della soia manipolata con l'unica finalità di resistere a dosi elevate di erbicida. Ciò farà sì che in breve tempo questa varietà di soia diverrà prevalente, in quanto le rese sono maggiormente garantite dalle elevate dosi di erbicida che verrà usato anche per la raccolta finale;

attraverso i brevetti di specie vegetali essenziali per l'alimentazione umana come la soia e il mais - per fare solo due esempi - importanti multinazionali (come la Monsanto e la Ciba-Geigy) stanno praticamente ridefinendo a livello globale l'accesso a

risorse vitali. Infatti, i brevetti di soia e mais manipolati, « coprono » ogni altra variazione geneticamente ingegnerizzata di questa specie, prefigurando veri e propri « monopoli genetici »;

i rischi di perdita di biodiversità sono strettamente collegati agli enormi interessi commerciali (che si estendono anche alle manipolazioni genetiche su mammiferi e sull'uomo) conseguenti al mercato delle manipolazioni genetiche;

in sostanza la Convenzione di Rio de Janeiro del 1992 sulla biodiversità non tiene in dovuto conto le conseguenze della brevettabilità di organismi vegetali e animali sulla biodiversità;

la salvaguardia della biodiversità è sostanzialmente assente dalla delibera Cipe del 28 dicembre 1993 recante il « Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda 21 »;

dal 23 al 27 giugno 1997 è stata convocata l'Assemblea straordinaria delle Nazioni Unite per la verifica dello stato di attuazione degli impegni assunti in occasione della Conferenza di Rio del 1992 -:

quali siano - al di là delle decisioni e degli impegni formali presi dall'Italia nelle diverse sedi per contribuire alla realizzazione di uno sviluppo ecologicamente sostenibile - i risultati raggiunti e gli eventuali progressi fatti dal nostro Paese a distanza di cinque anni dalla Conferenza di Rio;

quale sia lo stato di attuazione degli impegni chiesti al Governo con la risoluzione, ricordata in premessa, e approvata il 23 luglio del 1992 dalla Camera, e in particolar modo con l'impegno preso circa lo 0,7 per cento di Pil da devolvere alla cooperazione con i Paesi in via di sviluppo;

quali siano state le politiche industriali e l'impegno finanziario messi in atto per rispettare gli impegni assunti in sede internazionale, con riferimento in special modo ai quattro documenti principali sottoscritti a Rio de Janeiro e indicati in

premesse (Convenzione sul Clima, Convenzione sulla biodiversità, Dichiarazione di Rio, Agenda 21);

con quali strategie, linee programmatiche e proposte concrete il nostro Governo si presenterà all'appuntamento dell'Assemblea delle Nazioni Unite del 23 giugno 1997, e quale azione intenda promuovere in quella sede per contrastare la politica perseguita dalla Banca mondiale che, in evidente e totale contrasto con gli impegni assunti con l'Agenda 21, continua a sostenere e promuovere l'estrazione e la produzione di energia da combustibili fossili;

se il Governo intenda impegnarsi a promuovere prima dell'appuntamento rappresentato dalla Terza Conferenza dei firmatari della convenzione sul clima che si terrà a Kyoto a dicembre 1997 (dopo quella di Berlino del 1995, e quella di Ginevra del luglio 1996), una Conferenza su trasporti e mobilità, che, accanto alle verifiche su Alta velocità, all'impegno sullo sviluppo dei trasporti rapidi di massa, alla priorità del trasporto passeggeri-merci su rotaia, e alle conseguenti strategie, oltre a tutto ciò, definisca le strategie rispetto ad una mobilità ecologicamente sostenibile a minor consumo di territorio e meno inquinante;

se non intenda inserire nella pianificazione energetica nazionale il settore dei trasporti, anche e soprattutto per il ruolo ormai sempre maggiore - evidenziato in premessa - che questo settore ha nella produzione e immissione di gas serra in atmosfera;

se intenda promuovere, prima della Conferenza di Kyoto, una specifica conferenza nazionale sulla CO₂ con un programma puntuale di stabilizzazione e riduzione di CO₂ in atmosfera per i prossimi anni, e un programma operativo per il decollo delle fonti energetiche rinnovabili e per l'uso efficiente dell'energia;

quali siano le linee programmatiche del Governo per la tutela delle biodiversità, e se non intenda promuovere e sollecitare una riflessione complessiva con gli altri

paesi europei - anche in sede di emanazione di direttive riguardanti la brevettabilità di organismi geneticamente modificati - circa i gravissimi rischi che l'industria delle biotecnologie e degli organismi geneticamente modificati produce riguardo alla salvaguardia delle biodiversità oltre agli effetti sulla salute, ancora troppo poco ben valutati.

(2-00555) « Scalia, Turroni, Paissan, Lecce, Procacci ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'ambiente, per conoscere - premesso che:

tra breve avrà luogo una sessione speciale dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite (Ungass) dedicata al bilancio e alla valutazione delle strategie e delle politiche effettivamente perseguite dagli Stati membri nel corso dei cinque anni trascorsi dal Summit della Terra di Rio de Janeiro; scadenza che riveste una particolare importanza - ancor più in vista della prossima fine del secondo millennio - per comprendere come l'umanità percepisca il proprio futuro e come essa, di conseguenza, cerchi le indispensabili e improcrastinabili soluzioni ai maggiori problemi posti dai processi di crescita e sviluppo e dalle fondamentali esigenze di equità e cooperazione tra i popoli;

profonde sono, e ancor maggiori di quanto già non fossero anni fa, le differenze tra i Paesi industrializzati e quelli che invece continuano ad essere definiti in via di sviluppo pur essendo sempre più difficile intravedere per essi una reale prospettiva di fuoriuscita dalle condizioni di marginalità economico-politica e di povertà, nelle quali si trovano; differenze e diseguaglianze che il processo di globalizzazione dei mercati ha acuito segnando ulteriori forme di esclusione tra paesi diversi e all'interno stesso delle comunità nazionali, per il fatto oggettivo di porre l'accento sulla funzione del capitale, in particolare di quello finanziario, rispetto alle risorse naturali e umane;

diversi indicatori documentano ormai in maniera inconfutabile che le attività umane sono responsabili del consumo e della distruzione di risorse e della produzione di scorie in quantità superiori a quelle che il pianeta può ricostruire o smaltire e che, quindi - pur rimanendo urgente la necessità di migliorare le conoscenze scientifiche e sociali e quelle relative ai sistemi ecologici - la tendenza dominante continua a essere quella della prevalenza di politiche e azioni insostenibili, dannose per gli ecosistemi e per le attuali e ancor più per le future generazioni;

la stessa vulnerabilità del territorio italiano, con l'intensificarsi delle inondazioni e dei fenomeni di erosione del suolo e di desertificazione addirittura di alcune aree del Mezzogiorno e delle isole, è da imputarsi, oltre che ovviamente ad alcuni eventi naturali, soprattutto all'azione umana che ha seriamente ridotto la capacità di reazione degli ecosistemi;

il piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda 21 (prov. Cipe del 28 dicembre 1993) - oltre a essere stato elaborato senza quell'ampia consultazione e partecipazione delle parti sociali che l'Agenda 21 ritiene indispensabili per assicurare un coinvolgimento attivo delle medesime nella complessa azione culturale, prima ancora che operativa, necessaria per progettare iniziative che implicano un cambiamento profondo delle attuali modalità di produzione e consumo e degli stessi stili della vita quotidiana - non indicava né effettivi obiettivi di sostenibilità né le risorse finanziarie comunque necessarie per impostare programmi e politiche nuovi, limitandosi esso al più ridotto elenco degli strumenti e dei programmi di tutela ambientale in vigore; non risulta, in ogni caso, che al piano siano poi seguite azioni di un qualche rilievo;

il Comitato interministeriale per la sostenibilità previsto dalla delibera del Cipe citata, con la funzione di verificare lo stato di attuazione del piano nazionale e di elaborare il rapporto annuale sul pro-

gresso della politica italiana in tema di sviluppo sostenibile, da presentare alla Commissione delle Nazioni Unite per la sostenibilità, da tempo sembra aver smesso addirittura di riunirsi (e quando in precedenza sono state convocate delle riunioni ad esse non hanno mai partecipato i Ministri titolari) cosicché il rapporto relativo al 1996 non è stato ancora neppur presentato;

per quanto riguarda il grave problema dei cambiamenti climatici è da rilevare che in Italia il consumo globale di energia primaria è stato di 163 Mtep nel 1990 e di 172,6 Mtep nel 1995 con un aumento della produzione di CO₂ di circa 13 Mtep, talché risulta completamente fallito l'obiettivo - solennemente sottoscritto dall'Italia - di contenere l'emissione di CO₂ ai livelli del 1990 onde potere, dopo l'anno 2000, cominciare a ridurre le quantità al di sotto di quella stessa soglia; inoltre sembra egualmente del tutto irraggiungibile l'altro obiettivo, negoziato in sede di Unione europea, di riduzione delle emissioni di CO₂ del 7 per cento nel 2010 rispetto al 1990, dovendosi piuttosto prevedere - sulla base dei modelli econometrici in uso presso la comunità scientifica italiana e considerando una crescita economica di circa il 2,1 per cento annuo - un aumento del 20 per cento;

la mancata attuazione degli impegni di sviluppo sostenibile sottoscritti a Rio de Janeiro qualifica i governi che si sono da allora succeduti alla guida d'Italia come incapaci di svolgere una qualche funzione positiva nella conservazione e protezione di un patrimonio ambientale e storico-culturale di inestimabile valore e di primaria importanza per la crescita sostenibile del paese -:

se non ritenga di definire entro i prossimi mesi, e comunque prima della presentazione del disegno di legge finanziaria per il 1998, uno scenario anche quantitativo di sostenibilità, assumendo gli impegni internazionali sottoscritti dall'Italia come parametro vincolante di orientamento e di valutazione dei programmi e

delle politiche economiche e sociali, a cominciare dai provvedimenti legislativi e normativi in corso di elaborazione;

se non ritenga di allegare al disegno di legge finanziaria per il 1998 un documento contabile contenente il riepilogo delle risorse finanziarie già destinate ad attività riconducibili alle finalità dello sviluppo sostenibile, il loro riordino e aggiornamento secondo priorità puntualmente motivate, il coordinamento degli uffici e dei servizi preposti alla loro gestione;

se non ritenga di presentare al Parlamento una proposta di riforma fiscale e tariffaria e di programmazione economica e territoriale con la quale inserire la qualità ambientale tra i termini positivi suscettibili di originare incentivi o, comunque, correzioni nei sistemi correnti dei prezzi e dei consumi;

se non ritenga di aggiornare il piano nazionale di attuazione, alla luce degli obiettivi di cui ai precedenti punti;

se non ritenga di presentare al Parlamento entro il 1997 uno o più documenti relativi alla trattazione dei seguenti problemi:

monitoraggio dell'economia e della società italiana in modo da realizzare quel sistema informativo che è necessario per delineare programmi e progetti e per elaborare indicatori che diano conto dei mutamenti intervenuti nel tempo e del grado di attuazione delle azioni rivolte alla sostenibilità;

programma di riforma della contabilità economico-finanziaria inserendo elementi di contabilità ambientale e sociale in modo da consentire una lettura integrata delle informazioni desumibili dagli indicatori economici e di bilancio e da quelli fisici e sociali;

impulso alla ricerca scientifica e applicata - e alla ecotecnologia - per la crescita delle conoscenze e la diffusione di sistemi tecnologici puliti e più efficienti nel modo produttivo, con particolare riguardo al trasferimento delle conoscenze nelle pic-

cole imprese e in quelle artigianali; contestuale definizione di proposte per la promozione della cultura scientifica e per la migliore conoscenza delle relazioni intercorrenti tra economia-ambiti di vita-principali sistemi ecologici;

se non ritenga di agire in sede Ungass verso gli obiettivi:

dell'azzeramento o, in ogni caso, della drastica riduzione del debito contratto dai paesi del sud del mondo con i paesi industrializzati;

della riduzione delle spese per armamenti e per azioni militari e del divieto del commercio di mine anticarro e a favore invece della costituzione di un fondo di solidarietà per le vittime delle guerre e degli ordigni bellici e la bonifica e il ripristino dei territori colpiti;

della riforma della Banca mondiale affinché i finanziamenti riguardino esclusivamente progetti ecocompatibili, valutati come tali dall'Unep;

della promozione e dell'applicazione del principio di precauzione nell'elaborazione e valutazione delle politiche nazionali e regionali di sostenibilità;

della precisazione, indipendentemente dal fatto che si tratti di problemi globali, degli obiettivi che ciascun paese deve ripromettersi di raggiungere, tenuto conto del fondamentale criterio dell'equità in base al quale ciascun abitante della terra ha gli stessi diritti.

(2-00556) « Galdelli, De Cesaris ».

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'ambiente e degli affari esteri, per sapere - premesso che:

la Conferenza Onu di Rio de Janeiro sull'ambiente ha consentito una prima verifica globale della complessità ed urgenza dei problemi ambientali, pur senza ancora affrontare adeguatamente la questione della eventuale costituzione, in sede mon-

diale, di nuovi organi permanenti e specifici per il controllo e la garanzia dell'ambiente;

proprio in Italia questa problematica è stata proposta - per la prima volta in sede mondiale - a livello scientifico fin dal 1989 con la Conferenza internazionale presso l'Accademia nazionale dei Lincei, avente ad oggetto la promozione di una Corte internazionale dell'ambiente;

questa prima iniziativa è stata approfondita nella Conferenza internazionale di Firenze del maggio 1991, alla quale partecipò, dando formale adesione, il commissario per l'ambiente della Cee, sicché a Rio de Janeiro fu possibile presentare un primo progetto ad opera della fondazione per la Corte internazionale dell'ambiente (Icef), che riscosse notevole attenzione;

a Venezia, presso la Fondazione Cini, dal 2 al 5 giugno 1994 si svolse una nuova iniziativa scientifica sul tema: « Per il Governo mondiale dell'ambiente », su impulso della stessa fondazione per la Corte internazionale dell'ambiente (Icef), operante ufficialmente attraverso un'apposita segreteria scientifica presso la Corte Suprema di Cassazione, del Consiglio nazionale delle ricerche, del comune di Venezia, della provincia di Venezia e della regione Veneto, registrandosi un ulteriore consenso, che cominciava a registrare la disponibilità di alcuni governi;

l'Unione europea mostrava una grande attenzione, sia con la presenza ufficiale alla Conferenza di Firenze, sia con un apposito studio che prendeva posizione favorevole al progetto caldeggiato dall'Icef (Studio 14 giugno 1993, IV-WIP/93-03152);

anche il Parlamento Europeo, su impulso di parlamentari di vari paesi, chiedeva espressamente la costituzione di una Corte internazionale dell'ambiente e la discussione sul tema alla Conferenza di Rio de Janeiro del giugno 1992 (risoluzioni B3-0718/91 e B3-0262/92);

esiste un vuoto istituzionale di giurisdizione in sede mondiale per l'urgente materia dell'ambiente, sicché le norme in-

ternazionali primarie e le convenzioni sottoscritte prima o dopo la Conferenza di Rio de Janeiro, compresi gli impegni dell'agenda 21, non trovano concreta attuazione;

il rapporto Icef del 1996 è stato trasmesso ai Capi di Stato e di Governo di tutto il mondo, con esito di risposte molto favorevoli di vari Governi: Austria, Bulgaria, Germania, Lettonia, Malta, Romania, Slovenia, Slovacchia, Ungheria, Ucraina, Camerun, Mozambico, Sudan, Seycelles, Zambia, Canada, Costa Rica, El Salvador, Trinidad e Tobago, Argentina, Colombia, Israele, Kuwait, Armenia, Bangladesh, Corea, Maldive, Uzbekistan, Australia, Marshall;

l'iniziativa è nata in Italia e si è sviluppata in modo serio da oltre sei anni con l'ausilio di prestigiose istituzioni e organismi scientifici (Corte Suprema di Cassazione, Cnr, Accademia dei Lincei). Sempre su impulso italiano, si sono costituiti nei vari continenti ed in molti paesi organizzazioni similari di supporto;

l'iniziativa ha ricevuto l'attenzione del Governo italiano per singole manifestazioni, ma finora nessun appoggio e supporto ufficiale adeguato all'ulteriore sviluppo;

l'iniziativa rischia di sfuggire al nostro Paese;

è perciò necessaria ed urgente una presa di posizione del Governo italiano a favore della costituzione di una Corte internazionale dell'ambiente;

considerata la globalizzazione dell'economia mondiale, non possono più essere trascurate le gravi minacce che gravano sulla sostenibilità della vita sulla terra per la crisi ecologica globale, come documentato anche nella Conferenza di Istanbul delle Nazioni unite del giugno 1996 sugli insediamenti umani —

se non ritengano opportuno prendere posizione a favore della costituzione di una Corte internazionale dell'ambiente, accessibile non solo agli Stati, che difenda il

diritto umano all'ambiente anche per le generazioni future, la sostenibilità della vita sulla terra, i patrimoni comuni dell'umanità, garantisca l'uso equo delle risorse comuni, prevenga con misure cautelari urgenti e sanzioni i casi di danno ambientale di portata globale;

se non ritengano urgente individuare adeguate modalità di coordinamento con gli Stati favorevoli all'iniziativa, prendendo la posizione di capofila in vista della prossima speciale sessione dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite dove potrà essere ufficializzato dall'Italia il progetto della Corte internazionale dell'ambiente;

quali iniziative intendano intraprendere, nel frattempo, per avvalersi della collaborazione tecnico-scientifica dell'Icef per gli ulteriori sviluppi del progetto, in considerazione del grande lavoro di promozione svolto in sede mondiale e dei riconoscimenti avuti da varie agenzie delle Nazioni unite (Pnue, Fao, Unesco, Ifad), dal Segretario generale delle Nazioni unite, dalla Commissione per lo sviluppo sostenibile e da vari Paesi a livello governativo;

come intendano agire per fare in modo che il nostro Paese sia sede della futura istituzione mondiale.

(2-00557) « Sospiri, Matteoli, Foti, Riccio, Zaccheo, Lo Porto, Carlesi, Migliori, Tosolini, Giovanni Pace ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

il Cipe ha approvato con delibera 28 dicembre 1993 il piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda XXI, adottata alla Conferenza delle Nazioni unite sull'ambiente e lo sviluppo (Unced), tenutasi a Rio de Janeiro nel giugno del 1992;

nel vertice di Tokio del luglio 1993 i Paesi più industrializzati hanno ribadito l'importanza dello sviluppo sostenibile, per

un rilancio dell'economia mondiale tale da non compromettere la disponibilità di risorse per le generazioni future;

il sistema dei trasporti italiano è caratterizzato da una forte prevalenza del traffico su strada e da una limitata offerta di trasporto pubblico; in particolare il trasporto stradale delle merci, modalità ad alto impatto sociale ed ambientale in termini di inquinamento acustico ed atmosferico prodotto, assorbe una quota superiore al 60 per cento dell'intero settore del trasporto merci;

il traffico motorizzato, rappresentando una delle principali sorgenti di emissione di numerosi inquinanti atmosferici gravemente nocivi per la salute (come gli ossidi di azoto e di zolfo, il benzene, il piombo, il monossido di carbonio, gli idrocarburi policiclici aromatici), è responsabile ogni anno di migliaia di decessi per malattia, giacché i dati di mortalità della popolazione italiana evidenziano tra le cause principali, la prevalenza di malattie cardio-circolatorie, dei tumori e delle malattie respiratorie;

alle morti per malattia si aggiungono circa 9.000 decessi l'anno causati dagli incidenti stradali, avvenuti soprattutto nelle aree urbane che costituiscono peraltro la prima causa di morte sotto i 40 anni;

secondo la tabella n. 8 del citato piano, il trasporto su strada nel 1990 assorbiva un consumo di energia nel settore dei trasporti pari all'84,24 per cento mentre le ferrovie e le filo-tranvie ne assorbono l'1,98 per cento e tale sproporzione a discapito del trasporto su ferro non è diminuita negli ultimi anni;

secondo l'Unione europea i costi « esterni » del distorto sistema dei trasporti (congestione, sinistri, inquinamento atmosferico e acustico) ammontano al 4 per cento del PIL;

il piano nazionale prevede per il settore trasporti (capitolo 4) che:

« Le azioni di riequilibrio e di sviluppo sostenibile del sistema dei trasporti e della mobilità dovranno soddisfare, in via principale gli impegni indicati dall'Agenda 21 per la protezione della salute e l'uso del suolo, specie dove quest'ultimo, nelle città ad esempio, è una risorsa scarsa sia per il livello di pressione antropica che per l'intensità di utilizzo cui è sottoposto.

In via subordinata gli effetti di queste azioni dovranno soddisfare gli aspetti sociali ed economici riguardanti lo sviluppo dei centri urbani e delle loro periferie anche in funzione di nuovi modelli di consumo delle risorse e dei servizi, oltre che di comportamento degli stessi cittadini e di risparmio energetico complessivo.

Inoltre, i programmi di azioni rivolte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle grandi città, oltre che a migliorare la salute e la qualità della vita, dovranno concorrere all'adempimento degli impegni sottoscritti con la firma della Convenzione quadro sui cambiamenti climatici. Dovranno tendere, infatti, a diminuire ed a stabilizzare la presenza nell'atmosfera di gas ad effetto serra, quali il biossido di carbonio che si sprigiona in seguito alla combustione di carburanti.

Dovranno tendere anche al raggiungimento dell'obiettivo di individuare e proporre agli organi decisionali di ogni livello nuovi modelli di gestione amministrativa, tecnica ed economica, che rispondano, ad esempio, al principio che le soluzioni di singoli problemi vanno ricercate mediante la predisposizione di nuove regole basate su assunzioni di responsabilità decisionali omogenee ed organiche, sull'approfondita conoscenza scientifica delle cause, sull'adeguata ricerca dei mezzi tecnologici per affrontarle, sull'appropriata applicazione di strumenti economici in grado di reperire le necessarie risorse, soprattutto facendo sopportare a chi inquina i costi dell'inquinamento.

Infine ogni strategia d'azione dovrà essere accompagnata da un'ampia e diffusa informazione tecnica e divulgativa affinché ogni soggetto attivo e passivo sia coinvolto nella produzione degli effetti desiderati »;

in merito agli obiettivi nazionali per l'adeguamento all'Agenda XXI si prescrive che:

« Per uno sviluppo sostenibile nel campo dei trasporti è necessario sviluppare una strategia di pianificazione e riequilibrio del trasporto urbano, regionale e nazionale tesa alla riduzione dell'impatto ambientale.

Per un efficace governo del traffico si devono perseguire, oltre ai miglioramenti dell'efficienza della combustione e delle emissioni, nonché dello sviluppo di ricerche tese ad utilizzare energie rinnovabili, almeno i seguenti obiettivi:

- a) ridurre le emissioni totali inquinanti;
- b) ridurre la necessità di mobilità;
- c) incrementare l'offerta di trasporto collettivo;
- d) contenere l'uso del mezzo privato motorizzato;
- e) razionalizzare gli strumenti normativi istituzionali per il riequilibrio dei trasporti.

In dettaglio:

a) Riduzione delle emissioni globali, attraverso il controllo degli inquinanti, l'introduzione di motori a minor consumo, forme di limitazione del traffico privato, controllo degli insediamenti che possono provocare afflussi di veicoli nelle zone congestionate, spostamento di quote consistenti di traffico, persone e merci sui sistemi di trasporto collettivo, in particolare ferrovia, tenendo anche conto delle potenziali e/o accidentali situazioni di rischio ambientale (trasporti di merci pericolose, eccetera);

b) Riduzione della necessità di mobilità. Si tratta di non subire passivamente l'incremento crescente della domanda di mobilità ma di identificare una correlazione forte tra la dimensione della città, la sua forma, la sua organizzazione spaziale e temporale ed il traffico crescente. Contenere la domanda di mobilità significa

introdurre il concetto di limite alla capacità di un'area urbana di accogliere determinati livelli di traffico, che deve essere commisurata all'impatto che essi generano e con obiettivi di tutela ambientale. Si tratta di introdurre nella pianificazione urbana e territoriale il concetto di "mobilità sostenibile", verificata con analisi di compatibilità ambientale attuata zona per zona.

In sostanza si tratta di ridefinire l'uso e la destinazione dei suoli, al fine di contenere il consumo da parte delle grandi infrastrutture di trasporto (in particolare di suoli fertili e di aree di valore naturalistico, paesaggistico o storico) e minimizzare l'impatto ambientale. A titolo esemplificativo sarebbero necessari:

piani urbani e territoriali integrati, tesi ad evitare le specializzazioni monofunzionali e ad "avvicinare" residenza, lavoro e servizi diffusi;

regole degli orari delle attività urbane flessibili, per ridurre i carichi di punta e garantire una migliore efficienza dei servizi e delle infrastrutture;

sistemi informatici, telefonici, via cavo ("autostrade telematiche") in grado di far diminuire la domanda di mobilità.

c) Incremento dell'offerta di trasporto collettivo. In Italia il trasporto pubblico è scarso e genera anche notevoli costi finanziari, a causa delle inefficienze e della disintegrazione e separazione dell'offerta. Si impone dunque il vincolo di incrementare il servizio diminuendo contestualmente il costo/passeggero. Questo obiettivo è raggiungibile con un incremento consistente dei passeggeri captabile non solamente con la realizzazione di nuove strutture rapide di massa in sede propria ma predisponendo servizi a rete, con tariffe integrate tra le diverse modalità di trasporto pubbliche e private. Gli interventi devono assicurare un trasporto collettivo, non esclusivamente pubblico, che garantisca gradi accettabili di flessibilità, e capace di cooperare con il mezzo privato individuale.

Occorrono quindi interventi per:

potenziare l'offerta di trasporto ferroviario, migliorando l'efficienza nei nodi urbani, trasformando ad uso metropolitano le linee che attraversano le aree dense, integrando i diversi sistemi di trasporto pubblico e di sosta privata, realizzando nuove linee ferroviarie capaci di assorbire quote significative di traffico merci;

predisporre un servizio di cabotaggio costiero, integrato con la strada e la ferrovia, per il trasporto Nord-Sud di merci;

aumentare in modo significativo in ambito urbano l'offerta di trasporti rapidi di massa in sede propria;

realizzare reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane;

migliorare i mezzi di trasporto pubblico attuali con l'adozione di tecnologie pulite;

definire criteri normativi per il funzionamento di sistemi organizzati di trasporto pubblico individuale (ad es. taxi a chiamata, collettivi, *car pool*, auto elettriche a noleggio).

d) Contenimento dell'uso del mezzo privato motorizzato. Contestualmente all'aumento del trasporto collettivo, debbono essere predisposte azioni di disincentivo del mezzo privato individuale, non solo per ridurre l'inquinamento, ma per liberare la viabilità al servizio del trasporto pubblico, delle piste ciclabili, delle aree residenziali e pedonali.

Le misure che debbono essere intraprese sono:

limitazione e tariffazione della sosta nelle aree urbane, consentendo solo parcheggi pertinenziali per i residenti e di interscambio con il trasporto pubblico nelle aree periferiche;

applicazione di tariffe *road pricing* alle autovetture in accesso nei centri urbani, mediante sistemi automatizzati di controllo ed addebito;

incentivi e divieti allo scopo di aumentare l'indice di occupazione medio delle autovetture (*car pooling*) private;

predisporre aree pedonali e zone a traffico limitato e selezionato per le aree residenziali;

elaborare Piani Urbani del Traffico, con particolare applicazione dell'articolo 4 del decreto ministeriale 12 novembre 1992 per la determinazione delle zone urbane particolarmente vulnerabili alle pressioni di traffico;

introdurre criteri di decisione negli interventi che privilegino l'adozione di modalità di trasporto alternative a parità di domanda di mobilità rispetto al potenziamento infrastrutturale stradale ed autostradale.

e) Razionalizzare gli strumenti istituzionali per il riequilibrio del sistema dei trasporti. Le strategie e gli interventi necessari capaci di offrire una mobilità sostenibile dei passeggeri e delle merci possono essere intraprese se vengono adottate politiche strutturali, economiche e territoriali, che consentano azioni, progetti e verifiche improntate all'efficienza energetica, alla riduzione delle emissioni in atmosfera e dell'inquinamento acustico, al risparmio costante del suolo. Peraltro questa politica è attualmente in Italia di attuazione problematica in quanto le Amministrazioni Pubbliche che operano a livello strategico, sia centrale che locale, nel settore Trasporti hanno ruoli e competenze diverse, non perfettamente integrate, talvolta inconsistenti o sovrapposte. Nel settore trasporti operano infatti 21 centri di spesa pubblica, ciascuno dotato di una considerevole autonomia decisionale e gestionale. (...) In particolare occorrerebbe subito procedere almeno a:

completamento dell'aggiornamento del Piano generale dei trasporti, adeguandolo a criteri di risparmio delle risorse ambientali e di applicazione del calcolo di esternalità. La metodologia proposta per l'aggiornamento comprende infatti la valutazione di scenari alternativi di Piano

sotto cinque punti di vista: tecnico trasportistico funzionale, economico, finanziario, occupazionale ed ambientale. In tal senso il nuovo piano deve essere sottoposto ad una procedura pubblica di impatto ambientale;

revisione dei criteri di redazione dei Piani pluriennali di grande viabilità, allo scopo di razionalizzare gli interventi infrastrutturali a sostegno del traffico motorizzato su gomma. Sulla base del quadro degli obiettivi finora indicati sarebbe opportuno raggiungere concretamente entro il 2000 almeno i seguenti risultati (i dati sulle situazioni attuali sono riferiti al 1991):

avvicinamento della quota di investimenti per le reti di trasporto pubblico urbano dall'attuale 2-2,5 per cento a valori prossimi a quelli degli altri Paesi comunitari (6-9 per cento);

aumento del traffico passeggeri a lunga distanza su ferrovia passando da 20 a 34 miliardi di Pkm;

aumento del traffico passeggeri su trasporti pubblici collettivi nelle aree metropolitane dall'attuale 11 per cento a valori intorno al 20 per cento;

incremento del trasporto merci su ferrovia rispetto alla quota del 12 per cento attuale passando in termini assoluti da 23 a 42 miliardi di tkm;

aumento di 25 chilometri della rete attuale di metropolitane, ad integrazione delle linee esistenti;

realizzazione di 1.250 chilometri di mezzi di trasporto su ferro con tecnologie da metropolitana leggera (25 chilometri per 50 città);

realizzazione di 2.000 chilometri di piste ciclabili (20 chilometri per 100 città) ».

per l'ottenimento degli obiettivi strategici si individuano tra i più efficaci i seguenti strumenti:

« integrazione della pianificazione urbanistica con la mobilità urbana;

razionalizzazione del traffico privato; politica legislativa adeguata, mediante l'introduzione di leggi apposite di natura normativa, tariffaria e fiscale e l'aggiornamento e/o la sostituzione di quelle obsolete e inadeguate alle nuove realtà;

politica di innovazione tecnologica, mediante interventi volti da una parte alla promozione dello sviluppo tecnologico dei propulsori (ottimizzazione della combustione e dello scarico, introduzione di combustibili di tipo innovativo, eccetera) e di veicoli elettrici e ibridi, e dall'altra alla razionalizzazione e ottimizzazione dei piani di manutenzione dei mezzi di trasporto, principalmente di quelli che svolgono servizio pubblico intensivo in aree urbane.

Relativamente alle azioni di ricerca, queste saranno concentrate nel campo dei nuovi carburanti e della progettazione di nuovi mezzi di trasporto nel campo della telematica e dell'informatica per la regolazione dei flussi di traffico in sede locale. Relativamente agli interventi per il raggiungimento di condizioni sostenibili della mobilità urbana è necessario un insieme di azioni, a livello normativo, programmatico, gestionale e tecnico, da attuarsi in forma integrata da parte dello Stato, degli enti locali e degli operatori economici, ed un assetto organizzativo in grado di separare nettamente responsabilità di governo del settore da quelle di produzione dei servizi. In particolare i piani di mobilità urbana dovranno essere coordinati con strumenti di area più vasta. Andrebbe comunque precisato come, nell'ambito del settore dei trasporti e della mobilità, tali strumenti possano trovare una collocazione adeguata senza andare ad appesantire il già affollato panorama normativo in materia, che del resto avrebbe, se ben utilizzato, la potenzialità per produrre una più efficace e aggiornata gestionale del territorio.

Le azioni che l'Italia si impegna ad effettuare entro il 2000 sono le seguenti:

redazione ed attuazione di Piani ambientali della mobilità a livello metropolitano;

definizione e attuazione di una politica per la intermodalità del trasporto pubblico-privato con verifica della fattibilità economica, dell'accessibilità sociale e dei fattori umani coinvolti;

definizione ed attuazione di una politica di protezione delle aree interessate dalle infrastrutture di trasporto, sia con protezione passiva (codice della strada, regolamenti edilizi, eccetera), che attiva (arredo urbano, decentramento delle funzioni, eccetera);

definizione di una politica di sostegno industriale per la riprogettazione dei vettori ecologici per il trasporto di massa (tram, filobus, autobus plurimodali o a motorizzazione ibrida);

definizione e sviluppo di una politica per il settore dei carburanti: in particolare sul fronte dell'utente occorre sviluppare una politica di incentivazione dell'impiego di carburanti alternativi quali il metano o quelli di origine vegetale, biodiesel, che garantiscono assenza di anidride solforosa e diminuzione di particolato, sul fronte della produzione sarà invece posta la massima attenzione ai contenuti degli aromatici nelle benzine (30 per cento) in peso al massimo, con benzene sotto l'1,5-2 per cento);

definizione di una politica per l'informazione e la sensibilizzazione sull'uso del mezzo di trasporto, sia da parte del privato cittadino che del gestore di flotte per il servizio pubblico di trasporto;

costituzione di *authorities* di bacino di traffico per la gestione del traffico e con compiti di controllo e di caratterizzazione dell'inquinamento;

partecipazione ai futuri programmi europei del settore che si pongono come obiettivi la riduzione dei consumi di energia, la riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, l'incremento della sicurezza stradale, un miglior uso dello spazio urbano ed una migliore qualità della vita mediante una serie di interventi di gestione integrata del traffico urbano »;

gli obiettivi citati sono conseguibili mediante politiche strutturali, economiche e territoriali, da indicare nel corso di una conferenza nazionale sulla mobilità, la cui convocazione, a cinque anni dalla Conferenza di Rio de Janeiro, non può essere ulteriormente rimandata -:

quali provvedimenti il Governo abbia adottato per realizzare gli obiettivi indicati dalla delibera Cipe 28 dicembre 1993 attuativa dell'Agenda XXI e per riequilibrare il nostro sistema dei trasporti diminuendo la percentuale di traffico su gomma a favore del traffico su ferro;

se abbia presentato le relazioni annuali prescritte dalla delibera per la verifica dell'attuazione del piano nazionale per lo sviluppo sostenibile;

quando il Governo intenda convocare una conferenza nazionale sulla mobilità;

se non ritenga, anche al fine di introdurre nella pianificazione urbanistica e territoriale il concetto di « mobilità sostenibile », verificata con analisi di compatibilità ambientale attuata zona per zona, così come espressamente contemplato dalla delibera Cipe 28 dicembre 1993, per il raggiungimento degli obiettivi citati e coerentemente con le recenti leggi sulla semplificazione amministrativa e sullo snellimento dell'attività della pubblica amministrazione, di elaborare una proposta per istituire un Ministero unificato della mobilità, dotato di un unico fondo di spesa, che riunisca le competenze attualmente suddivise tra i Ministeri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e delle aree urbane;

se e in che modo gli incentivi alla rottamazione delle autovetture, che hanno contribuito ad aumentare considerevolmente l'entità del parco auto circolante, proprio in virtù del rilancio « drogato » del mercato automobilistico, rientrino nel concetto di mobilità sostenibile delineato dalla delibera Cipe citata.

(2-00558)

« Galletti ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici, per sapere - premesso che:

l'Assemblea generale delle Nazioni Unite terrà dal 23 al 27 giugno 1997 una sessione speciale di solenne verifica degli impegni assunti nel quadro dell'Agenda XXI, sottoscritta nella Conferenza di Rio de Janeiro del 1992;

tale sessione dell'Onu è finalizzata in particolare a riscontrare le modalità di attuazione delle linee strategiche sullo sviluppo sostenibile e per delineare forme di superamento delle difficoltà applicative verificatesi sino ad oggi;

la quinta sessione dei lavori della Commissione Onu per lo sviluppo sostenibile ha evidenziato che i progressi del dialogo Nord-Sud in tale materia sono stati inferiori alle aspettative e agli impegni assunti nella Conferenza di Rio;

la Conferenza Habitat II tenuta ad Istanbul nel 1996 sugli insediamenti umani ha confermato tali difficoltà ed ha rilanciato ulteriori impegni sullo stato dell'ambiente urbano con il recepimento della Carta delle Città e l'approvazione dell'Agenda Habitat;

appare evidente il rilievo strategico che assume l'Assemblea generale straordinaria dell'Onu in quanto occasione per riaffermare l'impegno dei Paesi partecipanti sui temi dello sviluppo sostenibile, in particolare per fissare i punti e gli impegni prioritari che i singoli Stati assumeranno per i prossimi cinque anni -:

quali siano le esperienze e le verifiche che il Governo italiano, nell'ambito dell'Unione europea, intenderà presentare a New York;

quali siano gli ulteriori impegni che il Governo intenderà assumere sui temi: dello sviluppo sostenibile, della tutela dell'ambiente urbano e del diritto all'alloggio adeguato per ogni cittadino, della tutela

dell'ozono stratosferico, della lotta alla desertificazione e, della rinnovata gestione delle risorse idriche.

(2-00559) « Albanese, Casinelli, Ciano, Domenico Izzo ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere - premesso che:

nel giugno del 1992 si è tenuta, a Rio de Janeiro, la Conferenza mondiale su ambiente e sviluppo (United Nations Conference on Environment and Development), il più importante evento a livello mondiale riguardante i temi dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile;

durante la Conferenza sono stati prodotti cinque documenti: la Dichiarazione di Rio, l'Agenda XXI, le Convenzioni sul clima e sulla biodiversità e i Principi delle foreste;

l'Assemblea generale dell'Onu a seguito della proposta formulata durante la Conferenza di Rio de Janeiro, ha istituito la Commissione per lo sviluppo sostenibile (Commission on Sustainable Development), con il principale compito di esaminare lo stato d'attuazione degli impegni assunti a Rio de Janeiro;

in attuazione delle decisioni assunte durante la Conferenza di Rio de Janeiro sono state emanate la legge 14 febbraio 1994, n. 124, recante « Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla biodiversità, con annessi, fatta a Rio de Janeiro il 5 giugno 1992 », la delibera Cipe 28 dicembre 1993, recante « Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda XXI » e la delibera Cipe 16 marzo 1994, recante « Approvazione delle linee strategiche per l'attuazione della convenzione di Rio de Janeiro e per la redazione del piano nazionale sulla biodiversità »;

a cinque anni dalla Conferenza di Rio è stata convocata un'assemblea straordinaria delle Nazioni unite al fine di verificare lo stato d'attuazione degli impegni assunti a Rio de Janeiro;

il documento più significativo sul quale è concentrata l'attenzione è l'Agenda XXI, in cui si chiariscono i legami tra ambiente, società e sviluppo e si affrontano le grandi questioni ambientali del ventunesimo secolo, come i cambiamenti climatici, l'inquinamento idrico, la desertificazione, la perdita di specie biologiche;

secondo l'ultimo rapporto del World Watch Institute gli impegni assunti a Rio de Janeiro sono stati disattesi dalla gran parte delle nazioni che hanno partecipato al vertice e che hanno sottoscritto i documenti approvati;

il rapporto del World Watch Institute ha evidenziato come il futuro ambientale del pianeta sia determinato dalle misure adottate da otto paesi, di cui quattro industrializzati e quattro in via di sviluppo, che insieme rappresentano il 56 per cento della popolazione mondiale, il 59 per cento della produzione economica, il 58 per cento delle emissioni di carbonio e il 53 per cento della superficie forestale: Stati Uniti, Russia, Giappone, Germania, Cina, India, Indonesia e Brasile;

il rapporto del World Watch Institute sottolinea quanto la battaglia per uno sviluppo ambientalmente compatibile sia legata a questioni economiche e che, per raggiungere gli obiettivi dell'Agenda XXI i paesi in via di sviluppo, da soli, avrebbero avuto bisogno di investire 600 miliardi di dollari l'anno nel corso del decennio, mentre le nazioni industrializzate hanno ridotto il contributo annuale per gli aiuti esteri allo 0,3 per cento del prodotto nazionale lordo, a fronte dello 0,7 per cento previsto dall'Agenda XXI stessa;

anche la Convenzione quadro sul cambiamento climatico rischia di essere disattesa; la concentrazione atmosferica di anidride carbonica è in continuo aumento e il mondo dovrà affrontare un tasso di cambiamento climatico nei prossimi decenni superiore al tasso naturale di un fattore pari a dieci; la principale conseguenza sarà l'aumento dell'incidenza di fenomeni come alluvioni, siccità, incendi e ondate di calore, nonché l'aumento della

temperatura globale; le emissioni legate ai combustibili fossili, responsabili della produzione di anidride carbonica, sono salite di centotredici milioni di tonnellate, portando il valore complessivo annuo a sei miliardi di tonnellate; risulta assai improbabile che l'obiettivo fissato a Rio de Janeiro che i paesi industrializzati mantengano, nell'anno 2000, il livello delle emissioni pari o inferiore al livello del 1990; si prevede che l'impegno verrà rispettato solo dalla metà dei paesi interessati; solo la Germania sta facendo sforzi consistenti per rispettare la convenzione sul clima e punta a ridurre le emissioni di carbonio nel 2005 ad un valore inferiore del 25 per cento rispetto a quello del 1990; obiettivo legato ad incentivi per il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici e ad agevolazioni fiscali per la produzione di energia alternativa; per quanto riguarda gli Stati Uniti il Dipartimento dell'Energia prevede un aumento del livello di emissioni del 11 per cento nell'anno 2000 rispetto al 1990, mentre il Giappone dovrà adottare misure più severe solo per tornare nel 2000 ai valori di emissione del 1990; se non verranno attuate nuove strategie, l'Agenzia internazionale per l'energia prevede che le emissioni globali di carbonio dovute ai combustibili fossili nel 2000 supereranno i livelli del 1990 del 17 per cento, e nel 2010 del 49 per cento, raggiungendo quasi i nove miliardi di tonnellate l'anno, con buona pace della Convenzione quadro sul cambiamento climatico;

la Convenzione sulla biodiversità non gode di migliore fortuna: il tessuto vitale che costituisce gli ecosistemi del pianeta viene depauperato ad un ritmo pari a cinquantamila specie all'anno, tre quarti delle specie di uccelli del mondo stanno declinando, e circa un quarto delle 4.600 specie di mammiferi sono minacciate di estinzione; la deforestazione in Amazzonia è aumentata del 34 per cento fra il 1991 e il 1994;

le questioni ambientali planetarie sono inoltre fortemente legate ai problemi demografici; si calcola che, a fronte di una sostanziale invarianza delle risorse dispo-

nibili, la popolazione mondiale è aumentata del 58 per cento rispetto al 1950; ovviamente il problema della crescita demografica non può essere scisso dal livello di consumo delle singole realtà territoriali: secondo alcuni calcoli infatti la crescita demografica annuale negli Stati Uniti pari a 2,6 milioni di persone crea maggiori pressioni sulle risorse mondiali dell'aumento di diciassette milioni di persone l'anno in India; è necessario quindi che i paesi industrializzati adottino stili di vita con un minore sfruttamento delle risorse e con tecnologie meno inquinanti, al fine di sviluppare un'economia mondiale sostenibile;

nonostante l'approvazione del piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda XXI, anche l'Italia appare in ritardo rispetto agli impegni di Rio; in particolare la risoluzione approvata dal Parlamento il 23 luglio 1992, a seguito della conclusione del vertice, impegnava il Governo a varare in tempi rapidi un programma di ricerca su energia e clima globale, ad attuare la riduzione delle concentrazioni di CO₂ del 20 per cento entro il 2005, ad attuare l'introduzione di politiche fiscali sull'energia, a dare attuazione agli impegni ed accordi previsti dalla convenzione sulla biodiversità, ad assumere iniziative in merito a progetti di riforestazione, difesa e valorizzazione del patrimonio boschivo e contro la cementificazione del territorio -:

quali siano gli obiettivi della delegazione italiana all'Assemblea straordinaria dell'Onu fissata dal 23 al 27 giugno 1997 per la verifica degli impegni assunti nel quadro dell'Agenda XXI;

se il Governo italiano intenda assumere un ruolo propositivo e propulsivo al fine di rispettare gli obiettivi fissati durante la Conferenza di Rio de Janeiro;

se il Governo ritenga di poter rispettare l'impegno di attuare la riduzione delle concentrazioni di CO₂ del 20 per cento entro il 2005 e se intenda fissare ulteriori obiettivi per il 2010 ed il 2020;

quali scelte di politica industriale ed energetica il Governo intenda adottare al fine di ridurre la produzione di CO₂, di gas che provocano l'effetto serra e in generale l'emissione di inquinanti;

se non ritenga opportuno inserire nella pianificazione energetica nazionale il settore dei trasporti, puntando allo sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo;

se non intenda predisporre un piano per le fonti rinnovabili e sviluppare finalmente la produzione di energia alternativa;

quali iniziative il Governo intenda attuare al fine di consentire anche ai paesi in via di sviluppo l'uso di tecnologie innovative per la produzione energetica e se non valuti opportuno il trasferimento del *know-how* necessario;

se intenda garantire l'impegno assunto durante il Vertice della terra di devolvere lo 0,7 per cento del Pil alla cooperazione con i paesi in via di sviluppo, al fine di promuovere politiche sostenibili sul piano ecologico, sociale ed occupazionale;

quali iniziative intenda porre in essere per dare un fattivo contributo all'attuazione della Convenzione sulla diversità biologica e se, in questo contesto, ritenga di dover attribuire al sistema delle aree protette il giusto ruolo, puntando eventualmente alla reintroduzione nel proprio *habitat* naturale di specie minacciate di estinzione, nonché alla promozione di programmi di educazione scientifica e tecnica per l'individuazione, la conservazione e l'uso sostenibile della biodiversità;

quali iniziative intenda assumere in merito a progetti di riforestazione, difesa e valorizzazione del patrimonio boschivo e contro la cementificazione del territorio;

se non intenda modificare l'attuale politica agricola, il cui modello potrebbe essere un punto di riferimento per l'intera comunità europea, in modo da renderla ambientalmente compatibile e dando il ne-

cessario impulso allo sviluppo dell'agricoltura biologica;

se non intenda dare immediata attuazione alle linee di intervento in materia di riforma fiscale anticipate nel Documento di programmazione economico-finanziaria per il triennio 1998-2000, con particolare riferimento all'introduzione di forme di prelievo fiscale ecologico, come peraltro indicato dalla stessa Agenda XXI;

se non intenda promuovere un intervento nei confronti degli altri paesi per una riforma delle normative sulle biotecnologie, proibendo la possibilità di brevettare organismi viventi e dei loro componenti, processi o prodotti;

se non ritenga di dover intervenire presso le opportune sedi internazionali al fine di ridurre progressivamente i finan-

ziamenti alle spese militari, per destinarli a progetti di cooperazione e di sviluppo ambientalmente compatibile;

se non ritenga opportuno promuovere una verifica periodica degli impegni assunti in ambito internazionale, con particolare riferimento all'Agenda XXI;

se non ritenga di dover vigilare sull'attuazione della politica di cooperazione allo sviluppo, posta in essere da organismi multinazionali come la Banca mondiale, il cui intervento dovrà sempre tenere nella dovuta considerazione la sostenibilità ambientale degli interventi finanziati;

quali iniziative intenda adottare al fine di garantire la necessaria valorizzazione e tutela delle risorse idriche.

(2-00560)

« Turrone ».