SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

11ª COMMISSIONE

(Igiene e Sanità)

MERCOLEDÌ 29 SETTEMBRE 1965

(39ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente ALBERTI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico » **(371-Urgenza)** (*D'iniziativa dei senatori Scotti ed altri*); « Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico » **(923-Urgenza)**; e « Misure contro l'inquinamento atmosferico » **(1314)** (*D'iniziativa dei senatori Berlingieri ed altri*) **(Discussione e rinvio):**

PRESIDENTE *Pag.* 497, 498, 502, 503, 504, 506, 519
D'ERRICO 502, 506
FERRONI, *relatore* 498, 500, 501, 506, 519
LOMBARI 500, 501, 502, 504, 505
MACCARRONE . . . 501, 502, 503, 505, 506, 519
PERRINO 502, 518
SAMEK LODOVICI 503, 505, 518
SCOTTI 499, 500
SELLITTI 518
ZANARDI 518
ZELIOLI LANZINI 499, 505
ZONCA 518

La seduta è aperta alle ore 9,30.

Sono presenti i senatori: Alberti, Bonadies, Caroli, Cassese, Cassini, Cremisini, D'Errico, Ferroni, Lombari, Lorenzi, Minella Molinari Angiola, Perrino, Picardo, Pignatelli, Samek Lodovici, Scotti, Sellitti, Tibaldi, Tomasucci, Zelioli Lanzini e Zonca.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma del regolamento, il senatore Di Grazia è sostituito dal senatore Angelilli.

Interviene il Sottosegretario di Stato per la sanità Volpe.

MINELLA MOLINARI ANGIOLA, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che approvato.*

Discussione e rinvio dei disegni di legge: « Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico » (371-*Urgenza*), d'iniziativa dei senatori Scotti ed altri; « Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico » (923-*Urgenza*); « Misure contro l'inquinamento atmosferico » (1314), d'iniziativa dei senatori Berlingieri ed altri

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico », d'iniziativa dei senatori Scotti, Montagnani Marelli, Cassese, Farneti Ariel-

la, Maccarrone, Simonucci, Tomasucci, Zanardi, Adamoli, Bertoli, Fortunati, Gianquinto, Mammucari, Roasio e Vidali; « Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico », d'iniziativa governativa; e « Misure contro l'inquinamento atmosferico », d'iniziativa dei senatori Berlingieri, Focaccia, Ajroldi, Cornaggia Medici, Lombari e Sibille.

Data l'identità dell'argomento trattato, non facendosi osservazioni in contrario, procederemo ad un esame congiunto dei tre disegni di legge.

F E R R O N I , *relatore*. Chiedo la parola sui lavori della Commissione.

Ho ricevuto una lettera del Presidente datata 24 corrente mese, con la quale mi si invita a riferire sul disegno di legge n. 1314, d'iniziativa del senatore Berlingieri ed altri. Ora avrei alcune cose da chiarire — e chiedo l'aiuto dei colleghi — nei riguardi di questo provvedimento, cose per me sorprendenti; di esso anzi direi che la più sorprendente è la stessa data di presentazione avvenuta il 15 luglio, vale a dire a distanza di circa sette mesi dalla presentazione del disegno di legge governativo e dopo che su questo ultimo era stato espresso il parere, largamente favorevole, di ben cinque Commissioni, compresa la 2ª Commissione (della quale fa parte il primo firmatario del disegno di legge n. 1314), e dopo che la Commissione igiene e sanità aveva praticamente esaurito, in sede referente, l'esame del testo governativo e dell'altro presentato in precedenza, d'iniziativa parlamentare, e stava per passare alla discussione degli articoli.

Allora io mi domando, onorevole Presidente: come mai si è atteso fino a questo momento per accorgersi che nessuno dei due citati progetti di legge era valido?

Domando, inoltre: perchè gli onorevoli presentatori non hanno manifestato le loro riserve nelle ben cinque Commissioni, di cui certamente qualcuno di loro fa parte, le quali hanno discusso e — ripeto — in linea di massima espresso parere favorevole sul testo presentato dal Governo? In ogni caso, perchè non hanno preso accordi con altri colleghi del loro stesso Gruppo politico per sollevare, a suo tempo, in questa o in altre Commissioni, le loro riserve, le loro critiche, per proporre emendamenti al testo in discussione?

Si potrà opporre che ogni parlamentare è libero di scegliere il momento per presentare una proposta di legge e la materia di essa, nè sarò io a contestare questo incontestabile diritto. Ma vi sono ragioni diverse, a mio parere, che possono indurlo a non valersi di questo diritto, ragioni di ordine politico, di opportunità, di riguardo verso i colleghi che si sono già espressi, per evitare loro l'imbarazzo di una scelta che li costringerebbe a modificare precedenti pareri e decisioni meditatamente prese.

A questo punto, chiedo che mi sia chiarito da lei, signor Presidente, dal rappresentante del Governo e dai colleghi della Commissione, di me più esperti in materia procedurale, quale atteggiamento sia da tenere nei confronti di questo disegno di legge e se si debba per esso fermare il nostro lavoro già tanto in ritardo e che avrebbe potuto concludersi fin dalla metà di luglio.

P R E S I D E N T E . Certamente no!

F E R R O N I , *relatore*. Il tempo a disposizione (in pratica due giorni) per esaminare e riferire su questo disegno di legge, è estremamente ristretto. A parte questo, io mi chiedo se risponda, non alla stretta procedura che potrà anche essere stata osservata, ma alle norme della correttezza parlamentare questo forzato inserimento di un nuovo disegno di legge che vuole eludere in pratica — e del resto ciò è nelle intenzioni niente affatto sottaciute dai presentatori — i disegni di legge precedenti.

In ogni caso, possiamo discuterlo congiuntamente agli altri due analoghi provvedimenti, ed io, per accedere alla richiesta cortesemente inoltratami dal Presidente, riferirò su di esso sia pure in modo necessariamente sommario.

P R E S I D E N T E . Senatore Ferroni, mi ero in realtà rappresentato le difficoltà inerenti a questo incarico e rispondo subito che, sotto l'aspetto strettamente formale, la

procedura seguita nella presentazione del disegno di legge n. 1314 è da ritenersi corretta, anche se, sotto il profilo politico, può apparire opinabile. *Ratione materiae,* ho creduto di doverne affidare a lei la relazione, onde non creare ulteriori ostacoli all'*iter* degli altri due provvedimenti.

Colgo l'occasione per ricordare alla Commissione che i tre disegni di legge nn. 371, 923 e 1314 si trovano ora all'ordine del giorno della Commissione in sede deliberante e, di conseguenza, anche dei primi due, precedentemente presi in esame in sede referente, si inizia ora *ex novo* la discussione. Ciò non significa che i lavori della Sottocommissione, a suo tempo appositamente nominata per l'esame dei provvedimenti debbano ritenersi inutili e che il testo emendato da essa redatto non possa essere preso in considerazione dalla Commissione.

S C O T T I . Debbo associarmi alle perplessità e al rammarcio testè espresso dal senatore Ferroni per la presentazione inopinata e tardiva di questo disegno di legge d'iniziativa dei senatori Berlingieri ed altri. E questo perchè i colleghi sanno, e me ne hanno già dato atto, che da parte nostra il problema della lotta contro l'inquinamento atmosferico è stato affrontato ben sette anni or sono e che questi sforzi si sono tradotti anche nella presentazione, da parte mia e di altri colleghi durante la seconda legislatura, di un secondo disegno di legge, ripresentato successivamente nel 1958 e nel 1964.

I colleghi ricorderanno anche come io abbia sempre sollecitata una rapida discussione del disegno di legge governativo e degli altri analoghi, ed insieme ai colleghi del mio Gruppo sono lieto che, specialmente dietro nostra insistenza, si sia passati dalla sede referente a quella deliberante. Ora, è evidente che vi è una procedura parlamentare da seguire, per cui credo che il senatore Ferroni non potrà sottrarsi all'incarico di relatore anche dell'ultimo disegno di legge presentato. Io consiglio tuttavia che la discussione avvenga nelle forme più sollecite possibili e che siano evitati gli interventi di carattere generale, perchè tutti sappiamo benissimo quali sono i danni tremendi causati, specialmente nel nostro Paese, dall'inquinamento atmosferico, per cui è inutile soffermarci ad illustrarli.

Abbiamo di fronte un disegno di legge governativo e troppo spesso, purtroppo, gli uffici ministeriali ci presentano provvedimenti incompleti o formulati in modo erroneo. Abbiamo lavorato in Sottocommissione per poter elaborare un testo concordato, anche se non totalmente. Dobbiamo procedere celermente, perchè — ripeto — siamo molto in ritardo e probabilmente non potremo portare in porto il disegno di legge per l'inizio dell'inverno; ciò certamente non per colpa della parte che ho l'onore di rappresentare. Dobbiamo procedere in fretta, ma anche adoperarci a che il disegno di legge risulti il più perfetto possibile: quindi in fretta, ma non tanto che non si possano presentare emendamenti e correggere eventuali deficienze del testo governativo.

Z E L I O L I L A N Z I N I . Desidero fare due osservazioni, una di carattere procedurale e l'altra di merito. Anch'io mi dolgo della presentazione di questo disegno di legge sul quale non sono stato affatto interpellato e che è per me nuovo, ed assicuro i colleghi dell'opposizione che non vi sono intenzioni deteriori o comunque volontà di insabbiare in qualche modo i provvedimenti che già si trovano al nostro esame.

Circa la procedura, debbo far rilevare al senatore Ferroni che proprio per quella economia dei lavori cui ha accennato il nostro Presidente, è opportuno che se, mentre stiamo discutendo un provvedimento, ne sopraggiunge un altro affine, quest'ultimo venga esaminato congiuntamente al primo, onde evitare che il testo definitivo, da noi studiato ed approvato possa venire nuovamente modificato magari nell'altro ramo del Parlamento, in ordine alle nuove proposte. Ora, il parere che si richiede al senatore Ferroni sul disegno di legge n. 1314 è soprattutto di carattere teorico; in pratica inizieremo la discussione in sede deliberante di quel testo che è già passato al vaglio ed è stato rielaborato dalla Sottocommis-

sione e che abbiamo deciso di prendere come base del nostro dibattito. Durante tale discussione potremo prendere in esame anche gli articoli del nuovo disegno di legge, i quali potranno costituire eventuali emendamenti al testo predetto.

Per quanto riguarda il merito, penso che i colleghi mi daranno atto almeno della nostra buona fede. Io leggo, fra i presentatori dell'ultimo disegno di legge n. 1314, nomi illustri, tra i quali quello del senatore Focaccia, che è uno dei maggiori esperti in questa materia. Non posso, pertanto, neppure dubitare che vi sia un secondo fine nella presentazione tardiva del provvedimento. Mi permetto, tuttavia, di premettere che non interverrò nella discussione, perchè sono impreparato in questa materia e desidero anzi che essa venga esaminata da competenti, particolarmente da fisici e chimici, al fine di evitare le intossicazioni che, purtroppo, oggi lo *smog* va producendo in misura sempre più allarmante, particolarmente nei grossi centri abitati.

Premessa la mia incompetenza, debbo dire però con tutta franchezza che, dopo aver letto il disegno di legge d'iniziativa del senatore Berlingieri, ho riportato l'impressione che si tratti di un provvedimento razionale ed organico dal punto di vista legislativo: esso contiene solo pochi concetti direttivi, lasciando tutta la più minuta regolamentazione delle misure *antismog* agli organi specificamente competenti, come i medici provinciali, il Ministero della sanità ed altri ancora.

Tali criteri basilari possono essere modificati o mantenuti nel testo definitivo, ma, in ogni caso, noi seguiremmo un criterio basilare di tecnica legislativa che è appunto quello di non fare leggi-regolamento ma di lasciare al regolamento e agli organi tecnici il compito di disciplinare gli aspetti più marginali e minuziosi della legge.

Dopo queste brevi osservazioni, non prenderò più la parola su questo argomento, ma mi rimetterò pienamente a quanto deciderà la maggioranza della Commissione.

L O M B A R I . L'inquinamento atmosferico è un problema di cui ci stiamo occupando da diversi anni: sono pervenuti a tutti noi addirittura dei trattati su questo tema! Se ne è discusso in Aula, è stato invitato il senatore Focaccia ad occuparsene ed egli stesso ne ha parlato, sia in Aula che in Commissione, nel corso della passata legislatura, quando esplose la prima bomba atomica francese nel Sahara. Allora si diceva che la sabbia pesante poteva inquinare la nostra atmosfera a causa della radioattività sviluppata dall'esplosione. Il senatore Focaccia parlò con me di questa eventualità ed insieme convenimmo che occorreva perfezionare le leggi vigenti relative all'inquinamento atmosferico.

Giustamente, quindi, il senatore Scotti ha detto che fin dalla passata legislatura ci si è occupati di questo problema, anzi — se ben ricordo — egli stesso presentò un disegno di legge in merito.

S C O T T I . L'ho presentato nel 1957 alla Camera dei deputati!

L O M B A R I . Quando insieme al senatore Focaccia esaminammo sia il disegno di legge presentato dal senatore Scotti che quello d'iniziativa governativa, vi riscontrammo alcune deficienze. Non entrammo ad esaminare, però, il complesso problema della radioattività dei radioisotopi atomici, il quale ci avrebbe portato molto lontano, in quanto esso richiede molti studi, strumenti, organizzazione; abbiamo preso in considerazione semplicemente i combustibili e più precisamente quali di essi debbono essere adoperati e precisati per legge perchè meno nocivi. Oltre ai combustibili, volevamo migliorare i depuratori, ed è questo appunto ciò che si propone il disegno di legge d'iniziativa del senatore Berlingieri ed altri; non già di insabbiare o quanto meno di ostacolare il corso di altre proposte relative allo stesso problema, ma soltanto renderle il più possibile perfette e rispondenti alle moderne esigenze.

F E R R O N I , *relatore*. Io non ho parlato nè di insabbiamento nè di volontà di ostacolare!

LOMBARI. La discussione, come ha detto il senatore Zelioli Lanzini, può benissimo aver luogo e questo disegno di legge n. 1314 può essere preso in considerazione, accogliendo di esso solo quello che c'è di buono, senza con ciò ritardare minimamente l'*iter* degli altri due disegni di legge o del testo predisposto dalla Sottocommissione. A mio parere, il senatore Ferroni può senz'altro svolgere la sua relazione.

FERRONI, *relatore*. È chiaro che la mia relazione deve tener conto anche del disegno di legge Berlingieri: su di esso quindi farò qualche considerazione, sia pure con l'approssimazione che il poco tempo a mia disposizione per esaminarlo mi impone.

Mi scusi se insisto, signor Presidente: alle riserve da me sollevate a seguito della sua lettera con la quale ero invitato a riferire sul disegno di legge n. 1314, ho avuto assicurazioni verbali che quest'ultimo non avrebbe ostacolato l'*iter* dei disegni di legge precedenti.

Solo a queste condizioni, potrò dire qualcosa sul disegno di legge Berlingieri ed altri; senza di che sarebbe monco il mio parere sui disegni di legge presentati al Senato in materia di inquinamento atmosferico.

MACCARRONE. Noi siamo di fronte ad una situazione imbarazzante e non è imbarazzo simulato; io mi rendo conto delle ragioni che hanno indotto alcuni colleghi a presentare una loro proposta e voglio per un momento chiudere gli occhi sulle ragioni politiche e sulle discussioni che hanno preceduto e accompagnato in sede referente il disegno di legge ministeriale; ora, però, siamo di fronte a tre progetti di legge, non più a due, anzi non più ad uno solo, perchè ad un certo momento noi abbiamo avuto la correttezza di dichiarare che il progetto di legge Scotti doveva considerarsi non affiancato, ma assorbito, ai fini della discussione e dell'approvazione, dal testo ministeriale. Avevamo quindi motivo di ritenere che, per gli stessi motivi di correttezza, analoga dichiarazione venisse fatta anche dai presentatori e dal Gruppo democristiano. Se questa dichiarazione manca o se la cosa non viene preliminarmente chiarita dalla Commissione, dovremmo condurre una discussione parallelamente sul testo proposto dalla Sottocommissione e su quello del progetto Berlingieri, due testi che dovremmo poi coordinare per arrivare ad uno solo definitivo. È chiaro pertanto che se i presentatori non ritirano il disegno di legge n. 1314, riservandosi invece di presentare emendamenti al progetto governativo, occorrerà aprire la discussione generale che, per accelerare l'*iter* del provvedimento, ci eravamo impegnati di non fare, e ciò perchè la proposta Berlingieri è politicamente del tutto diversa da quella del Governo. Che un Gruppo che fa parte del Governo presenti un provvedimento completamente diverso da quello presentato dal Governo stesso, è un fatto di notevole rilievo politico.

Tutti siamo interessati a che si metta un punto fermo a questo problema, per cui ritengo che si debba procedere con molta chiarezza e con molta correttezza; quindi, prima ancora che il senatore Ferroni inizi la sua relazione, penso che occorra chiarire l'equivoco che è sorto. Debbo dire, per inciso, che abbiamo proceduto alla nomina di una Sottocommissione, di cui faceva parte, fra gli altri, il presentatore del primo disegno di legge, senatore Scotti; ora si dovrebbe nominare un'altra Sottocommissione, di cui farebbero parte i colleghi Lombari e Focaccia, per essere illuminati su queste grandi verità che sono venute fuori all'ultimo momento! Credo che la Commissione non debba accedere a questo criterio; si riapra allora piuttosto la discussione generale e si chiarisca il problema in Commissione.

Questa non è una questione di poco momento; il disegno di legge Berlingieri è una iniziativa che tende a troncare il progetto governativo ed è stata presa per di più in un momento poco opportuno. Ora i presentatori devono dirci se insistono nel loro disegno di legge o se lo ritirano riservandosi di proporre eventualmente emendamenti al testo governativo.

L O M B A R I . La procedura e il Regolamento non impediscono ad un gruppo di senatori di presentare un disegno di legge in qualsiasi momento.

M A C C A R R O N E . Sotto l'aspetto procedurale la cosa è del tutto corretta; io faccio soltanto una questione politica.

L O M B A R I . Non è una questione politica. Posso consentire, come fece a suo tempo il senatore Scotti a proposito della proposta da lui presentata, che il nostro disegno di legge venga assorbito dal progetto governativo, ma il senatore Maccarrone vuole di più, e cioè che il Gruppo democristiano dichiari di ritirare il disegno di legge Berlingieri, perchè è d'accordo con il disegno di legge governativo. Ma la nostra proposta ha solo lo scopo — lo ripeto — di migliorare e di integrare il testo governativo. Del resto, è perfettamente conforme alla prassi parlamentare che quando vi sono all'ordine del giorno più provvedimenti relativi alla stessa materia, uno di essi venga preso a base della discussione e gli altri finiscano per essere assorbiti.

Non posso quindi, senatore Maccarrone, accettare la sua proposta; posso invece aderire a che il disegno di legge di cui sono firmatario sia assorbito in quello governativo, il che sta a dimostrare che non vogliamo dare un colorito politico alla nostra iniziativa. Del resto, la Commissione non è tenuta ad accettare i nostri suggerimenti, ma solo a vagliarli, dopodichè essa potrà approvarli o respingerli come riterrà più opportuno. Io non intendo, nè potrei farlo da solo, ritirare il disegno di legge, e nemmeno il mio Gruppo ha questa facoltà, perchè ciò rappresenterebbe una lesione dei miei diritti di parlamentare.

P E R R I N O . Mi associo al senatore Zelioli Lanzini nell'escludere che questo disegno di legge sia stato presentato con qualche secondo fine. Io per primo sono stato colto di sorpresa da questo terzo provvedimento, che tuttavia non può non essere preso in considerazione, non può essere ignorato, ma deve essere discusso. Come abbiamo tenuto presente il disegno di legge Scotti nell'esame del testo governativo, così terremo presente il disegno di legge Berlingieri. Potremmo eventualmente rinviare la discussione di otto giorni perchè la Sottocommissione lo possa esaminare e presentare un nuovo testo, possibilmente concordato.

D ' E R R I C O . Concordo con quel che ha detto il senatore Perrino: è logico che il disegno di legge n. 1314 venga esaminato, tanto più che esso presenta aspetti positivi. Non è la prima volta che la nostra Commissione prende in considerazione più di un disegno di legge su uno stesso argomento. Possiamo cominciare subito la discussione o rinviare di una sola settimana, anche per poterci meglio documentare sulla materia: ciò non dovrebbe urtare la suscettibilità di nessuno.

P R E S I D E N T E . A questo punto debbo interpellare la Commissione per sapere se è favorevole a mantenere il testo governativo, e di conseguenza quello elaborato dalla Sottocommissione, come base della discussione, ritenendo il disegno di legge Berlingieri, al pari di quello Scotti, assorbibili nel primo all'atto dell'approvazione.

M A C C A R R O N E . Noi abbiamo considerato il testo governativo come l'unico testo su cui si sarebbe dovuto discutere, salvo poi vedere nella Sottocommissione i miglioramenti da apportare ad esso ispirandoci ai concetti del disegno di legge Scotti; noi non avevamo preteso di esaminare il progetto Scotti affiancato a quello governativo, ma solo quest'ultimo tenendo conto del progetto di legge Scotti e ciò, si intende, al fine di accelerare i lavori. Al momento attuale, ci troviamo di fronte ad un terzo provvedimento, il che fa sorgere due questioni, una di carattere procedurale ed una di carattere politico.

Sulla questione di carattere procedurale possiamo decidere come vogliamo, ricordandoci, tra l'altro, che il Ministro anche recentemente ebbe a sollecitare l'inizio di questa discussione, rimproverandoci il ritardo

con cui si affrontava un problema di tanta urgenza.

P R E S I D E N T E . Rammaricandosi, non rimproverando!

M A C C A R R O N E . Mi lasci interpretare politicamente le cose, perchè la lingua italiana si presta a molte sfumature, sia nel linguaggio parlamentare, sia in quell'altro più duro e più rispondente a verità delle dichiarazioni giornalistiche.

Vi è un dato di fatto: oggi il Governo si sente coperto dalla presentazione del suo disegno di legge. Il Senato di settimana in settimana ha differito l'esame della questione, ed oggi, per iniziativa di un Gruppo di senatori democristiani, viene presentato un terzo progetto di legge, il che porta in sostanza, ad un rinvio della discussione.

Ora io chiedo: è politicamente ammissibile questo o non è più corretto che, come noi abbiamo chiesto, si ritiri l'ultimo progetto di legge trasformandolo eventualmente in emendamenti da proporre al testo governativo?

Ci si dice di no, e si propone di rinviare alla Sottocommissione, perchè questa è la normale procedura. E si copre sotto questo termine di « assorbimento », che non vuole dire nulla, un sostanziale rinvio della discussione affidando alla Sottocommissione l'esame parallelo del progetto di legge governativo e di quello d'iniziativa del senatore Berlingieri ed altri.

A questo punto noi diciamo: i progetti di legge sono tre, per cui il testo elaborato dalla Sottocommissione in base ai primi due non esisterebbe più. La fatica fatta fino a questo momento sarebbe vanificata e, direi, per insistenza dei colleghi del Gruppo democristiano. Se noi dobbiamo andare in Sottocommissione per coordinare i progetti di legge, allora occorre coordinarne tre e non due, il che significa ricominciare tutto da capo!

No, noi non vi possiamo seguire su questa strada e il mio intervento vale anche come dichiarazione: noi respingiamo un rinvio in Sottocommissione e qualsiasi differimento ad altro giorno diverso da oggi dell'inizio della discussione sul testo di legge elaborato dalla Sottocommissione. Se ciò non è possibile, il collega Ferroni svolgerà la sua relazione sul disegno di legge Berlingieri e riapriremo la discussione generale, quella discussione generale a cui avevamo rinunciato nell'intento di avere al più presto una legge che, anche se imperfetta, consentisse di cominciare a difenderci dallo *smog*, e ci prenderemo ognuno le nostre responsabilità!

S A M E K L O D O V I C I . Io ritengo che dai presentatori di questo disegno di legge, n. 1314, dei quali fa parte anche un membro stimatissimo della nostra Commissione, il senatore Lombari, esuli completamente qualsiasi scopo deteriore di differire l'approvazione e l'entrata in vigore di disposizioni legislative di cui tutti abbiamo unanimemente affermato l'assoluta urgenza e necessità a tutela della salute pubblica. Credo che essi siano stati soprattutto mossi dal desiderio di fare una legge la più perfetta possibile approfittando e facendo tesoro delle loro approfondite cognizioni tecniche. Basta qui il nome del fisico elettrotecnico senatore Focaccia per darci una notevole garanzia, senza con questo sottovalutare il valore del chirurgo Lombari. Ritengo, quindi, che le intenzioni siano assolutamente oneste.

Il collega Maccarrone, però, e mi sembra non senza fondamento, ha posto alcuni quesiti e fatto alcune precisazioni circa la procedura da seguire in relazione al disegno di legge n. 1314.

Io ritengo che nell'esame degli articoli del testo elaborato dalla Sottocommissione — sulla scorta di quello governativo tenendo conto altresì del progetto Scotti e di tutti i suggerimenti che da infinite parti ci sono pervenuti — noi dovremo senz'altro tenere conto nella misura del possibile, anche dei suggerimenti contenuti nel predetto provvedimento. Quest'ultimo, però, io non ho avuto materialmente il tempo di esaminarlo: è stato comunicato alla Presidenza il 15 giugno e ci sono state di mezzo le vacanze e ho quindi il dovere di prenderne cognizione.

D'altra parte, vorrei avere non solo la sicurezza che il disegno di legge Berlingieri

possa essere assorbito, dal punto di vista tecnico, ma anche conoscerne la posizione dal punto di vista, diremo, politico. Il senatore Maccarrone ha fatto un'osservazione molto importante e cioè che il Ministro della sanità — quindi a livello di Governo — ha già fatto determinate dichiarazioni.

Riassumendo, e per concludere propongo e chiedo un breve rinvio di soli sette giorni — e spero che gli amici della mia parte aderiscano al mio punto di vista — per esaminare e il contenuto tecnico e il valore intrinseco del disegno di legge, e per evitare quella che riterrei assolutamente una iattura: la riapertura di una discussione generale.

Non mi nascondo che anche un breve rinvio è spiacevole, e a me francamente rincresce, data l'urgenza del problema; ma ritengo che sia meglio accedere a questa richiesta piuttosto che intavolare delle questioni di carattere generale che certamente ci farebbero perdere molto più tempo. Potremo poi procedere speditamente, tanto più che dalla parte di un proponente autorevole, qual'è il senatore Lombari, è già stata manifestata la volontà di far utilizzare possibilmente il disegno di legge, ma di non imporlo come testo sul quale *ex novo* dovremmo discutere.

Se il problema posto di uno snellimento delle norme di legge (che vorrebbe giustificare la presentazione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Berlingieri) può essere elemento per integrare, completare, condensare, insomma emendare il disegno di legge d'iniziativa governativa, sarò il primo a compiacermene e considererò questa proposta Berlingieri un apporto, una collaborazione positiva; ma che il tutto — come ho sentito proporre — debba ritornare ad una Sottocommisione, rinviando ulteriormente la soluzione del problema, non solo non è necessario, ma è decisamente da respingersi. Abbiamo qui uno dei firmatari il collega Lombari che farà da « vestale » al disegno di legge 1314, e alimenterà il fuoco ...

L O M B A R I . Io anzi spegnerò il fuoco! Il senatore Ferroni ha parlato della povera gente che si lagnava di questo inquinamento, e noi proponiamo l'adozione di depuratori elettrofiltri che dovrebbero eliminare o quanto meno ridurre l'inconveniente ...

P R E S I D E N T E . Ritengo opportuno ai fini della chiarezza raccogliere brevemente le fila di questo dibattito preliminare

In primo luogo, la presentazione del disegno di legge n. 1314 è, sotto l'aspetto procedurale, perfettamente corretta, per cui si trovano ora al nostro esame tre disegni di legge in sede deliberante sui quali il relatore Ferroni si accinge a riferire. Circa il disegno di legge Berlingieri, la maggioranza della Commissione è d'accordo nel ritenerla, alla stregua di quella d'iniziativa del senatore Scotti, assorbibile dal disegno di legge governativo che viene confermato come base della nostra discussione. Rilevo incidentalmente che, più che di assorbimento, sarebbe stato forse più esatto parlare di assorbibilità, dal momento che l'assorbimento vero e proprio avviene solo all'atto dell'approvazione del provvedimento che si è deciso di assumere come base della discussione. Fino a quel momento, si presume almeno formalmente che i disegni di legge che figurano all'ordine del giorno e che vengono discussi congiuntamente, siano su un piede di parità.

Il senatore Maccarrone ha chiesto al senatore Lombari di ritirare il disegno di legge n. 1314, e questi ha dichiarato di non volere nè potere aderire alla richiesta, che, oltre tutto, investe anche la volontà degli altri presentatori del provvedimento.

Esiste, infine, una proposta di rinvio avanzata dal senatore Perrino e da altri, affinchè il disegno di legge n. 1314 possa essere meglio esaminato, eventualmente anche dalla Sottocommissione, proposta alla quale è nettamente contrario il relatore e parte della Commissione. Su questa ultima proposta credo che la Commissione dovrebbe pronunciarsi.

L O M B A R I . Ho chiarito lo spirito e gli intendimenti della nostra proposta di legge ed ho altresì dichiarato le ragioni per cui non intendo ritirarla, prima fra tutte il fatto che io non posso assumere la responsabilità nei confronti dei miei colleghi presentatori di rinunciare per loro. Ora, per

dimostrare che io e i colleghi firmatari non intendiamo insabbiare il provvedimento o ritardarne l'approvazione, ma unicamente perfezionarlo — come bene ha compreso il senatore Ferroni — ci rimettiamo al volere della Commissione, che è libera di decidere su ogni questione prospettata e sul rinvio proposto, semprechè si segua la normale procedura. Ostinandosi a voler trovare il pelo nell'uovo, non si fa che ritardare l'adozione delle misure contro l'inquinamento atmosferico.

Il senatore Samek Lodovici ci propone di non riaprire la discussione generale e di ascoltare fra sette giorni la relazione del senatore Ferroni, per aver tempo di stabilire se il disegno di legge governativo può essere migliorato. Con due sedute nella prossima settimana avremo recuperato tutto il tempo perduto oggi e avremo evitato anche questa specie di discussione più di carattere politico che di procedura e di sostanza. Perchè questa che stiamo facendo, senatore Maccarrone, è una discussione di carattere politico e, mentre io cerco di evitarla, lei insiste nel volerla fare!

MACCARRONE. Questa non è certo una associazione di Figlie di Maria! Non facciamo le verginelle: siamo degli uomini politici e la vostra iniziativa è un atto politico ben preciso!

LOMBARI. Non lo è affatto!

ZELIOLI LANZINI. Desidero far osservare al senatore Maccarrone che, se come egli insiste di fare, noi dessimo inizio oggi alla discussione sul testo proposto dalla Sottocommissione, praticamente verremmo ad eludere questioni di carattere pregiudiziale, nel senso che non terremmo conto del nuovo disegno di legge che è proposto alla nostra attenzione e che non è proceduralmente lecito ignorare. Cosicchè, approvando oggi il testo della Sottocommissione, tra un mese o due ci troveremo nuovamente a dover discutere sul disegno di legge Berlingieri. Per questo motivo, sostengo che l'assorbimento di quest'ultimo è *in re ipsa*; per cui il senatore Maccarrone dovrebbe rendersi conto che, nonostante il suo desiderio di accelerare l'*iter* legislativo, lo ritarderà, se egli si opporrà alla discussione congiunta dei tre disegni di legge, l'ultimo dei quali, uno dei proponenti, il senatore Lombari, ha dichiarato di non ritirare, non potendo esprimere la volontà anche degli altri firmatari.

Lo stesso senatore Lombari ha dichiarato di aver presentato il suo disegno di legge indipendentemente da qualsiasi decisione di Gruppo, e dovete crederci; anche noi ci troviamo di fronte ad una novità della quale dobbiamo prendere atto. Ed è per questo che il senatore Samek Lodovici, concordando con la tesi del senatore Perrino ha chiesto un rinvio di alcuni giorni al fine di esaminare con la dovuta attenzione il disegno di legge in questione e vedere se qualche parte di esso merita di essere inserita nel testo che ci accingiamo ad approvare. Io sono però contrario al rinvio, data la necessità di procedere subito e quello che c'è di buono nella proposta Berlingieri potrà, di volta in volta, essere accolto in forma di emendamento al testo della Sottocommissione.

SAMEK LODOVICI. Desidero ancora chiarire il mio pensiero e intanto ringrazio il senatore Ferroni e gli rivolgo un plauso, dal momento che egli è già in condizione di riferire sul disegno di legge Berlingieri. La mia richiesta di rinvio — l'avevo espressa in modo chiarissimo — per quel che mi riguarda, era motivata, ripeto, dal fatto che sono assolutamente all'oscuro della sostanza formale e della sostanza tecnica del disegno di legge, e per questo è chiaro che non potrei esprimere alcun parere sulla sua utilizzabilità. Se il collega Ferroni gentilmente ci riferirà sul disegno di legge in esame, ciò ci servirà a guadagnare tempo, e vuol dire che la prossima volta entreremo nel vivo della discussione. Che non si possa rinunciare al lavoro già svolto, mi pare che sia una cosa pacifica.

MACCARRONE. Non ho ben capito se, dopo aver ascoltato la relazione del senatore Ferroni, rinvieremo la discussione.

D'ERRICO. Alcuni colleghi hanno dichiarato che non hanno avuto la possibilità di leggere l'ultimo disegno di legge; quindi, altro è ascoltare la relazione, altro entrare nel merito. La discussione si può rimandare a domani.

FERRONI, *relatore*. Entreremo nel merito quando si discuteranno gli articoli.

MACCARRONE. Chiariamo le cose: ascoltiamo la relazione di Ferroni, cominciamo l'esame dell'articolo 1 del testo emendato dalla Sottocommissione o ascoltiamo la relazione e poi discutiamo? Perchè riaprire la discussione generale vuol dire far entrare dalla finestra quello che io e il mio Gruppo desideriamo lasciare fuori della porta. Noi siamo d'accordo di ascoltare, nel corso della relazione, il giudizio del senatore Ferroni anche sul disegno di legge Berlingieri ritenendolo implicitamente incluso e poi di iniziare subito l'esame dell'articolo 1, ma siamo contrari, ripeto, a riaprire la discussione generale.

FERRONI, *relatore*. Propongo che si decida sull'eventuale rinvio della discussione degli articoli dopo che avrò svolto la mia relazione che del resto, ad eccezione delle considerazioni relative al disegno di legge n. 1314, è la stessa che ebbi già a svolgere in sede referente il 28 aprile 1965 in merito ai disegni di legge nn. 371 e 923.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni dichiaro aperta la discussione generale sui tre disegni di legge.

Il senatore Ferroni ha facoltà di svolgere la sua relazione.

FERRONI, *relatore*. Onorevoli senatori, la relazione che precede il disegno di legge n. 923 presentato dal Ministro della sanità di concerto con altri Ministri, e che porta il titolo: « Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico », inizia con una affermazione che potrebbe sembrare ovvia: « L'aria è l'alimento primo per l'esistenza dell'uomo ... »; e aggiunge: « Sarebbe perciò necessario tenere pulito tale prezioso elemento ... ».

Sarebbe necessario. L'uso del condizionale è rivelatore, a mio parere, della coscienza del limite, da parte degli estensori del progetto di legge, sulle possibilità attuali di una soluzione totale di un problema tanto complesso, discusso e per taluni aspetti controverso (mi riferisco in particolare agli effetti prodotti sugli organismi viventi) qual'è il problema dell'inquinamento atmosferico.

È a tutti evidente, credo, come *anche* l'inquinamento atmosferico costituisca uno dei molti aspetti negativi di quelle conquiste nel campo della tecnica e della scienza che noi chiamiamo progresso. Consideriamoli:

il rapido sviluppo di industrie d'ogni genere; la crescita in taluni casi tumultuosa di agglomerati urbani, in una percentuale di incremento tale, in pochi decenni, che avrebbe richiesto in passato uno spazio di secoli; il pauroso — e adopero volutamente questo aggettivo — il pauroso incremento dei mezzi rotabili motorizzati d'ogni tipo, se costituiscono motivo di soddisfazione per la conquista di un potere sempre più ampio dell'uomo sulla natura, in tutti i campi, e per la disponibilità crescente di beni di consumo per masse sempre più numerose di cittadini, creano tuttavia nuovi problemi. Si moltiplicano centrali termo-elettriche, fonderie, raffinerie, cementifici, industrie chimiche, eccetera, con numerosi focolai di combustione industriali, delle più varie dimensioni e sfiatatoi che riversano nell'aria, ogni giorno, spesso anche la notte nelle lavorazioni a ciclo continuo, quantità imponenti di ceneri, fuliggine, particelle di carbone incombusto, sostanze catramose e scorie di ogni genere.

E con questi inquinanti pulviscolari, altri e numerosi inquinanti gassosi, dall'anidride solforosa al cloro, agli acidi fluoridrico e cloridrico, ammoniaca, idrogeno solforato e così via. E tutto ciò non in zone disabitate o scarsamente abitate, ma quasi sempre a ridosso di centri urbani densamente popolati o addirittura all'interno di essi centri, quando la precipitosa espansione urbani-

stica ha raggiunto fabbriche e impianti industriali un tempo alla periferia, oggi ancora in larga parte disseminati e incorporati nel tessuto urbano di talune città.

Così che, alle polveri ed ai gas suaccennati, di carattere industriale, si aggiungono in quantità enorme, in ogni caso prevalenti sui primi, gli inquinanti da fa co ai di riscaldamento domestico: decine e decine di migliaia di camini e centinaia di migliaia di tonnellate di combustibile di ogni tipo (con prevalenza di combustibili di minor costo, più densi e più carichi di zolfo e altro) destinato al riscaldamento.

È stato calcolato ad un milione di tonnellate l'anno il consumo di combustibili solo per la città di Milano; e, sempre su Milano, si è calcolato un precipitare di sole polveri in ragione di cinque tonnellate per chilometro quadrato, pari a ben undicimila tonnellate nell'anno 1960, come ufficialmente dichiarato dagli uffici specializzati in ricerche del genere della capitale lombarda.

Oppure, situazione diversa, ma non meno grave e preoccupante, quella di concentrazioni industriali, come ad esempio Marghera (Venezia), con i suoi duecento e più stabilimenti racchiusi in un'area di soli settecento ettari, ove polveri e fuliggine in sospensione, ossidi di azoto, fluoro e soprattutto anidride solforosa, costituiscono l'elemento in cui s'immergono (se così posso esprimermi) ogni giorno trentacinquemila operai per otto, dieci ore consecutive; i quali pagano un prezzo non bene accertato, ma certamente assai alto, specie coloro tra essi che, vivendo in ambienti chiusi e quindi particolarmente e ininterrottamente inquinati, sono soggetti quanto meno a quei fenomeni molesti che per sè stessi costituiscono notevole insidia alla salute: irritabilità delle mucose, disturbi della nutrizione, stato di malessere frequente, nervosismo, disturbi del sonno; condizione, insomma, che dovrebbe assai più che oggi non avvenga, interessare la medicina del lavoro e gli organi di tutela del lavoro stesso.

Ma anche a voler dare per scontato, almeno in parte, il rischio e il danno per la classe operaia di questo come di tutti gli altri centri industriali, resta il problema della popolazione nel suo complesso di tutta la zona della Venezia di terraferma; Marghera, Mestre e tutti i paesi che la contornano, in cui vivono bambini, anziani, persone gracili ed altre predisposte a malattie dell'apparato respiratorio, in un'atmosfera notevolmente contaminata per ventiquattro ore su ventiquattro e dove pure si aggiungono, agli elementi su accennati di origine industriale permanente, quelli invernali di un'ormai grande città aggirantesi sui duecentomila abitanti, caratterizzata da una crescita edilizia abnorme, irrazionale, spesso eccessivamente ravvicinata alla zona industriale, con quartieri di densità urbana, sorti prima del contrastato Piano regolatore generale in vigore da appena tre anni, privi di quegli spazi aperti e soprattutto a verde che costituiscono importante elemento di autodepurazione dell'atmosfera.

Anche qui (e mi scuso di aver citato la mia città, ma dovevo farlo in omaggio ad una realtà che non è solo quella affascinante della Venezia storica, ma un'altra, della nuova Venezia industriale, a voi poco nota) come a Milano, a Genova, a Torino e altrove, come in altre grandi e piccole città, con il combinarsi d'inquinanti di origine industriale a quelli da fonti di riscaldamento domestico, si ha il quadro di una situazione che non può più essere lasciata, come sinora è avvenuto, alle cure di volenterosi ma pressochè disarmati amministratori di Enti locali.

Arrivati assai più tardi di altri Paesi — ma arrivatici in modo molto rapido — ad una rilevante industrializzazione, con l'urbanizzazione in larga parte conseguente all'industrializzazione stessa, dobbiamo ammettere un notevole ritardo, se non proprio nello studio, certo nella formulazione e applicazione di provvedimenti a difesa dei danni provocati dai fenomeni accennati.

Si aggiunga poi l'incremento della motorizzazione, questo sì davvero tumultuoso, il cui apporto all'inquinamento atmosferico è considerato ormai da molti autorevoli studiosi componente notevole e particolarmente pericolosa, specie negli antichi centri urbani, ove centinaia di macchine d'ogni tipo si ammassano disordinatamente agli incroci

o marciano lente nei due sensi, incolonnate in duplice o triplice fila; o in vecchie strade strettissime, ove lo sfiato dei motori, mantenuti al minimo, sottoposti a cambiamenti di marcia frequenti, dà maggiore e più densa quantità di fumo, maggiore quantità di sostanze incombuste e altamente tossiche, alle quali si aggiungono particelle della gomma in frizione e di asfalto, il tutto stagnante per lungo tempo tra le pareti degli stabili e aspirate a pieni polmoni dai passanti e dagli inquilini sino al secondo o terzo piano. In città come Milano (che ha festosamente applicato nell'aprile scorso il numero un milione ad una targa d'automobile) o come Mestre, per restare ai due centri che ho preso ad esempio, o se vogliamo Roma, ove questo aspetto del problema è quotidianamente sotto i nostri occhi (e ahimè dentro i nostri occhi!) e in tante tra le nostre città più antiche, anche questo aspetto assai grave dell'inquinamento atmosferico, va affrontato nel modo più responsabile e deciso, avvalendoci dell'esperienza di altri Paesi, degli studi compiuti e di quelli in corso, stimolando quelli di tecnici italiani che sembra esistano, o di stranieri in mancanza dei nostri.

Tutto ciò è tanto più urgente, onorevoli colleghi, in quanto, in materia di emittenti di sostanze inquinanti, siamo ben lontani dal massimo potenzialmente raggiungibile: altre industrie sorgono e sorgeranno in avvenire; il numero degli automezzi aumenta, nonostante la congiuntura, in misura sempre più elevata (46.000 automobili nuove risultano registrate solo dal 1° al 15 aprile); il riscaldamento domestico troverà nella logica dello sviluppo economico e civile del Paese un incremento ben maggiore di quello attuale; sembra infatti che solo il venti per cento delle famiglie italiane sia oggi in condizioni, o economiche o abitative, di utilizzare riscaldamenti condominiali o per appartamento. Questa condizione di benessere e di civiltà vorrà in avvenire essere raggiunta da tutta intera la popolazione italiana, anche da quell'80 per cento di famiglie, cioè, che si limita oggi al riscaldamento di un solo ambiente in un appartamento e spesso non riscalda nemmeno quell'unico locale. Ciò vale anche per le popolazioni del Sud e del Centro-sud, che non vorranno più essere impreparate ad affrontare condizioni climatologiche come quelle più volte verificatesi in questi ultimi anni e che sembra non vogliano più costituire eccezione, ma piuttosto fenomeno stagionale ricorrente.

Insomma, ripeto, non ci troviamo di fronte ad una situazione limite e pertanto progressivamente eliminabile con l'adozione di accorgimenti tecnici e scientifici di vario ordine, ma siamo piuttosto al cospetto di una progressiva espansione del fenomeno.

Urgono quindi provvedimenti rapidi, norme chiare, precise e da valere per tutto il territorio nazionale; organi di controllo e di repressione snelli, dotati di mezzi e del potere di prendere decisioni che, se anche soggette a giudizio di appello, siano intanto prontamente attuabili nelle situazioni ritenute particolarmente gravi per la salute pubblica, a giudizio delle popolazioni interessate e dei loro legittimi organi rappresentativi locali.

Il disegno di legge governativo risponde a queste esigenze? Ritengo che in linea di massima possa rispondersi affermativamente, pur considerando i limiti cui accennavo all'inizio. Limiti non già autoimposti da volontà di minimizzare controlli e interventi, ma limiti dovuti a dati obiettivi.

La legge, in sostanza, parte da una valutazione realistica delle cose quando afferma che « la normativa nazionale in formulazione (cioè il disegno di legge e naturalmente il regolamento che ne seguirà) debba essere atta a prevenire e a contenere l'inquinamento atmosferico ».

Prevenire e contenere; non già, purtroppo, eliminare, come sarebbe auspicabile e giusto, il veleno o meglio i veleni che contaminano quell' « alimento primo per l'uomo che è l'aria »

Evidentemente si è tenuto conto, come noi non potremo non tener conto del fattore « rischio calcolato », che è alla base di ogni attività produttiva, anche se tecnicamente progredita; portatrice certo di benessere e di vantaggi innumerevoli per l'uomo, ma an-

che di svantaggi che spesso raggiungono il limite del rischio.

Desidero chiarire questo concetto che è insieme tecnico, economico e sociale, per certi aspetti fondamentali. Basta soffermarci a qualche esempio fra i molti che potremmo portare: la motorizzazione, oltre agli inconvenienti da emissione di gas dannosi cui ho già accennato e sui quali dovremo ritornare nel discutere le singole parti del disegno di legge, porta con sè gli inconvenienti — chiamiamoli impropriamente così, anche se in realtà dovremmo chiamarli in ben altro modo — del traffico e gli incidenti stradali. Secondo dati forniti dalla Presidenza del Consiglio, il numero degli infortuni per incidenti stradali, che era di 104.047 nel 1954, sale a 240.598 nel 1963. Il numero dei morti all'atto dell'incidente o nella settimana successiva all'incidente stesso fu in quell'anno di 9.839 persone. Possiamo consolarci nel constatare che nel 1964 i morti sono stati soltanto 9.325 (514 in meno dell'anno precedente) ai quali si aggiungono ben 223.224 feriti su un totale però di 322.754 incidenti. Si noti che manca, o manca a me che non ho ritenuto di fare più approfondite ricerche, la conoscenza del numero dei deceduti a distanza di tempo a seguito dei traumi subiti, come pure il numero e le caratteristiche delle menomazioni subite dagli infortunati. E credo sia superfluo richiamare l'attenzione dei colleghi, per abitudine mentale prontissimi nell'afferrare i vari aspetti di una questione, quale sia, anche a trascurare l'aspetto umano della cosa (ma noi non dobbiamo affatto trascurarlo), l'aspetto economico che essa comporta, gli oneri diretti e riflessi, purtroppo di anno in anno crescenti, gravanti sull'a economia dei singoli individui e in definitiva su quella della collettività.

E tuttavia l'incremento della motorizzazione è senza dubbio uno degli aspetti importanti del progresso, ritenuto addirittura, da molti economisti, il parametro di misura del benessere d'un popolo. Ma c'è quel tanto di rischio cui mi riferivo che può essere « prevenuto e contenuto », ma evidentemente non eliminato.

Nel campo delle attività produttive possiamo citare l'industria chimica, in perenne evoluzione e in costante sviluppo (sembra sia l'industria che meglio di ogni altra abbia resistito e resista al fenomeno congiunturale che tanto ha inciso in altri settori della produzione industriale); l'ottenimento di prodotti richiesti dalla comunità in questo settore della produzione comporta una serie di operazioni e di reazioni dalle quali ancora e spesso risultano prodotti secondari dannosi, di difficile eliminazione o con perdite inevitabili, almeno allo stato odierno della tecnica e della scienza, di inquinanti: gas, polveri, eccetera.

La stessa utilizzazione pacifica dell'energia nucleare prevede il rischio di contaminazioni radioattive. Così come, appunto, l'attivazione di impianti industriali e di riscaldamento domestico comporta l'inquinamento atmosferico.

E potremmo aggiungere l'inquinamento delle acque, così dei fiumi come del mare. Le industrie hanno un bisogno enorme di acque, a diversa temperatura naturale, per raffreddamento e alimento di impianti; tanto bisogno da mettere talvolta in crisi il rifornimento idrico di taluni centri abitati. Lo scarico di queste acque sudice avviene troppo spesso, per comodità ed economia di spese, in fiumi, canali, corsi d'acqua in tal modo contaminati da sostanze di ogni genere, acide ed alcaline, da composti organici dotati di dimostrata, notevole tossicità per la flora e la fauna acquatiche, come cromo, zinco, ferro, tallio, cobalto, rame, eccetera. Per le acque costiere in generale (e nel caso di Venezia anche per le acque lagunari) l'inquinamento per il disattento bunkeraggio o per lo sbrigativo scarico dei residui di combustibile liquido nella lavatura dei bunker delle navi è fenomeno anch'esso grave ed i rimedi in atto risultano del tutto insufficienti a contenere l'irresponsabile condotta di troppi interessati a sbrigative e più economiche soluzioni, che si affidano all'errata convinzione di comodo che il mare — come l'atmosfera — siano enormi, inesauribili serbatoi in grado di diluire ed eliminare periodicamente le acque di scarico o i polluenti

d'ogni specie. Ma è problema, questo delle acque, che dovrà essere affrontato a se stante, e speriamo prossimamente, senza attendere che inconvenienti anche più gravi di quelli attualmente noti si verifichino e senza essere costretti ad agire, quindi, sotto la pressione di una opinione pubblica improvvisamente allarmata, opinione pubblica meno in grado, oggi, di percepire, rispetto a quello dell'inquinamento atmosferico, la serietà del problema dell'inquinamento delle acque.

E potrei aggiungere ancora, sempre a proposito di rischio connesso al progresso, il fatto verificatosi a Venezia, ove si è stati costretti ad impedire alle industrie e in parte a privati di attingere acqua dal sottosuolo circostante nel constatare l'inaridimento progressivo di strati acquiferi, di falde freatiche e l'insorgere del legittimo dubbio che uno degli elementi concorrenti al fenomeno di bradisismo, che fa sprofondare il centro storico di Venezia intorno ai 25 centimetri al secolo, possa essere dovuto anche ad una trasformazione del sottosuolo, conseguente a questo forzato pompaggio di acqua.

Mi sono soffermato su questi esempi, e potrei farne altri, proponendomi di dimostrare, onorevoli colleghi, non so quanto interpretando il vostro pensiero, che, se è presente e predominante in noi l'aspetto sanitario della questione, è tuttavia ben presente ogni altro aspetto di essa. Ci rendiamo conto cioè come l'industria non sia la sola responsabile dell'inquinamento atmosferico, ma che essa vi concorre notevolmente. E pur tenuto conto che si tratta per essa, e del resto, come abbiamo visto e vedremo, non solo per l'industria, di problema tecnico-scientifico e insieme economico, che si traduce cioè in termine di costi e di ricavi, abbiamo diritto di chiedere, e ove occorra di imporre, l'adozione di impianti di captazione adatti alle singole categorie di prodotti inquinanti, applicando tali impianti ove essi siano assenti o sostituendo quelli antiquati, costruiti in tempi in cui non esistevano altri più perfezionati mezzi di lavorazione e di captazione di sostanze inquinanti: ossidi di azoto, ad esempio, o composti fluorurati, provenienti dalla fabbricazione di perfosfati od altro; ma soprattutto dell'anidride solforosa. Si tratta certo, per quello che so, di impianti costosi, che incidono sensibilmente sulle spese di esercizio e quindi sul costo dei beni prodotti; ma allo stato attuale delle cose, al limite di pericolosità cui si è giunti in alcuni centri urbani fortemente industrializzati, questi oneri debbono essere coscientemente, responsabilmente, volonterosamente affrontati.

Altrettanto dicasi per i mezzi motorizzati: dai 3 milioni 236 mila autoveicoli del 1954 si è saliti ai 9 milioni 908 mila del 1964. Oggi i 10 milioni sono largamente superati. E l'aumento della produzione e delle macchine in circolazione continua. Non è più possibile ignorare il problema: esso esiste ed è grave. Occorre che la scienza e la tecnica, per le quali oggi niente o quasi è più impossibile, creino mezzi per il controllo o la depurazione o la distruzione dei gas di scarico degli autoveicoli, anche se in una prima fase l'adozione degli accorgimenti indirizzati a questo scopo gravassero di qualche migliaio di lire in più nel costo degli autoveicoli stessi.

E ben presente è anche un altro aspetto della questione: quello fiscale. Gravano su taluni tipi di combustibile, ritenuti i meno inquinanti per il loro basso tasso di zolfo, oneri fiscali notevoli. Ciò ne limita assai il consumo, così nelle industrie come negli impianti di riscaldamento domestico. Questione assai importante, sulla quale ritorneremo allorchè dovremo passare all'esame del capo terzo (articoli dall'11 al 14) del disegno di legge in esame. Come pure c'è presente il problema, anch'esso complesso e difficile per le sue implicazioni commerciali, con l'estero prima e all'interno, dei combustibili convenzionali, solidi o liquidi, cui si fa ricorso per sopperire al fabbisogno energetico delle industrie, a quello per il riscaldamento domestico e per i servizi di grandi comunità, ospedali, case di ricovero e di cura, scuole, forni, lavanderie, eccetera, la cui scelta è determinata da motivi di costi, da entità e difficoltà di approvvigionamento.

Queste considerazioni dovrebbero rassicurare chi avesse eventualmente ritenuto questa Commissione sanità sorda ad ogni altra questione che non sia quella sanitaria.

E del resto la formulazione stessa del disegno di legge, per la parte che va dall'articolo 3, capo I, all'articolo 6, la presenza cioè negli organi centrali e regionali preposti alla difesa dell'inquinamento atmosferico di elementi qualificati non solo nel campo dell'igiene ma anche dei settori della tecnica, dell'industria, del commercio, dell'urbanistica, eccetera; la prevista consultazione di esperti e di rappresentanti « di enti o categorie interessate » (tutte cose delle quali la Commissione sanità dovrà tenere debito conto) stanno a dimostrare la cauta impostazione di norme per niente affatto temerarie. In ogni caso non più avanzate di norme da tempo esistenti in altri Paesi e ivi di buon grado da tutti accettate, nell'interesse appunto della salute di tutti.

Questa lunga premessa, onorevoli colleghi, ho ritenuto necessaria, per chiarire lo spirito con cui mi sono posto ad esaminare il disegno di legge sul quale sono stato incaricato di riferire. Ho evitato il richiamo a precedenti storici, dalla famosa Ordinanza di Federico II sulla lavorazione della canapa ed altre fibre vegetali, risalente al 1240; alla legge del Re d'Inghilterra del 1273, che vietava l'uso del carbone come combustibile; ho resistito alla tentazione del pittoresco sul sorgere a Murano delle fornaci da vetro, tuttora esistenti, bandite dalla Venezia maggiore per decreto della Serenissima nell'anno 1291. ... Tutti richiami che ricorrono quasi fatalmente in ogni scritto o relazione che si riferisca al tema dell'inquinamento dell'aria; richiami certamente interessanti ma buoni tutt'al più per iniziare un'educazione civica di massa — che credo tanto necessaria ed enormemente utile se fatta dal Ministero della sanità — partendo da piacevoli motivi di erudizione storica a patto di entrare poi nel vivo di un serio, per molti aspetti drammatico problema del tempo nostro.

Vorrei, a questo punto, dare doverosamente atto al collega senatore Scotti, di avere non so se per primo, ma in ogni caso per primo con concrete formulazioni legislative, posto all'attenzione del Parlamento da vari anni a questa parte il problema dell'inquinamento atmosferico. Risale infatti al marzo 1957 una proposta di legge portante la sua firma, assieme a quella dell'onorevole Cavallotti ed altri, presentata alla Camera dei deputati. Tale proposta decadeva però con la chiusura della seconda legislatura nel 1958. Eletto senatore, egli presentava, assieme al senatore Tibaldi ed altri, analoga proposta di legge, n. 270, in data 20 novembre 1958, mai presa in esame, che io sappia, e comunque anch'essa decaduta con la fine della terza legislatura. Nonostante il deludente ritardo, a pochi mesi dall'inizio della quarta legislatura, il senatore Scotti, assieme al senatore Montagnani Marelli e ad altri senatori del suo Gruppo, presentava il disegno di legge n. 371, comunicato alla Presidenza il 25 gennaio 1964, che porta il titolo esattamente uguale a quello governativo e, del resto, a quello dato ai suoi disegni di legge in precedenza presentati: « Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico ». È anch'esso all'esame di questa Commissione, ed ho pertanto l'obbligo di fare su di esso alcune considerazioni.

In quest'ultimo disegno di legge del senatore Scotti vi sono notevoli varianti rispetto ai suoi precedenti: anzitutto, mentre prima egli sembrava preoccuparsi di tre forme soltanto d'inquinamento: quello industriale, soprattutto, quello « dei veicoli a motore a scoppio » ed anche quello da radioattività, adombrato al punto *c*) dell'articolo 2 del disegno di legge n. 270 nel provvedimento ora al nostro esame non si fa più alcun cenno alle contaminazioni da radioattività e si pone invece, questa volta in modo prevalente, l'attenzione sull'inquinamento derivante da centrali di riscaldamento domestico (articoli 2, 3 e 4), con un solo accenno (articolo 2) anche ai camini di impianti industriali « che non dovranno disperdere nell'atmosfera fumi scuri visibili, polveri ed altre sostanze solide o gassose che possano comunque riuscire moleste o dannose alla salute umana ». Sembra senz'altro predominante la questione dell'inquinamento da ri-

scaldamento domestico, anche se ricorre, all'articolo 5, il richiamo a quello da « autoveicoli ... specie se dotati di motori Diesel » ai proprietari e conducenti dei quali « è fatto obbligo di revisione continua dei motori in modo che non diano luogo, neanche temporaneamente, a dispersioni di fumi scuri visibili ».

In altre parole emerge anche dall'impostazione di questo disegno di legge la realistica constatazione della gravità, che possiamo considerare primaria, almeno nei grandi agglomerati urbani, dell'inquinamento da riscaldamento domestico. Si abbandona il problema tanto vasto e non certo localizzabile in questa o in quella città, nè, purtroppo, in questa o in quella nazione, della radioattività artificiale dell'atmosfera; si abbandona la richiesta, precedentemente formulata, di creare obbligatoriamente determinati organismi di controllo (stazioni metereologiche, stazioni deposimetriche, apparecchi dosatori di radioattività), da crearsi a cura del Comune e a spese sostenute a metà tra Comune e Stato; mi è parso d'intuire insomma il duplice sforzo di aderire ad una realtà ormai universalmente ammessa e insieme di semplificare al massimo il contenuto della legge per facilitarne l'accettazione da parte del Parlamento e quindi l'applicazione avente carattere di « urgenza e di immediatezza », (tanto più comprensibile, se ripensiamo ai sette anni d'attesa dal primo disegno di legge del collega Scotti) « per migliorare la situazione in attesa di nuovi e dettagliati provvedimenti in ogni settore di questa complessa materia », così come egli dice a conclusione della illustrazione del suo ultimo disegno di legge.

Egli elimina anche, e penso sempre ai fini suaccennati, l'obbligo, previsto all'articolo 1 del già citato disegno di legge n. 270, di predisporre, da parte del Ministero della sanità, « l'elenco delle città industrializzate o con intenso traffico di veicoli a motore a scoppio ai fini dell'applicazione della legge ... ».

Criterio, quest'ultimo, che sembra invece essere stato fatto proprio, sia pure con altra formula, dal Ministero della sanità nel disegno di legge di sua iniziativa; criterio sul quale esprimerò dopo il mio parere, negativo, e che meriterà, credo, una attenta, particolare valutazione dalla nostra Commissione.

Tutto ciò doverosamente posto, credo convenga riconfermare l'accordo, a suo tempo raggiunto con il senatore Scotti, che il disegno di legge governativo, con i « dettagliati provvedimenti » da lui richiesti e nel disegno di legge previsti, risponda notevolmente alla volontà e al desiderio suo di dare avvio finalmente alla soluzione di quella che egli stesso definisce « complessa materia » e che pertanto il disegno di legge n. 923 del Ministro della sanità possa ritenersi assorbente di quello n. 371 dell'onorevole collega.

Onorevoli senatori, avrete notato che non mi sono cimentato nel tentativo di una definizione precisa dell'inquinamento atmosferico e che non ho citato cifre e dati in ordine ai limiti di tollerabilità o, se più vi aggrada, di pericolosità di questa o quella sostanza inquinante.

Mi è parso problema di onestà intellettuale e morale, anzitutto. Mi spiego: io non sono un uomo di scienza nè un esperto della materia in esame. Non so se esperti vi siano tra noi, in grado di poter fare, in questa materia, affermazioni precise e inconfutabili. Io, non essendo tra questi, avrei dovuto portarvi qui elementi di accatto, tratti da questa o quella relazione scientifica, da questa o quell'altra rivista scientifica, da libri o da atti di Congressi e Convegni, innumerevoli ormai, trattanti questo argomento.

Esiste, come vi è noto, una documentazione tanto imponente da riempire una biblioteca, ove raccogliessimo materiale di studio d'ogni parte del mondo.

Ma sarebbe stato giusto che io avessi portato a voi dati e cifre tanto spesso discordi, in ogni caso, oggi come oggi, molto opinabili? Non sarei stato indotto, anche involontariamente, a delle scelte tendenziose? E non avrei peccato di presunzione pretendendo di apparire ciò che non sono, tra l'altro ingannando chi invece mi avesse fatto credito di sicura conoscenza di una materia quanto meno ancora assai controversa?

Ecco perchè vi ho parlato di onestà intellettuale e morale. Ecco perchè mi sono astenuto da affermazioni del genere che, del resto, non ritengo indispensabili al nostro lavoro.

A Strasburgo, nel Convegno internazionale del maggio dello scorso anno, non si è trovato un preciso accordo sulle definizioni e sulle indicazioni di limiti di tossicità; non lo si era trovato al preconvegno di Stresa e neppure nei mesi scorsi, al Convegno internazionale di Düsseldorf.

Anche se si va profilando il tentativo di creare leggi-quadro da valere per tutti i Paesi, o almeno per una parte di essi, in materia di difesa dall'inquinamento atmosferico (e trovo giusto questo orientamento perchè i confini non arrestano i polluenti nell'atmosfera, e pertanto, se prodotti inquinanti partissero — permettetemi un esempio banale ma semplificatore — da Como, la Svizzera non sarebbe in grado, o viceversa, naturalmente, di impedirne gli effetti nel suo territorio), c'è tuttavia difficoltà, così tra rappresentanti di diversi Paesi e all'interno di uno stesso Paese, di definire inconfutabilmente origini, entità, limiti di sopportabilità di elementi inquinanti.

Naturalmente, se c'è chi è portato a indicare in termini drammatici la gravità del problema, c'è anche chi, e le ragioni sono intuibili, è indotto a minimizzarlo.

Quando parliamo di sinergismo, cioè del sommarsi, del trasformarsi, dell'esaltarsi delle varie sostante tossiche immesse nell'atmosferica, e spesso del loro trasformarsi, per componente chimica, o per altri motivi non sempre noti, in sostanze pericolose non peraltro accertate sempre e sempre definite, sentiamo da qualche parte opporre che esiste anche un fenomeno di antagonismo, cioè di sostanze che, nel loro contatto, nel loro sommarsi, come forse impropriamente e approssimativamente mi sono espresso poc'anzi per chiarire il concetto, elidono o quanto meno ridurrebbero certi aspetti tossici di ciascuna delle sostanze a sè stanti.

Questo è stato detto. E quanto ciò risponde al vero io ignoro.

Probabilmente è una pura ipotesi, ma noi sappiamo che ciò che oggi è solo ipotesi può, nel campo della scienza, nel campo della chimica e della chimica-fisica in particolare, divenire domani realtà. Occorre pure ammetterlo.

Del resto valga un episodio abbastanza significativo: alcuni contadini di una zona poco lontana da Marghera hanno visto il loro bestiame morire. L'erba era intossicata dalla caduta di sostanze tossiche evidentemente provenienti dal vicino complesso industriale.

Intentata causa allo stabilimento più prossimo ai loro terreni, stabilimento chimico di grandissima mole, hanno perduto la causa: periti chiamati dal Magistrato a valutare la responsabilità di « quella industria », non hanno potuto affermare — sul piano rigorosamente scientifico — che la qualità e quantità dei prodotti emessi in atmosfera da quel singolo stabilimento fossero tali da produrre i risultati lamentati. Naturalmente di questo parere non saranno state le povere bestie morte, e nemmeno i loro proprietari; ma intanto ecco quanto meno il dubbio, direi proprio convalidato da questa sentenza, che esistono concomitanze di elementi inquinanti non meglio precisate, ma tali comunque da costituire danno e pericolo per l'uomo, gli animali in genere e le cose appartenenti all'uomo.

È anche per questi dubbi che io non ho voluto, come ripeto, introdurre nella mia relazione dati ancora controversi.

Peraltro, se i colleghi della Commissione ritenessero che per l'esame e il varo della legge questi elementi di valutazione debbano esserci presenti, mi farò premura di farne la più accurata ricerca nelle varie fonti di provenienza e di sottoporli alla vostra valutazione.

Ma mi permetto di osservare che per dei legislatori è oggi, o dovrebbe essere, sufficiente la realtà che abbiamo sotto i nostri occhi, realtà visibile e quasi quasi palpabile, e che è questa realtà assai preoccupante che con la nostra legge dobbiamo modificare.

E, del resto, provvedimenti presi in altri Paesi e in alcune nostre città, e potrei ci-

tarle, ma particolarmente a Milano nello scorso inverno, vi dicono pure qualcosa.

Pare che l'inquinamento atmosferico prodotto da gas e polveri sia stato l'altro anno, a Milano, di circa il 30 per cento inferiore al passato. Può darsi che, per fortunata coincidenza, sia stato meno frequente, meno perdurante quel fenomeno di inversioni termiche che in altre stagioni ha avuto effetti nefasti.

Non starò ora ad illustrare che cosa sia e come si verifichi il fenomeno detto appunto di inversione termica. Lo sapete tutti; e sapete come ad esso siano legati i tremendi casi di Donora, di Londra ecc., con le centinaia ed anche migliaia di morti, e come Milano abbia rasentato limiti di inquinamento — nel 1960-61 — assai vicini a quelli ormai classici che ho citato.

Ecco dunque, e concludo, che noi possiamo anche addentrarci nell'esame della legge nel suo complesso e dei suoi singoli articoli, sulla scorta degli elementi di cui disponiamo e che ho cercato di raccogliere nella mia relazione forse troppo lunga per la vostra pazienza, ma forse ancora breve per la vastità della materia trattata.

Ancora una cosa: siamo fortunatamente in possesso di una pubblicazione che raccoglie la legislazione e la regolamentazione in materia di ben ventotto Stati d'ogni parte del mondo: dalla Russia all'America, dalla Turchia alla Finlandia, dalla Cecoslovacchia alla Spagna al Canadà e così via; ma soprattutto di Paesi, quali la Francia, l'Inghilterra ed altri, che hanno una legislazione più completa e più avanzata, risultato anche di modifiche e aggiornamenti delle loro precedenti leggi.

Io mi ero procurato alcuni testi originali di leggi di due o tre Paesi. Oggi possediamo, per cortesia dell'« Istituto per la scienza dell'Amministrazione pubblica » di Milano, che ha generosamente messo a disposizione di tutti i membri della Commissione la preziosa opera cui ho accennato, un quadro completo, e quel che conta tradotto in lingua italiana da esperti della materia, con una terminologia quindi esattissima che ci lascia sicuri nella valutazione dei testi legislativi di quei Paesi. Siamo quindi in grado di valutare e accogliere quanto di buono s'è fatto altrove.

E veniamo ora al disegno di legge n. 1314 a firma Berlingieri e altri. Ci è pervenuto pochi giorni fa e non sarò in grado, come ho detto prima, di farne una analisi dettagliata. La relazione che lo accompagna si preoccupa anzitutto di dimostrare come tutti i disegni di legge sin qui presentati al Parlamento siano da respingere. Si parla di « lacune », di « imperfezioni », di « proposte non soddisfacenti », di « assenza di indicazioni dei profili essenziali del fenomeno dell'inquinamento », di « formulazioni generiche », ancora di « genericità » (per la proposta di legge Scotti), di « non assenza di mende » (nel progetto governativo) e così via. Nessuno, insomma dei precedenti disegni di legge porterebbe a completa soluzione il problema.

Ci si aspetterebbe, dopo così serrata critica, quel testo completo, quella « formulazione di norme per la completa soluzione del problema della polluzione », che invece, onorevoli colleghi, a mio parere, manca completamente.

Ci si accorge infatti subito, ed è il secondo motivo di sorpresa, dopo quello della tardiva presentazione del disegno di legge, che gli estensori del progetto hanno completamente ignorato l'aspetto dell'inquinamento dovuto ai veicoli a motore a scoppio. Debbo credere che così attenti nel rilevare lacune, imperfezioni, incapacità di completa soluzione del problema da parte di altri, gli estensori del disegno di legge possano essere incorsi in una così grave omissione, senza una ragione precisa? E quale può essere questa ragione? Forse è un visionario il collega Scotti, sono visionari i tecnici del Ministero della sanità che hanno elaborato il disegno di legge? Sono un visionario io che nella mia relazione introduttiva dell'aprile scorso mi sono soffermato a lungo su questo problema? Sono visionari scienziati di ogni Paese che hanno da molto tempo gettato l'allarme per la particolare gravità dell'inquinamento dovuto alla motorizzazione? Forse hanno sbagliato tutti e in realtà il problema non esiste o è di portata tanto insignificante che quei colleghi hanno potuto a cuor leggero trascurarlo?

Non inviterò il collega Lombari, a passare un'ora o due sotto la galleria del Tritone a

Roma, ad esempio, perchè gli voglio bene e non desidero la sua morte. Ma sentite, onorevoli colleghi, quanto afferma uno studioso italiano, il professore Cominelli, che voi tutti potete consultare (fa parte del Ministero della sanità) in uno studio edito a cura dello stesso Ministero (*):

« Il traffico motorizzato costituisce, come è noto, una delle principali fonti dell'inquinamento atmosferico urbano. Si è tentato di definire percentualmente la quota di pertinenza nell'inquinamento globale, traducendola in valori che vanno da livelli modesti (circa il 6 per cento a Louisville, citato da Marcucci) fino al 25 per cento nelle grandi città (Parigi, con un milione e mezzo di autoveicoli circolanti). In realtà il computo è difficile, perchè si debbono porre a raffronto indici di diversa natura. Anche il numero degli autoveicoli circolanti in una data località non è affatto proporzionale al volume dell'inquinamento prodotto e all'entità delle sue conseguenze. Chiaramente illustrativi al riguardo sono i dati relativi alla densità automobilistica di alcune città statunitensi nel 1960.

Washington ha una densità automobilistica tripla di Los Angeles, nonostante in quest'ultima il traffico sia riconosciuto come causa prima del tipico *smog* locale; nel determinismo del complesso fenomeno intervengono fattori diversi, soprattutto metereologici, e reazioni fotochimiche in parte non chiarite (Haagen-Smit, Weaver e Gunther, Schuck e Renzetti).

Quale che sia il volume dell'inquinamento da traffico, non può disconoscersi all'emissione degli autoveicoli una particolare pericolosità, più spiccata nei confronti dei soggetti professionalmente esposti alla noxa: autisti, garagisti e vigili (Giuliani e Belli, Castrovilli ed altri). È soprattutto allarmante il rischio a lungo termine, di portata ancora *sub judice*; indagini di Agnese a Genova hanno riscontrato fra gli autisti un tasso di mortalità per neoplasie polmonari significativamente più elevato che nei gruppi paragonabili della rimanente popolazione attiva.

Anche Mills, a Cincinnati (Ohio) ha messo in risalto un chiaro rapporto fra traffico motorizzato ambientale e mortalità per neoplasie polmonari, rapporto che mantiene la sua validità dopo l'eliminazione degli altri fattori che potrebbero avere influenza preponderante. In realtà, si deve riconoscere che l'epidemiologia dell'inquinamento atmosferico in generale presenta molti lati oscuri. Per quanto riguarda il traffico motorizzato, la maggior parte dei Paesi europei inclina a considerarlo, nei confronti dell'atmosfera, come un pericolo, che, pur non avendo ancora, allo stato attuale, raggiunto livelli allarmanti, richiede tuttavia l'adozione di solleciti interventi legislativi, che ne contengano almeno in parte l'ulteriore inevitabile sviluppo. Tale problema gli igienisti sono portati a vedere più come parte di un insieme, come componente del cosidetto inquinamento di fondo, che non ad analizzarlo nei suoi elementi costitutivi risalendo all'origine delle emissioni inquinanti, cioè al veicolo, oggetto di specifica competenza del tecnico motorista ».

E più avanti dice:

« È da tener presente che la risultante delle emissioni degli autoveicoli è strettamente connessa al quadro generale dell'inquinamento atmosferico, sia per la comunanza di una parte degli inquinanti, che sono sviluppati da tutti i processi di combustione, sia per le particolari condizioni geografiche e metereologiche che costituiscono i climi locali; influisce su questi ultimi il carico anche delle altre fonti di inquinamento, che sono in aumento a loro volta e che, mentre gravano sulla capacità di autodepurazione delle masse atmosferiche, intervengono nelle ancor oscure reazioni che vi si producono tra inquinanti di diversa natura. Il peggioramento della situazione in uno dei settori coinvolge l'equilibrio generale. Ogni ottimismo è pertanto fuori luogo, giacchè il problema dell'inquinamento dell'aria — nella rilevante varietà di livelli raggiunti — va continuamente accrescendosi ovunque e, nelle previsioni at-

( ) *Annali della sanità pubblica* - Vol. XXV, n. 5 - settembre-ottobre 1964.

tualmente possibili, solo l'ipotesi, oggi vagamente fantascientifica, dell'impiego generalizzato di fonti di energia diverse dalle presenti potrà costituire una soluzione radicale.

Per quanto riguarda in particolare la pericolosità degli effluenti del traffico cittadino nei riflessi della sanità pubblica, occorre che essi non abbiano raggiunto ovunque livelli allarmanti — che d'altronde vengono denunciati ogni giorno con maggior frequenza — per iniziare ad acquisire una conoscenza estesa ed approfondita della materia, premessa necessaria allo studio dei mezzi di prevenzione. Fra i lati tuttora oscuri del quadro sono gli effetti causati sull'organismo dalle esposizioni protratte alle dosi subcliniche di ossido di carbonio, la potenzialità cancerogena degli idrocarburi, i prodotti intermedi delle reazioni che hanno luogo, o possono aver luogo, nell'atmosfera inquinata e il loro significato biologico. Quest'ultimo tema è stato oggetto di lunghe indagini da parte di autori americani, ma con risultati ancora incerti e contrastanti per la estrema complessità dei fenomeni in gioco.

Riteniamo tuttavia non lontano il giorno in cui dovrà essere affrontato seriamente su scala mondiale il problema della neutralizzazione delle sostanze tossiche emesse dai motori a combustione interna; e questo indipendentemente dai progressi, che attraverso la migliorata viabilità o la tecnica di costruzione dei motori o la produzione dei carburanti, sarà possibile realizzare ».

L'autore conclude ricordando l'incalzante attualità del problema e i suoi complessi aspetti epidemiologici, prevede non lontana la necessità di misure radicali, con l'applicazione generalizzata di depuratori agli scarichi degli automezzi.

Onorevoli colleghi, basterebbe solo questa, spero non voluta, omissione per dimostrare come il disegno di legge sia quanto meno incompleto e comunque nettamente inferiore a quello governativo nella prospettiva dei risultati da raggiungere sul problema globale dell'inquinamento atmosferico.

Ma c'è dell'altro: le possibilità d'intervento e di decisione delle Amministrazioni comunali in questa materia, logicamente accolte nel progetto governativo (potrei leggere l'ordine del giorno votato dagli Amministratori italiani al Convegno di Milano del 2 febbraio 1964), qui è invece totalmente esclusa. Le Amministrazioni comunali e provinciali non esistono, non è previsto per loro nessun potere d'intervento! Questo potere rimane ancorato alle leggi in atto, come è detto all'articolo 6, e quindi agli articoli 216 e 217 del testo unico della legge sanitaria che, come sappiamo, non hanno mai servito gran che, nè potranno mai servire specie nella lotta contro l'inquinamento atmosferico, tanto è vero che tutti abbiamo ritenuto opportuno di preparare una legge *ad hoc*.

Si prevede nella Commissione consultiva provinciale (articolo 6) la partecipazione « dell'Ufficio sanitario del Comune nel cui territorio si manifestano fenomeni di polluzione », ma in definitiva i mezzi di cui gli organi sanitari continueranno a disporre, secondo l'articolo 2 di questa legge, sono quelli in vigore, che il Parlamento ha sentito il bisogno di completare e di integrare.

In compenso è prevista la rappresentanza dell'Associazione industriali e quella della proprietà edilizia, e si direbbe che a ciò non sia estraneo (non voglio essere maligno) il timore del passaggio degli articoli 7, 8, 9 del testo governativo, che impongono determinati requisiti tecnici e costruttivi per i locali sede di impianti termici, norme per la loro trasformazione e sanzioni per eventuali inosservanze delle norme stesse.

Ora, le legittime preoccupazioni di ordine giuridico ed economico espresse nella relazione (« si vorrebbe, in sostanza, conseguire la repressione della polluzione attraverso modifiche di ambienti che, nella maggior parte dei casi, non possono subire opere di ammodernamento per molteplici ragioni, siano esse di natura economica, data la forte incidenza di tali opere, che debbono rispettare i regolamenti antincendio, siano di natura strutturale, essendo tali locali generalmente contigui ai *garages*, alle cantine, onde s'imporrebbero anche trasformazioni nella situazione giuridica degli immobili, attraverso una nuova ripartizione delle quote

di comproprietà, eccetera »), permettetemi di dire che mal si conciliano con la conclamata volontà di risolvere totalmente il problema.

Non si capisce poi perchè gli onorevoli colleghi nutrano di queste preoccupazioni quando dispongono, direi, di quell'asso nella manica rappresentato da un potente elettrofiltro in grado di risolvere il problema! Essi infatti, basano tutto su una scoperta, che per me almeno — sono un ignorante in materia — è stato motivo della massima sorpresa: cioè l'esistenza di un depolverizzatore elettrofiltro di grande rendimento, capace di soddisfare i requisiti più severi, con un coefficiente di separazione del 99 per cento e più — come dice la relazione, anche nel caso di ceneri volanti finissime con una proporzione di particelle inferiori a 10/m.

Ora, dicevo, gli onorevoli colleghi basano tutto il disegno di legge su questa scoperta e non si capisce perchè, ripeto, abbiano tanta preoccupazione di salvaguardare gli interessi dei padroni di casa, quando hanno in mano lo strumento che risolverebbe al 99 per cento il problema.

Non mi rendo conto, d'altra parte, come si possa basare un disegno di legge sull'affermazione contenuta nel rapporto generale di Lehnart e Schwarz alla Conferenza internazionale di Strasburgo del maggio 1964, nel quale si dice che « grazie agli studi molto seri effettuati sui fattori d'estrazione, a seguito degli insuccessi temporanei avvenuti negli anni del decennio scorso, si è riusciti a costruire recentemente un depolverizzatore (elettrofiltro) di gran rendimento, capace di soddisfare i requisiti più severi, con un coefficiente di separazione del 99 per cento e più . . . ».

A parte il fatto che tesi e proposte avanzate a Strasburgo sono state molto dibattute e combattute, anche con fischi ed urla, dai rappresentanti degli industriali, dai medici, scienziati, igienisti lì presenti, dichiaro che sarò il primo a compiacermi che un così potente strumento — capace di neutralizzare sia pure il 95 per cento, come voi imponete con la vostra legge e non il 99 per cento, come hanno previsto il Lehnart e lo Schwartz, dei residui della combustione (zolfo, gas nitrosi, sostanze carboniose e catramose ed igni altro composto) — esista. Ma che esista realmente, e ne sia consentito al più presto l'impiego. Ma ho i miei dubbi che sia serio basare ogni speranza di soluzione del problema dell'inquinamento atmosferico su di un fantomatico strumento che sembra, come ho già detto, non aver convinto troppo nemmeno i partecipanti a quella stessa Conferenza cui vi riferite; Conferenza alla quale parteciparono, per conto del Comune di Venezia, due valenti professori universitari il cui rapporto, consegnato a me nella mia veste di Assessore, è ben lontano dalle ottimistiche conclusioni dei colleghi presentatori di questo disegno di legge.

Per concludere, penso che dobbiamo agire in base a quello che la realtà della situazione attuale ci impone; a quello che metodi e strumenti tecnici e scientifici realmente a nostra disposizione ci consentono di usare ai fini di un successo anche relativo nella lotta per la salute pubblica. Sarebbe un inganno affidare la soluzione del problema dell'inquinamento atmosferico ad uno strumento che ancora non esiste, o esiste solo allo stato sperimentale. Sarebbe come rendere di fatto inoperante, inutile, la stessa legge che voi presentate e che prevede l'uso di tale strumento come unica soluzione valida. Resterebbero — e non ne ho il minimo dubbio — le buone intenzioni, ma di buone intenzioni è talvolta lastricata la via dell'inferno! Cerchiamo, quindi, altre soluzioni che all'inferno non ci portino. Queste buone intenzioni possono tradursi in emendamenti, in suggerimenti, che saranno bene accolti, al testo del disegno di legge n. 923, che, se pure imperfetto e incompleto come si è detto, resta tuttavia un buon strumento di avvio a soluzioni serie. È su quel testo che dobbiamo continuare ad operare.

Ciò che mi interessa è di far presto. Abbiamo visto che da sette anni una simile legge è in gestazione e tuttavia non vuole nascere. Credo sia giunto il momento di decidersi, per le molte ragioni che ho ripetutamente espresso.

Esigenza, questa, condivisa dai colleghi della Sottocommissione da voi a suo tempo

nominata, cioè, dai colleghi Samek Lodovici, Scotti e da chi vi parla; Sottocommissione che ha compiuto un buon lavoro ed ha predisposto — anche senza raggiungere sempre una perfetta identità di opinioni — un testo emendato da sottoporre alla 11ª Commissione al fine appunto di facilitare la discussione e l'approvazione finale del provvedimento.

Io confido che l'onorevole Ministro e i colleghi tutti vorranno apprezzare questa nostra fatica accogliendo favorevolmente i nostri suggerimenti e gli emendamenti da noi elaborati.

Per il prossimo inverno la legge dovrebbe essere operante.

Se il passato inverno è stato clemente, se ha reso meno grave, con i provvedimenti presi *in loco* a Milano ed in altri Comuni, il problema dell'inquinamento atmosferico, non sappiamo quali saranno le condizioni del tempo nell'inverno prossimo. Mi pare sia nostro dovere non affidarci alla fortuna e provvedere con doveroso senso di responsabilità.

Ben altro occorrerà fare nel prossimo avvenire per salvare l'uomo dalla distruzione da lui stesso provocata con la modificazione e trasformazione del suo ambiente naturale.

Ben altro! Incominciamo intanto anche noi, in casa nostra, con questi primi organici provvedimenti, a porre un argine alla crescente minaccia alla vita dell'uomo che il progresso e la cosidetta civiltà industriale troppo spensieratamente tendono ad ignorare.

Z A N A R D I . Siamo in sede deliberante e il Governo non è presente, quindi mi chiedo se è il caso di continuare questa discussione.

P E R R I N O . Ho letto, come ho detto, sommariamente il testo della proposta Berlingieri ed ho avuto l'impressione che ci troviamo di fronte ad una strozzatura del disegno di legge governativo. Dopo l'esposizione del collega Ferroni, però, sento il dovere di coscienza di chiedere un rinvio a domani, proprio per avere la possibilità di aggiornarci un po' tutti e di fare certi raffronti.

Z O N C A . La critica mossa dal collega Ferroni al disegno di legge n. 1314, anche se ampiamente motivata, è indubbiamente molto severa, e proprio per questo io ritengo che sia necessario il rinvio di una settimana al fine di poter meglio valutare la portata della questione: rinvio, del resto, che non può molto pregiudicare l'inizio dell'esame degli articoli, perchè siamo tutti d'accordo che il nuovo progetto venga assorbito dal disegno di legge governativo. Non sarà quindi necessaria alcuna nuova discussione e resta valido il testo elaborato dalla Sottocommissione.

S E L L I T T I . Sono contrario a qualsiasi rinvio e favorevole ad un proseguimento della discussione.

S A M E K L O D O V I C I . Onorevoli colleghi, ho fatto parte della Sottocommissione e confermo in questa sede il mio apprezzamento per il disegno di legge governativo, che a suo tempo ho sottoposto ad attento e costruttivo esame ed ho contribuito, colla proposta di vari emendamenti, a rendere meglio operante. È da escludere, quindi, che io possa minimamente pensare di insabbiarlo; però c'è un fatto nuovo, cioè la presentazione di un nuovo progetto di legge da parte di colleghi del mio Gruppo politico, che io ignoravo completamente. E ho bisogno di chiarimenti anche a livello politico.

Se devo esprimere un'opinione — e la esprimo a titolo personale —, mi pare che il nuovo disegno di legge sia difficilmente conciliabile con quella governativo; però la richiesta di esaminarlo immediatamente domani ci mette in una situazione di imbarazzo, mentre il rinvio di 5-6 giorni ci consentirebbe di arrivare probabilmente alla conclusione di non tenerne conto, salvando la forma.

Potremmo arrivare anche a respingerlo, ma dateci il tempo di poterlo fare in piena coscienza e scienza. Non possiamo dire di no alla proposta Berlingieri, quando ci troviamo di fronte a due esposizioni diverse: quella del collega Ferroni che ne ha messo in luce tutti i difetti e le manchevolezze, l'altra del senatore Zelioli Lanzini che la considera, in-

vece, in tutto o in parte degna di considerazione. Esistono giudizi e punti di vista differenti dei quali mi voglio rendere conto e da qui a domani mi sarebbe molto difficile farlo.

Insisto, pertanto, nella proposta di rinvio, anche a venerdì o sabato se volete, purchè ci si dia un respiro che non sia soltanto di poche ore.

MACCARRONE. Credo che si sia verificata una situazione « pirandelliana »: siamo parecchi personaggi in cerca d'autore, e l'autore in questo caso è il Governo, il quale brilla per la sua assenza!

PRESIDENTE. Le ricordo che lei ha facoltà di parlare solo per quanto concerne la proposta di rinvio.

MACCARRONE. Il rinvio è *in re ipsa*, perchè siamo in sede deliberante e non possiamo decidere senza che sia presente il Governo; è chiaro quindi che da questo momento dobbiamo sospendere la discussione. Non voglio rilevare la scorrettezza da parte del Governo di non avere ascoltato per intero la relazione del senatore Ferroni che avrebbe potuto illuminarlo.

Non si dimentichi che è stato lo stesso Governo a sollecitare questa discussione: il Ministro non è venuto perchè aveva altri impegni ed ha mandato in sua vece il Sottosegretario; ma il Sottosegretario a sua volta abbandona la seduta nel momento più delicato. Ritengo che l'attività parlamentare sia per noi rappresentanti della volontà popolare e per i membri del Governo l'impegno primo a cui ogni altro deve essere subordinato.

In ogni caso, a questo punto, la Commissione non può far altro che aggiornare i suoi lavori. Domani, all'apertura, decideremo se rinviare di una settimana o continuare la discussione. Non si può avallare col voto della Commissione un rinvio, che è di per se stesso già operante per l'assenza del Governo.

FERRONI, *relatore*. Desidero associarmi alla proposta di rinvio a domani. Incline come sono alla legge del perdono, sono pronto a scusare il Sottosegretario, rilevando soltanto come sia assai poco garbata questa sua fuga dalla nostra assemblea anche sul piano pratico e produttivo; infatti, cosa potrà riferire al Ministro, se non sa quello che è avvenuto in Commissione, non essendo stato presente quasi a metà della discussione?

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione dei disegni di legge è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 11,40.

Dott MARIO CARONI
Direttore generale dell Ufficio delle Commissioni parlamentari