

RISOLUZIONI IN COMMISSIONE

La VII Commissione,

udita la relazione del Sottosegretario Guerzoni e del Ministro dell'università e della ricerca scientifica, onorevole Luigi Berlinguer, sul piano triennale 1994-1996 di sviluppo delle università;

tenuto conto del dibattito che si è sviluppato sul merito di detto piano appoggiando l'iniziativa coordinata per l'università Como-Varese, esprimendo forti perplessità sulla ipotesi di università autonome di Benevento e Catanzaro, e accettando la soluzione dell'università autonoma del Piemonte orientale purché essa si coordini in modo sistematico e continuo con le altre due università del Piemonte;

auspicando che in futuro si possano realizzare in Piemonte come in altre regioni d'Italia equilibrate reti di università —:

impegna il Governo:

a perseguire con fermezza la soluzione delle università coordinate o federate, ritenendo superata la fase della proliferazione incontrollata delle università senza un atto programmatico collegato ai bisogni formativi e di ricerca delle aree interessate alle nuove sedi universitarie;

a dare risposta positiva a quelle richieste avanzate da enti territoriali, privati o associazioni che rispondano ai parametri individuati dall'osservatorio sulla valutazione;

a prevedere per le nuove istituzioni un coordinamento coerente con le università promotrici.

(7-00312) « Mazzocchin, Sbarbati, Saonara, Lamacchia, Testa ».

La IX Commissione,

premessi che:

in data 9 maggio 1996, a seguito di numerose riunioni di carattere tecnico tenutesi presso Tav, Tpl-Av, Ministero dell'ambiente, amministrazione provinciale, e presidenza della giunta regionale, si è tenuta a Roma la conferenza dei servizi che ha approvato un progetto esecutivo per la frazione iniziale della tratta ad alta velocità Roma-Napoli;

alla stessa parteciparono tutti gli enti interessati alla realizzazione, sottoscrivendo l'accordo proposto con alcune prescrizioni;

ferma restando l'approvazione della tratta in questione, furono stralciate le precisioni progettuali relative alla stazione di Napoli Porta, allo scopo di definire, nell'arco di novanta giorni dalla chiusura della conferenza di servizi, le soluzioni complessivamente più idonee sotto il profilo tecnico-funzionale in ordine alla localizzazione della stazione stessa;

a tale proposito, in sede di conferenza di servizi la regione Campania assunse l'impegno di indicare l'idonea soluzione a mezzo di apposito accordo di programma, da stipulare con le Ferrovie dello Stato, la Tav spa, la Provincia di Napoli, le amministrazioni degli enti territoriali interessati;

la regione Campania (assessorato ai trasporti) ha predisposto un'ipotesi di accordo, che è stata sottoposta ai Comuni di Napoli, Acerra, Afragola, Caivano, Casalnuovo, Casoria e Volla, e che prevede la localizzazione della stazione di Porta nel territorio della città di Afragola, con le relative interconnessioni con la linea di Cassino e di Aversa;

da recenti dichiarazioni, apparse su quotidiani nazionali, rese da esponenti del Governo e da alti dirigenti delle Ferrovie dello Stato, risulta l'orientamento del Governo e delle Ferrovie dello Stato per la localizzazione della stazione di Porta nel territorio di Afragola;

ad oggi, nonostante quanto esposto in premessa e trascorso ampiamente il termine dei novanta giorni stabilito dalla conferenza di servizi, non si è ancora addivenuti ad una scelta sancita da un atto formale;

la stazione di Porta rappresenta un fatto di rilevanza straordinaria, insieme all'interporto di Marcianise per la definizione dell'area tra Napoli e Caserta come area di sviluppo ferroviario e trasportistico, per la definizione e organizzazione di tutto il sistema di trasporto regionale, nonché per l'urgente necessità di riordino urbanistico di buona parte del territorio a Nord di Napoli;

impegna il Governo

a porre in atto provvedimenti necessari al fine di arrivare entro la data del 15 ottobre 1997 ad una definizione in conclusione positiva della vicenda.

(7-00313) « Tuccillo, Cesaro, Giardiello, Nappi, Angelici, Attili, Merlo, Stajano ».

La VII Commissione,

ascoltate le comunicazioni del Governo e presa visione della documentazione trasmessa;

valutata favorevolmente la piena attuazione del piano triennale di sviluppo delle università per gli anni 1994-1996, in particolare per quanto riguarda la prevista attribuzione dell'autonomia alle nuove quattro sedi universitarie di Benevento, Catanzaro, Como-Varese e Piemonte orientale;

impegna il Governo

a dare attuazione al piano triennale;

per quanto attiene l'articolata discussione che in Piemonte ha interessato l'università del Piemonte orientale, a far sì che le esigenze, da tutti affermate, di una più forte sinergia tra le strutture universitarie piemontesi possano essere concretizzate

attraverso le opportune forme di cooperazione ed integrazione tra l'università di Torino, il Politecnico di Torino e la nuova università del Piemonte orientale, superando le asprezze dell'appassionato dibattito.

(7-00314) « Volpini, Lombardi, Napoli, Malgieri, Oreste Rossi, Monaco, Riva, Taborelli, Penna, Dameri, Rava, Muzio, Cavanaugh Scirea, Gardiol, Aprea, Bracco, Capitelli, Rosso, Tarditi, Stradella, Mammola, Costa, Armosino, Sbarbati, Viale ».

L'VIII Commissione,

premessi che:

il problema dello smaltimento dei pneumatici fuori uso, già da anni sta assumendo in tutto il mondo proporzioni allarmanti, per le difficoltà ed i casi legati alla dimensione del fenomeno, in rapporto al suo impatto ambientale ed ecologico;

il pneumatico di rifiuto pur non rappresentando un residuo tossico, presenta diverse implicazioni ecologiche in quanto è resistente all'azione dei microrganismi; si valuta in circa 100 anni il tempo che impiega a degradarsi, quando interrato nelle discariche. Per la sua forma e massa volumetrica (circa 160 chili per metro cubo) il pneumatico tende a galleggiare, è di difficile compattazione e favorisce la formazione di sacche di biogas, le quali aumentano il pericolo di esplosioni;

il decreto ministeriale 5 settembre 1994, all'allegato 3, punto 12.3.4 individua la « compattazione », tra le forme di recupero del pneumatico soggette a procedura semplificata di cui al decreto-legge n. 22 del 1997, senza però indicare specificamente gli usi per i quali i pneumatici compattati dovrebbero essere riciclati (lo stesso principio è stato ripreso dalla bozza di decreto attuativo proposto dal ministero dell'ambiente nel luglio del 1997, recante nuove tecniche per l'esercizio delle attività

di riciclaggio e recupero dei rifiuti). Questo ha favorito la nascita di alcune aziende che operano tutt'ora al « limite della legalità », perché si sono dimostrate effettuare solamente la compattazione del Pfu fine a se stessa, senza che, successivamente, si proceda all'effettivo ed oggettivo recupero. Questa impostazione della normativa ha inoltre fatto riscontrare difficoltà nei controlli, anche da parte degli Enti preposti;

dei problemi legati al riciclaggio dei pneumatici fuori uso si è interessata anche la commissione economica per l'Europa dell'Onu che in un approfondito studio pubblicato a Ginevra nel novembre del 1987, ha richiamato l'attenzione degli Stati membri sugli effetti economici ed ecologici legati allo smaltimento di questi rifiuti solidi, comparando tra loro i diversi livelli di sensibilità e di sperimentazione raggiunti da alcuni Paesi. Da una lettura di questo rapporto, possono trarsi alcune interessanti considerazioni tra cui:

nel mondo ogni anno si accumulano 9.000.000 di tonnellate di pneumatici usati che si producono per effetto della sostituzione di circa 450.000.000 di pneumatici per autovettura e 270.0000.000 di pneumatici per autocarro ed altri tipi industriali;

la gestione di questo enorme serbatoio energetico solleva un problema economico ed ecologico di portata mondiale, capace in alcuni casi di risolvere non pochi problemi di sviluppo di molti Paesi, ed in altri casi di produrre ingiuria gravissima all'ambiente;

riciclare pneumatici usati è diventato quindi un imperativo categorico di molti stati che, sempre ad avviso dell'Onu, dovrebbero introdurre agevolazioni fiscali e legislative per aumentare il rapporto di ricostruibilità del prodotto, poiché la ricostruzione viene ritenuta la forma di riutilizzo più conveniente per l'economia di un Paese, anche in relazione ai suoi effetti ritardanti la produzione di rifiuti. Infatti, per le sue « benemerenze » ecologiche e economiche, il settore della ricostruzione dei pneumatici, gode di particolari agevola-

zioni fiscali ed amministrative in molti paesi tra cui Stati Uniti, Unione Sovietica, Germania, Francia, Olanda, eccetera;

in sede comunitaria presso la direzione generale XI, nel febbraio del 1991, su suggerimento della Commissione CEE è stato costituito un *Project Group* « Used Tyres » che nell'ambito dei « Flussi Prioritari dei rifiuti », ha prodotto una bozza di raccomandazione la quale afferma che la ricostruzione deve essere incrementata fino al 25 per cento entro l'anno 2000, in quanto è il solo sistema per utilizzare i pneumatici usati nell'impiego per il quale essi sono stati fabbricati in origine;

per i pneumatici non idonei alla ricostruzione, o non più ricostruibili, individua le migliori forme di riciclaggio che devono sostituirsi entro lo stesso periodo, al conferimento in discarica. In particolare indica due forme di riciclaggio a minor impatto ambientale: il recupero della materia prima seconda per la quale è indispensabile l'azione del Governo atta a favorirne lo sviluppo del mercato; ed il recupero come combustibile alternativo, grazie alle proprietà combustibili ed alla particolare composizione chimica, per i quali le cementerie sono individuate come migliore forma di utilizzo. Non solo, ma il recupero in cementificio si presta ad un duplice vantaggio, recupero di energia e recupero di materiali (le ceneri di combustione e la frazione metallica, che fonde, contribuiscono alla formazione del cemento, inglobandosi nel clinker);

in Italia, già dal 1995, il recepimento delle direttive comunitarie, i Pfu vengono conferiti come combustione alternativo nei cementifici, come già avviene da anni in più di 130 cementerie in tutto il mondo, oltre che recuperati come materia prima seconda in altri cicli produttivi;

attualmente vengono dismessi in Italia circa 360.000 tonnellate all'anno di pneumatici usati o non conformi. La loro composizione è fatta da circa il 20 per cento di pneumatici già ricostruiti e l'80 per cento da pneumatici usati o non conformi, non ricostruiti. La successiva rico-

struzione viene fatta, di norma, impiegando solo pneumatici usati, non ricostruiti; pertanto, la quota in peso che va alla ricostruzione (ammesso che la percentuale di ricostruibilità sia del 25 per cento) è di circa 70.000 tonnellate anno; le rimanenti 290.000 tonnellate (corrispondenti a circa 2 milioni di metri cubi) sono pneumatici fuori uso (Pfu);

nel 1996 i Pfu sono stati così destinati: 3 per cento recupero sottoforma di materia; 10 per cento recupero energetico; 7 per cento riutilizzo diretto (parabordi per natanti, circuiti automobilistici, eccetera); 80 per cento smaltimento in discarica, stoccaggi non controllati;

previsioni per l'anno 1997: 4 per cento recupero sottoforma di materia; 29 per cento recupero energetico; 7 per cento riutilizzo diretto (parabordi per natanti, circuiti automobilistici, eccetera); 60 per cento smaltimento in discarica, stoccaggi non controllati;

un risparmio economico che deriva all'utente in rapporto al differenziale del prezzo di acquisto tra pneumatico nuovo e quello ricostruito è calcolato intorno al 39 per cento pari a circa 600 miliardi di risparmio per il complesso dei consumi in Italia;

un risparmio energetico pari al differenziale derivante tra la produzione del nuovo e quello di ricostruito che viene stimato in oltre 200 mila tonnellate equivalenti di petrolio oltre ad una minore esigenza di materie prime per complessive 63 mila tonnellate;

un ulteriore risparmio energetico comportato dall'impiego del Pfu come combustibile alternativo, stimabile per il 1997 pari a 6 miliardi di attivo sulla bilancia commerciale;

il decreto legislativo del 5 febbraio 1997 n. 22, che recepisce importanti direttive comunitarie in materia di rifiuti, rifiuti pericolosi, imballaggi e rifiuti di imballaggi, prevede all'articolo 25 accordi e contratti di programma con le imprese o loro consorzi presenti sul mercato nazio-

nale per l'attuazione di specifici piani di settore di riduzione, recupero ed ottimizzazione di flussi di rifiuti, nonché la promozione di attività di riutilizzo e recupero di materia prima;

all'industria della raccolta, trattamento per il riciclaggio dei pneumatici fuori uso, in Italia, sono attualmente interessate circa 16 aziende, con oltre 100 persone impiegate e annualmente 85.000 tonnellate di Pfu vengono sottratti alla discarica, per essere recuperati in cimiterie come combustibile alternativo e come materia prima in altri cicli produttivi. Si stima di arrivare a recuperare la totalità dei pneumatici fuori uso prima dell'anno 2000;

all'industria di ricostruzione di pneumatici, in Italia, attualmente sono interessate 250 aziende, che con oltre 5.000 addetti hanno sviluppato nel 1995 un fatturato stimato intorno ai 400 miliardi di lire, utilizzando una tecnologia fra le più avanzate ed attrezzate del mondo, come dimostra la fonte esportativa;

l'azzeramento della quota di pneumatici conferita a discarica richiede l'impegno di molti soggetti: cittadini, industria, raccoglitori, riciclatori, organizzazioni scientifiche, amministrazioni pubbliche;

la raccolta di pneumatici usati dev'essere affidata ad operatori che li avviino concretamente al riutilizzo ed al recupero e con i quali devono essere stabiliti chiari impegni per il riutilizzo ed il recupero, per stimolare la ricerca e l'innovazione tecnologica sul riutilizzo dei materiali;

occorre tener presente gli articoli 2 e 4 del decreto legislativo n. 22 del 5 febbraio 1997, al fine di favorire la riduzione dello smaltimento finale nelle discariche e diminuire lo sfruttamento delle risorse terrestri, contribuendo ad uno sviluppo sostenibile, è necessario incrementare il riciclaggio dei pneumatici con la ricostruzione e il recupero di materiali e dell'ener-

gia con le attività preposte al recupero. Per conseguire ciò:

impegna il Governo

ad assumere iniziative legislative e a emanare norme tecniche atte a promuovere e a definire in tempi brevi un accordo di programma ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo n. 22 del 1997 tra i ministeri competenti, gli enti di ricerca (Anpa ed Enea) i produttori, riciclatori, raccoglitori, gli utilizzatori e/o loro associazioni e consorzi di pneumatici nuovi e fuori uso che favoriscano:

a) l'attività di ricostruzione e la promozione di iniziative per la valorizzazione dei benefici ambientali del ricostruito;

b) il mantenimento delle procedure semplificate ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo n. 22 del 5 febbraio 1997 anche per attività che impiegano il Pfu come combustibile;

c) la ricerca, lo studio e lo sviluppo di nuove tecnologie più efficaci e meno costose, per l'ottenimento di materiali commerciabili, derivanti da Pfu (*chips*, granulati, polverino, ferro acciaioso), in collaborazione con gli enti di raccolta, l'industria del settore;

d) la ricerca di nuove tecniche per la ricostruzione di pneumatici fuori uso compatibili da un punto di vista ambientale e della sicurezza;

e) l'incentivazione del mercato dei materiali ottenuti con recupero del Pfu, mediante l'emanazione di norme tecniche che prevedano una quota minima di utilizzo dei materiali recuperati dai pneumatici fuori uso da utilizzare nelle opere pubbliche;

f) l'introduzione di un sistema volontario che, anche attraverso misure economiche, preveda l'incremento delle attività di recupero e riciclaggio dei pneumatici usati o dei pneumatici fuori uso;

g) il sostegno, mediante raccomandazioni, circolari ministeriali e con campagna di sensibilizzazione delle forme di riciclag-

gio già operative, quali il recupero energetico del Pfu come combustibile alternativo in cementeria e come materia prima seconda;

h) la soppressione della parola « compattazione » (che compare al punto 12.3.3 del decreto ministeriale 5 settembre 1994) dalle definizioni delle « forme » di recupero dei pneumatici che verranno individuate nel decreto attuativo, di prossima emanazione;

i) l'impegno alla diffusione dell'introduzione delle norme Iso 9002 tra le aziende di raccolta, trasporto, selezione, frantumazione e trattamento dei pneumatici fuori uso;

l) l'introduzione di particolari agevolazioni fiscali ed amministrative per il settore;

m) l'azzeramento entro l'anno 2000 della quota di conferimento in discarica dei Pfu.

(7-00315)

« Gerardini, Zagatti ».

La VII Commissione,

visto il decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1995, recante « Approvazione del piano di sviluppo dell'università per il triennio 1994-96 », che, all'articolo 9, prevede tra l'altro l'istituzione dell'università di Varese;

considerato che, per autonoma iniziativa, l'Osservatorio per la valutazione del sistema universitario ha ritenuto di monitorare anche la situazione dell'insediamento universitario di Como, esprimendo infine la proposta di procedere alla istituzione di un ateneo « a reti di sedi », denominato della « Lombardia Occidentale », aggregando gli insediamenti di Varese e Como, con sede del rettorato a Varese;

considerato che le due realtà sono in oggettive diverse condizioni di sviluppo e

che non esistono neppure adeguate infrastrutture urbanistiche tra le due città;

impegna il Governo

a dare piena e integrale attuazione al disposto dell'articolo 9 del decreto del Pre-

sidente della Repubblica 30 dicembre 1995 nella parte in cui contempla specificamente la città di Varese quale autonoma sede universitaria.

(7-00316) « Bianchi Clerici, Giancarlo Giorgetti ».