

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

Seduta n. 429

INDAGINE CONOSCITIVA  
SULLA SITUAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO  
LOCALE E DELLA MOBILITÀ URBANA E SULLE  
IMPLICAZIONI CONCERNENTI LA RIDUZIONE DEI  
LIVELLI DI CONGESTIONE IN MATERIA DI TRAFFICO

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 1° MARZO 2005

---

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

## I N D I C E

## Audizione del Sindaco di Roma

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 10, 12 e <i>passim</i>	* VELTRONI . . . . .	Pag. 3, 18
BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . .	15		
* CHIRILLI (FI) . . . . .	12		
CICOLANI (FI) . . . . .	13, 14		
* DONATI (Verdi-U) . . . . .	11, 13		
GIOVANELLI (DS-U) . . . . .	17		
MONTINO (DS-U) . . . . .	14		
* PESSINA (FI) . . . . .	17		
VISERTA COSTANTINI (DS-U) . . . . .	18		
* ZANDA (Mar-DL-U) . . . . .	10		

---

N.B.: L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

*Interviene il sindaco di Roma Valter Veltroni, accompagnato dal capo di gabinetto consigliere Maurizio Meschino.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,35.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione del Sindaco di Roma**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione del trasporto pubblico locale e della mobilità urbana e sulle implicazioni concernenti la riduzione dei livelli di congestione in materia di traffico, sospesa nella seduta pomeridiana del 16 febbraio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del sindaco di Roma Valter Veltroni, che ringrazio per aver accolto il nostro invito, al quale do subito la parola.

\* *VELTRONI.* Desidero innanzitutto ringraziare i membri di questa Commissione perché, con l'avvio di un'apposita indagine conoscitiva rispetto a problemi come quelli del trasporto pubblico locale e della mobilità urbana, il Senato esamina questioni cruciali che richiedono scelte che credo sia giusto definire decisive vi ringrazio altresì per l'invito ad illustrare, nella più alta sede della rappresentanza nazionale, questi problemi quali si pongono nella nostra capitale, da un'angolazione cioè in cui essi compiutamente si esemplificano e, insieme, si rendono più evidenti. Infatti, pur nel quadro generale di gravi difficoltà del trasporto pubblico e della mobilità locale in Italia, la situazione di Roma presenta caratteri del tutto particolari, sia per la dimensione del suo territorio, che è esteso per 1.290 chilometri quadrati e perciò tale da rientrarvi l'insieme delle nove principali città italiane (è quasi otto volte maggiore di quello di Milano e undici volte più grande di quello di Napoli), sia per la straordinaria densità del parco veicoli (il 5,6 per cento di quello nazionale), con 912,6 veicoli ogni 1.000 abitanti, rispetto alla media nazionale di 741,9.

Questi dati sintetizzano la dimensione del problema, che è quello di una città grandissima, con il più esteso centro storico (di certo non nato per ospitare il traffico di oggi) e un affollamento straordinario di veicoli,

cresciuta nei decenni senza l'accompagnamento di interventi strutturali a favore del trasporto pubblico (basti pensare al ritardo storico nella costruzione di una rete di linee della metropolitana), dove l'insieme di questi fattori si è intrecciato con il rischio di formare una massa critica.

Vi illustrerò ora cosa si è fatto, cosa si deve fare e quali sono le condizioni strutturali per l'effettiva soluzione del problema.

La città non è stata ferma in questi anni. Le tendenze di fondo che ho descritto sono state negli anni recenti contenute e contrastate, rallentandone significativamente la dinamica, con risultati positivi nel quadro di un indirizzo volto ad una vera correzione di rotta.

Il primo indicatore al riguardo è dato dallo sviluppo dell'offerta di trasporto pubblico. Anche in questo caso propongo alcuni dati di sintesi, tutti espressivi di una chiara linea di intervento. I milioni di vetture/chilometri erogati sono passati complessivamente da circa 161 milioni e mezzo nel 2001 a circa 169 milioni nel 2004. Ciò pone Roma al primo posto tra le città italiane per il numero di viaggi annui su trasporto pubblico per abitante (499), mentre nei nuovi contratti con le società operative è stato assunto – ed è perciò formalmente impegnativo – l'obiettivo di assicurare nel 2011 la cifra di 181 milioni di vetture/chilometro (quindi, in dieci anni, circa 20 milioni di chilometri in più). Il parco autobus è oggi di circa 2.500 veicoli ed è ampiamente rinnovato, con un'età media dei mezzi di 6 anni, rispetto ai 10 anni nel 2001; inoltre, più del 50 per cento dei mezzi è dotato di aria condizionata. Ciò consente di servire giornalmente nella città 330 linee di bus su gomma, con 2.115 chilometri percorsi. I tram, infine, oggi sono 172, mentre erano 124 nel 1996.

Accanto a questo sforzo, che credo risulti evidente, negli ultimi mesi sono maturati interventi e decisioni che ritengo di poter davvero definire storici per la città, poiché sono fondamentali per lo sviluppo della rete della metropolitana. Pochi giorni fa, infatti, è stato pubblicato dall'amministrazione comunale il bando di gara per la realizzazione della terza linea della metropolitana, la linea «C». Esce così dalla fase dei dibattiti e degli approfondimenti tecnici, iniziati negli anni Ottanta, ed entra in quella della realizzazione un'opera (la seconda per valore economico, circa 3 miliardi di euro, dopo il Ponte sullo Stretto) la cui entrata in esercizio, programmata per il 2014, cambierà le modalità del trasporto nella città, connettendo in rete le linee «A» e «B», collegando in 45 minuti due punti estremi del tessuto urbano (da Clodio-Mazzini, a nord-est, a Pantano, a sud-ovest) per più di 25 chilometri, lungo 30 stazioni, e attraversando l'intero centro storico nei luoghi più cruciali (San Pietro, piazza Venezia, Colosseo, San Giovanni).

Si interviene anche sulle linee «B» ed «A». È stato infatti stipulato il contratto con l'aggiudicatario per la realizzazione della nuova linea «B1», che collegherà dal 2010 piazza Bologna a piazza Conca D'Oro, con un effetto sostanziale di decongestionamento di un'area ad altissima intensità abitativa e di traffico. Proseguono inoltre essenziali interventi di ammodernamento della linea «A» per i profili della sicurezza ed è iniziato il to-

tale rinnovamento dei convogli che la percorrono, con l'immissione in servizio di 33 nuovi convogli entro il 2006 ed altri 12 programmati a seguire.

Entro il 2006, ci si propone anche di varare il procedimento (si pensa alla finanza di progetto) per la realizzazione della quarta linea, la linea «D», programmata dall'amministrazione nella sua interezza dall'Eur, a sud, alla zona Talenti, a nord, con l'intento di avviare i primi 14 chilometri dei 22 del percorso totale così previsto (con un impegno di 1,8 milioni di euro sui 3 milioni complessivamente richiesti). La linea attraverserà ulteriori decisivi snodi della città lungo l'asse viale Marconi, Trastevere, piazza San Silvestro, piazza Fiume, via Po, piazza Vescovio, Prati Fiscali. Essendo prevista quale sua stazione fondamentale nell'area centrale della città quella di piazza San Silvestro, ne deriverà che nel centro storico, nella maglia tesa tra le fermate delle quattro linee, vi sarà una stazione nel raggio di 300 metri da qualsiasi suo punto, consentendo il provvedimento della completa pedonalizzazione di quell'area. Si realizzerà così il sogno di gran parte degli urbanisti e delle persone innamorate della città, appunto perché in tal modo potremo chiudere il centro e realizzare un'area completamente pedonalizzata e la città avrà finalmente una vera e propria rete di metropolitane, passando dagli attuali 860.000 trasportati a circa 1.700.000 spostamenti giornalieri.

Questo incremento dell'offerta di trasporto pubblico si colloca, a sua volta, in un contesto più ampio, distinto da interventi sulla qualità di tale offerta e sul miglioramento delle condizioni e strutture incidenti sulla mobilità urbana.

Per il primo aspetto, vorrei sottolineare una particolare attenzione alle compatibilità ambientali. Ricordo che il nuovo Piano regolatore prevede un sistema di corridoi di trasporto pubblico largamente basato sull'utilizzo di mezzi a trazione elettrica; è in avvio la realizzazione del primo corridoio, sull'asse di viale Palmiro Togliatti per circa 8 chilometri, per un onere di 11 milioni di euro. Torneranno inoltre i filobus: sono già stati acquistati 30 mezzi, che consentiranno, nella prima metà dell'anno, l'entrata in esercizio di una prima linea. Roma ha anche una flotta di 55 minibus elettrici (la maggiore in Europa) e sta per acquistarne altri 36; inoltre, entro il 2006 saranno acquistati 400 autobus a metano, che andranno a sostituire altrettanti veicoli (è in programma l'acquisto di altri 300 mezzi di questo tipo entro il 2008). Infine, è stata avviata la sperimentazione di filtri antipolveri per applicarli ai mezzi di più vecchia generazione.

Per il secondo aspetto, mi si permetta di richiamare sinteticamente alcuni interventi significativi. Sono state costruite fondamentali opere infrastrutturali viarie, quali (entrambe inaugurate nel 2004) il nuovo svincolo di via del Tintoretto, che ha fluidificato il traffico in uno snodo prima paralizzato per l'incrocio dei flussi tra via Laurentina e la direttrice Magliana-Aeroporto di Fiumicino, e soprattutto la galleria Giovanni XXIII, il più lungo traforo urbano d'Europa (3,5 chilometri), che corre tra il Ministero degli affari esteri e la zona di via Trionfale-Pineta Sacchetti, con il risultato di far defluire in pochi minuti uno dei percorsi altrimenti più congestionati e tortuosi della città. Sono stati realizzati parcheggi di scambio

(oggi sono 29, per 12.100 posti) e pertinenziali (attualmente sono 129, per 14.530 posti auto) e sono state estese le zone a traffico limitato, con l'inclusione del quartiere di San Lorenzo e l'ampliamento di quello di Trastevere; nel frattempo, è stato attivato il sistema dei varchi elettronici nella ZTL del centro storico, così che l'area delle zone a traffico limitato è passata da 468 ettari (nel 2001) a 534 ettari. Sono stati aumentati i posti a sosta tariffata (passati da 30.000 nel 2000 a più di 65.000 oggi) e le zone pedonali (oggi 182.000 metri quadrati, tutti nelle zone centrali della città). Infine, sono state incentivate le forme di trasporto privato collettivo, con lo stanziamento di risorse, in particolare, per il *car-pooling* ed il *car-sharing*.

Vi ho tracciato il panorama di cosa si è fatto e si farà a Roma e non certo per compiacimento o per dire che è vicina la soluzione dei problemi, ma soltanto per testimoniare che di questi problemi abbiamo la massima consapevolezza; che li consideriamo un'assoluta priorità e che ad essi dedichiamo ingenti risorse finanziarie ed il più convinto impegno, istituzionale ed amministrativo. Voglio affermare con chiarezza in questa sede che tutto ciò, però, non basta. Si tratta infatti di problemi che non possono essere risolti soltanto ed isolatamente dai Sindaci. Sono problemi comuni a tutto il Paese, che richiedono pertanto interventi su scala nazionale.

Basti pensare a due, connesse questioni che caratterizzano e condizionano le politiche del settore e che sono entrambe di diffusione e dimensione tali da investire responsabilità generali, proprie del Governo della Repubblica. Mi riferisco alla lotta all'inquinamento atmosferico e alle esigenze di finanziamento del sistema del trasporto pubblico e degli interventi sulla mobilità.

Il quadro della prima questione è noto. I provvedimenti che tutte le principali città, e spesso intere aree regionali, sono state costrette ad adottare sono alla vostra attenzione: si va dalla circolazione a targhe alterne ai divieti generalizzati di accesso nelle aree interne delle città, fino ai blocchi totali del traffico. Anche in questo caso credo di poter affermare che nella mia città si è fatto il possibile e si sono ottenuti notevoli risultati. Si è riusciti infatti a portare a diminuzione, a partire dagli anni Novanta, i valori del monossido di carbonio, del biossido di azoto e del benzene. Non si è riusciti, però, ad agire con altrettanta efficacia sulle polveri sottili, il cui valore massimo è stato da quest'anno – come è noto – abbassato a 50 microgrammi per metro cubo (in attuazione della normativa europea), con il limite di non oltre 35 superamenti all'anno.

Faccio presente che già in occasione di un incontro dell'ANCI con il Ministro dell'ambiente, svoltosi in data 3 marzo 2004, definii questa come una vera e propria emergenza nazionale, non risolvibile dai Sindaci con gli ordinari strumenti e le risorse disponibili. Sollecitammo tutti risposte strutturali, quali lo stanziamento da parte del Governo delle risorse necessarie per il potenziamento del parco dei mezzi pubblici e per la conversione di quello privato, con particolare riguardo agli incentivi per la rottamazione dei veicoli a due ruote, che sino ad oggi circolano in larghissima parte con motori a due tempi non più rispondenti, peraltro, alle

più recenti direttive europee in materia. All'epoca questa valutazione d'emergenza nazionale è stata giudicata dall'autorità di Governo eccessiva. Fatto sta che un anno dopo ci troviamo nella condizione in cui gran parte delle città del Paese sono bloccate e ciò provoca un effetto di ricaduta non solo sulla qualità della vita dei cittadini, ma anche sul prodotto interno lordo del Paese, assai superiore in termini negativi a quanto sarebbe stato l'investimento necessario per risolvere il problema.

Nulla è seguito da quel momento, salvo l'approvazione della legge delega in materia ambientale, recante risorse del tutto sottodimensionate – come, del resto, il ministro Matteoli ha giustamente e correttamente affermato – sino al recentissimo nuovo incontro dell'ANCI con il Ministro. In tale occasione abbiamo proposto un aumento delle accise sui carburanti di 3 centesimi al litro, il cui gettito è stato stimato in 1.800 milioni di euro e finalizzato a trasferimenti ai Comuni per investimento e sostegno al trasporto pubblico, in particolare per l'acquisto di mezzi eco-compatibili, e ad altre iniziative di trasporto alternativo. Si è ottenuto l'affidamento (allo stato dei fatti ha, però, natura esclusivamente verbale) di uno stanziamento, pur insufficiente, di 350 milioni di euro.

Il Governo, con il decreto-legge del 21 febbraio, n. 16, recante interventi urgenti per la tutela dell'ambiente, per la viabilità e per la sicurezza pubblica, non ha poi raccolto la proposta emersa in quella sede. Ha destinato alle esigenze del trasporto locale eco-compatibile solo 140 milioni di euro, peraltro disponibili soltanto a partire dal 2006, ed ha impiegato gran parte dell'aumento dell'accisa nella copertura degli oneri derivanti dal contratto collettivo di lavoro del settore del trasporto pubblico locale, che si era peraltro formalmente impegnato a prevedere già nella legge finanziaria per il 2005. Devo purtroppo ribadire che non si risolve in questo modo una questione fondamentale di tutela della salute dei cittadini, che non riguarda soltanto i sindaci. Essa ha caratteristiche strutturali e permanenti dal momento che – da pochi viene ricordato, per cui desidero vivamente sottolinearlo alla vostra attenzione – la stessa normativa europea sopra citata, e da noi recepita, dispone che nel 2010 (ossia tra 5 anni) non si potranno avere, per le polveri sottili, più di 7 superamenti all'anno del limite di 50 microgrammi per metro cubo (ricordo che già nei primi sette giorni di quest'anno gran parte delle città del Nord hanno esaurito i 7 giorni disponibili) e che la media annuale dovrà scendere dal valore di 40, oggi consentito, a quello di 20; si dovranno, quindi, dimezzare i livelli di inquinamento previsti.

Si tratta di un percorso doverosamente rigoroso, sempre più stringente e da attuare in pochi anni per adempiere ad un impegno assunto, anzitutto, dallo Stato italiano.

Oggi sono stati presentati e quindi resi noti, dopo un anno e mezzo di attesa, i risultati di un esame effettuato dalla Regione Lazio sulla natura delle polveri sottili presenti nella nostra città. Avevamo chiesto alla Regione di realizzarlo in seguito alla registrazione, il giorno 14 agosto dell'anno scorso, di un superamento dei limiti consentiti. Era, pertanto, apparsa evidente la presenza di un qualche fattore esterno a quello dell'in-

quinamento causato dalle automobili. Il risultato dell'analisi, in base a quanto la Regione ha oggi dichiarato, è che sino al 30 per cento degli sfioramenti potrebbe derivare da cause di carattere naturale, legate cioè a polveri sahariane o ad aerosol marino. Si tratta di una condizione che, da un certo punto di vista, mi può assicurare come Sindaco della capitale d'Italia, perché vuol dire che un terzo degli sfioramenti potrebbe essere causato da fattori non nocivi per la salute dei cittadini. Si tratta, però, di una situazione sicuramente non registrabile – per esempio – nella città di Vicenza, il cui Sindaco ha bloccato il traffico per quattro giorni interi (da lunedì a giovedì) ed ha ottenuto come effetto solo una riduzione del 10 per cento della quantità delle polveri sottili, in quanto una parte consistente proviene dalla produzione industriale. Ogni situazione è quindi diversa e presenta una propria specificità, ma per tutte si rileva un minimo comune denominatore, ossia la necessità di sostituire alla cultura del trasporto privato quella del trasporto pubblico. Si tratta della grande svolta che tutti noi dobbiamo al Paese se vogliamo evitare di avere per tre mesi all'anno le città bloccate e nel 2010 (ossia tra cinque anni) addirittura tutto il territorio nazionale. Non c'è, infatti, città italiana che oggi non registri meno di 7 sfioramenti all'anno rispetto alle cifre che ho prima indicato.

La seconda questione, connessa alla precedente, è relativa al finanziamento strutturale degli oneri del trasporto pubblico locale, il quale deve essere costruito assicurando al sistema risorse sufficienti su un orizzonte temporale programmabile e, soprattutto, non sperequate territorialmente. È infatti evidente che, senza un deciso aumento dei trasferimenti agli enti locali per investimenti nel settore, lo sviluppo richiesto e necessario del trasporto pubblico locale non potrà realizzarsi, soprattutto se dovrà possedere – come è necessario – caratteristiche di sostenibilità ambientale, e il traffico veicolare privato non potrà ridursi significativamente, con le conseguenze note in termini di congestione urbana e di inquinamento. Non c'è altro elemento dissuasivo all'uso dell'auto privata, ormai per larga parte individuale, che il potenziamento del trasporto pubblico. Se gli autobus passano sotto la propria casa ogni breve lasso di tempo, i cittadini rinunciano alla macchina. Tutto ciò, però, comporta investimenti nel trasporto pubblico che – come è noto ed evidente – non è una risorsa profittevole, un investimento, bensì una spesa sociale che agisce in due direzioni, ossia dal punto di vista sociale e da quello ambientale.

È un problema di scelta di fondo. Se vogliamo continuare ad avere una macchina per abitante, saremo alla fine tutti bloccati; potrebbe verificarsi il famoso ingorgo del film di Comencini di qualche anno fa. Se invece vogliamo favorire il trasporto pubblico, possiamo lavorare sulla semplificazione dell'accesso e sulle corsie preferenziali. Roma è, insieme ad Helsinki, la prima città europea dove si potrà fare il biglietto dell'autobus attraverso un SMS. È chiaro che si tratta di una grande semplificazione, ma non sufficiente. Gli autobus sono corpi fisici definiti che non possono contenere oltre un certo numero di persone. Se non diminuisce il numero delle auto private, essi incontrano maggiore fatica nel fare un certo nu-



mero di corse. Si tratta, quindi, di una scelta di fondo che può caratterizzare una fase di sviluppo del nostro Paese, quella di concentrare sul trasporto pubblico e non inquinante il futuro delle nuove generazioni degli italiani, i quali non dovranno essere più abituati a pensare che l'unico mezzo per potersi spostare sia l'automobile.

Vi ho prima riferito il dato relativo alla città di Roma ma vorrei sottolineare anche quello nazionale: si registrano 742 auto per 1.000 abitanti, una cifra che non ha paragoni in alcun Paese europeo e alla quale si arriva per la mancanza di un trasporto pubblico forte. Condivido, quindi, la scelta che meritoriamente la Commissione trasporti del Senato pone, anche se in forma interrogativa, all'attenzione del suo lavoro e sulla quale offro il mio contributo.

In questo quadro va segnalato che l'articolazione in fondi regionali del finanziamento del settore, prima concentrato nel fondo nazionale trasporti, ha mostrato i rischi di una disomogeneità normativa e di risorse tra le varie Regioni, cosicché in alcune i finanziamenti sono aumentati mentre in altre sono diminuiti. Ciò è avvenuto nella Regione Lazio nella quale si registra, nel periodo 1996-2004, una diminuzione del 3 per cento delle risorse stanziata a fronte di un aumento medio del 6 per cento. Oggi risulta, come ho avuto più volte occasione di indicare in maniera inoppugnabile, che il contributo regionale per vettura a chilometro è pari a circa 1,5 euro a Roma rispetto ai circa 2,2 di Milano. Ricordo che Roma è otto volte più grande di Milano. La crescita del trasporto pubblico a Roma, di cui ho parlato all'inizio del mio intervento, è perciò stata tutta sostenuta dall'amministrazione comunale, così come gran parte degli interventi infrastrutturali.

Sempre in questo quadro non posso non richiamare una questione troppe volte evocata e anche non risolta: quella del conferimento dei poteri speciali per combattere l'emergenza del traffico. Vorrei capire se in tutto ciò vi è una *ratio* perché se c'è, non capisco ma mi adeguo. Tali poteri speciali sono stati concessi ai Sindaci di Milano, Palermo, Catania, Venezia ma non al Sindaco della Capitale della Repubblica, né a quelli di Napoli, Genova, Torino, Firenze o Cagliari. Sulla base di quale motivo è stato scelto un Comune piuttosto che un altro? Certo non si potrà dire sulla base del numero delle auto perché – come abbiamo dimostrato – la città di Roma ha un numero di auto assolutamente superiore agli altri. Anche per questo aspetto, l'ottica – almeno la mia – non vuole essere localistica. Credo, infatti, che sia necessaria una riflessione più ampia sulla opportunità di norme definite dal Parlamento della Repubblica che consentano a tutte le città metropolitane, non solo a Roma, di accelerare al massimo, nel rispetto delle disposizioni comunitarie e dei principi generali dell'ordinamento, le procedure di natura urbanistica e di valutazione di impatto ambientale e di disporre di altri poteri per la realizzazione di interventi e opere rilevanti ai fini della decongestione urbana e dell'abbattimento dell'inquinamento derivante dal traffico.

Signor Presidente, signori senatori, nell'avviarmi a concludere mi sia consentito di affermare che quanto vi ho prospettato nella seconda parte

del mio intervento non significa che il Sindaco di Roma, come credo nessun altro collega, attenda dallo Stato la soluzione dei problemi, quasi auspicando una inaccettabile delega di responsabilità. Ho iniziato rappresentandovi lo sforzo compiuto da Roma nei vari campi di intervento, ben consapevole che il compito primario spetta doverosamente a chi ha la responsabilità di Sindaco, e mai ci si vuole sottrarre a questo dovere; ma l'entità e la dimensione dei problemi sono tali che comunque l'efficacia dell'impegno locale risulta parziale, se privo di sostegno adeguato sul piano nazionale.

Gli obiettivi, per quanto mi riguarda, sono chiari: potenziamento del trasporto pubblico, come condizione della diminuzione di quello privato; incentivazione della circolazione di mezzi, pubblici e privati, a basso tasso di inquinamento; interventi infrastrutturali nelle città per fluidificare il traffico ed estendere le aree da esso libere. I mezzi per conseguirlo lo sono altrettanto: riconoscimento del tema come questione nazionale prioritaria; sinergia di interventi e responsabilità tra lo Stato, le Regioni e gli enti locali.

PRESIDENTE. Ringrazio il Sindaco di Roma, anche a nome dei colleghi, per la sua puntuale esposizione.

\* ZANDA (*Mar-DL-U*). Anch'io ringrazio il sindaco Veltroni per il suo intervento e – a titolo personale – per l'attività svolta dalla Giunta, anche in considerazione della gravissima sproporzione di mezzi normativi e finanziari assegnati ai Comuni ed al Comune di Roma, in particolare, rispetto alla dimensione dei loro problemi.

Le rivolgo due sole domande, la prima delle quali riguarda un tema da lei trattato, cioè i poteri necessari ad un Comune come Roma per affrontare in modo adeguato i problemi del traffico. Trovo scandaloso, non tanto e non solo politicamente, ma anche istituzionalmente, il fatto che la Regione Lazio non abbia conferito ancora al Comune di Roma i poteri necessari per combattere l'emergenza del traffico. Vorrei chiederle, pertanto (dal momento che non ne sono a conoscenza e visto che siamo ad un mese dalle elezioni regionali), se nei programmi dei candidati alla Presidenza della Regione esiste una qualche sensibilità rispetto al tema della previsione del conferimento di questi poteri al Comune di Roma.

In secondo luogo, nei tempi in cui mi sono occupato dei problemi relativi alla città di Roma, ricordo che a Roma arrivavano quotidianamente dal suo *hinterland* circa 400.000 pendolari che entravano in città con mezzi propri, con loro automobili, mentre una cifra corrispondente a circa la metà arrivava con mezzi pubblici (treni o autobus). Nelle scorse settimane un gruppo di senatori si è recato presso le Ferrovie dello Stato per sollevare questo problema per quel che riguarda, in particolare, la città di Roma e la sua Provincia; abbiamo cercato di conoscere quali fossero i programmi definiti in investimenti, tempi, vagoni, linee, raddoppi di binario, ma non siamo riusciti ad avere alcuna informazione precisa sull'argomento. Stiamo parlando, se le cifre poc'anzi ricordate sono ancora esatte, di 600.000 persone che quotidianamente entrano a Roma per aggiungersi

quotidianamente alla mobilità interna dei cittadini romani, persone che, ancor più dei romani, avrebbero interesse ad utilizzare il mezzo pubblico, dovendo affrontare, solitamente, un lungo viaggio per recarsi nel loro luogo di lavoro. Ritengo che la soluzione di problemi di queste dimensioni esuli, non soltanto dalle competenze ma anche dalle possibilità del Comune di Roma, in quanto incide su decisioni di organismi statali. Mi chiedo se il Comune di Roma sia stato informato e, in caso positivo, quali informazioni abbia ricevuto sui programmi delle Ferrovie.

\* DONATI (*Verdi-Un*). Anch'io ringrazio il sindaco Veltroni, a cui rivolgerò quattro domande.

La prima riguarda l'annunciata emergenza *antismog*. Mi pare di capire che alcuni Sindaci, tra cui lei, hanno già sottolineato con grande preoccupazione l'insufficienza delle risorse *una tantum*, peraltro includenti anche il contratto inserito nel decreto. Quale dovrebbe essere, secondo lei, la dimensione dell'impegno finanziario per risolvere il problema dell'elevata concentrazione di polveri sottili e per quanto tempo si devono configurare tali incentivi e risorse, indispensabili a una città come Roma, in particolare, per aumentare l'offerta di trasporti collettivi? Uno dei maggiori problemi, infatti, credo sia rappresentato non tanto dalla limitatezza delle risorse ma dal fatto che queste siano erogate una volta soltanto. Ciò, infatti, non consente di configurare una strategia di lungo periodo, né un piano industriale a cui le imprese che realizzano investimenti di questo tipo in Italia e all'estero possano guardare con interesse.

Roma in passato ha puntato, oltre che sull'ampliamento della linea «C» (quindi della rete metropolitana), sull'uso della metropolitana e delle ferrovie (la famosa agenda del ferro), anche sul rilancio della rete tranviaria urbana della quale, al momento, non si vede un'estensione. Penso, ad esempio, alla linea del tram 8 e a come era stata immaginata (sulla linea dell'attuale autobus 64, quindi Stazione Termini-San Pietro). Non si vede – come dicevo – l'estensione di questa rete e, come è ovvio, ogni pezzo di infrastruttura non adeguatamente connesso, non dico che tenda a non funzionare (prendo la linea 8 tutte le mattine e i vagoni sono assolutamente pieni), però offre un servizio limitato. Perché non procedere allora all'estensione delle linee tranviarie? Vi sono problemi di progettazione o anche di scarse risorse?

La terza domanda riguarda il nodo ferroviario metropolitano. Erano stati assunti impegni, anche connessi alla nuova linea veloce Roma-Napoli, in generale, all'alta capacità Milano-Napoli che passa per la capitale. Durante la discussione sul contratto di investimenti delle Ferrovie abbiamo verificato che vi è una debolezza di investimenti proprio nei nodi metropolitani e, tra questi, anche per il nodo di Roma, particolare che abbiamo segnalato anche nel nostro parere come censura negativa. Vorremmo conoscere il suo giudizio e le sue opinioni su questo aspetto senza tralasciare, peraltro, il fatto che ci stiamo riferendo ad un'area vasta e che molta offerta del trasporto pubblico deve venire da un ampliamento dell'offerta ferroviaria; non ritengo, infatti, possano bastare autobus, tranvie

e reti metropolitane quando le aree sono così vaste; tutta l'Europa ce lo insegna.

Infine, vorrei affrontare la questione del processo di liberalizzazione in atto nel trasporto pubblico. Roma ha fatto alcune scelte in proposito, per cui le chiedo di informare la Commissione al riguardo. Desidero soprattutto conoscere il suo giudizio sull'utilità di sostenere i processi di liberalizzazione come uno degli strumenti possibili per ampliare l'offerta del trasporto pubblico locale a costi sostenibili o se, viceversa, non vi siano vantaggi in questo senso. Considerata l'esperienza che avete messo in campo su tale argomento, mi piacerebbe sapere qual è la vostra opinione.

PRESIDENTE. Mi ha fatto piacere apprendere che avete iniziato ad installare dei filtri contro le polveri sottili sui mezzi più vecchi e che avete acquistato degli autobus a metano. Ritengo che sia un provvedimento giusto, che tende a creare la cultura del trasporto pubblico. Tuttavia, dai dati che ci ha fornito l'ASSTRA, emerge che l'inquinamento è causato in maggior parte dal trasporto privato e i provvedimenti da lei indicati per incentivare il trasporto pubblico sono a lunga scadenza, richiedono qualche decina di anni. Sarebbe allora preferibile invogliare il privato a inquinare meno, proponendogli soluzioni per lui economicamente convenienti, introducendo particolari forme di incentivazione all'uso di combustibili meno inquinanti quali l'idrogeno o il metano. In alcuni Paesi europei, si utilizza il metano invece che la benzina. In Italia vi sono molte difficoltà, perché mancano i distributori ed è praticamente impossibile rifornirsi al *self service*; tale servizio è invece presente in Svizzera, Austria, Germania. Se una grande città come Roma iniziasse a organizzare questo tipo di distribuzione, vista la convenienza economica, magari anche il privato comincerebbe a pensare ad altre soluzioni. Capisco che vi sono difficoltà perché si creano concorrenze che in Italia non siamo abituati ad avere, però credo che, se non altro, valga la pena provare questa strada.

\* CHIRILLI (FI). Onorevole Veltroni, posso definirmi suo collega perché sono Sindaco di Maglie, in Provincia di Lecce. Anche se Maglie è un piccolo centro, posso assicurare che, in una strada che è nell'asse di penetrazione in città, è stato riscontrato un livello di polveri talmente alto che dovrei disporre la chiusura di una scuola materna, non essendoci percorsi alternativi. Quindi il problema dell'ingorgo e delle polveri cui lei ha accennato lo viviamo in periferia come al centro.

Vorrei sapere se la città di Roma ha provveduto a fare una mappatura dei rischi e se l'amministrazione comunale si è data una priorità nell'acquisto delle centraline di rilevamento della qualità dell'aria, dal momento che sono costose. Oggi i Sindaci spesso non controllano perché non hanno risorse adeguate. Avete stabilito in quali quartieri o aree di Roma posizionare le centraline, visto che c'è anche un problema di fondi? Avete chiesto e state ottenendo la collaborazione della Regione Lazio nella valutazione dei rischi in campo sanitario? È importante, infatti, che la Regione Lazio

vi sostenga in questo sforzo di indagine, per evitare che dobbiate rinunciare ad effettuare controlli per mancanza di risorse.

Infine, desidero sapere – è una mia curiosità – se anche a Roma avete pensato di istituire i cosiddetti *ticket* per l'ingresso delle auto private nel centro, destinandone il ricavato al risanamento ambientale, come è stato fatto in altre metropoli europee.

CICOLANI (*FI*). Ringrazio il sindaco Veltroni per l'ampia relazione che ha svolto. Vorrei condividere con lui alcune riflessioni, che derivano da una considerazione di carattere generale.

Quando ci sono delle emergenze, si assiste a volte ad un rimpallo di responsabilità (e ovviamente questo non aiuta nella soluzione dei problemi) tra enti locali, Comuni, Regioni e Governo nazionale, poiché ciascuno cerca la soluzione dei problemi nelle responsabilità degli altri. Ma in realtà il problema di cui parliamo oggi è di tutti, così come la sua soluzione – che è estremamente complessa – è nei poteri e nella disponibilità di tutti, particolarmente dei Comuni. Ho letto di recente un articolo interessante sul «Corriere della sera», che attribuisce al piano regolatore, all'urbanistica, alle trasformazioni d'uso di immobili che sono nel centro storico, per esempio di Roma, gran parte della responsabilità dell'attuale situazione del traffico. Ma questo è ovvio per chi ha fatto il Sindaco, come me, anche di piccole realtà.

Lei, signor Sindaco, ha parlato di investimenti, in particolare per la linea «C», di cui però si parla ormai da oltre dieci anni. Da vent'anni non si realizzano più linee metropolitane a Roma, e non certo per mancanza di risorse. In particolare, per la linea «C» sono state stanziare risorse maggiori del 22 per cento rispetto a quelle che normalmente vengono assegnate ai Comuni. Come sa, grazie alla legge n. 211 del 1992, il Comune si fa carico dei lavori per il 40 per cento, mentre lo Stato copre il restante 60 per cento. Nel caso della linea «C», il contributo statale è del 70 per cento e quello della Regione è del 12 per cento, almeno per una parte, per cui il Comune di Roma deve pagare meno della metà di ciò che gli competerebbe.

I temi di Roma capitale sono veramente importanti, però occorre fare chiarezza su alcune questioni. Ad esempio, signor sindaco, gli investimenti per l'alta velocità – non certo per sua responsabilità – sono stati gravati (la senatrice Donati lo sa benissimo, perché in quel periodo era consigliere di amministrazione delle Ferrovie dello Stato) da centinaia di miliardi di oneri aggiuntivi anche nelle aree metropolitane, perché si è colta l'occasione di questi lavori per realizzare operazioni urbanistiche certamente utili alla gente, che però hanno poco a che fare con il trasporto ferroviario.

DONATI (*Verdi-Un*). Invece hanno molto a che fare con gli investimenti ferroviari.

CICOLANI (*FI*). Hanno molto a che fare con il miglioramento della vivibilità di quelle zone.

La cosiddetta cura del ferro a Roma, con cui le amministrazioni di centro-sinistra hanno cercato di risolvere i problemi del traffico veicolare incentivando il trasporto su rotaia, risente di notevoli ritardi. Mi riferisco in particolare al completamento dell'anello ferroviario, alla linea Campoleone-Maccarese, che dovrebbe eliminare il traffico merci dall'anello ferroviario stesso. Occorre allora accelerare il processo di trasferimento del traffico merci su rotaia sulle direttrici ferroviarie di accesso a Roma, al fine di liberare tracce orarie da impiegare nel trasporto passeggeri.

Certamente siamo in condizioni di emergenza e servono risorse straordinarie, però condivido quanto ha detto il sindaco Veltroni, e cioè che ogni città ha una condizione specifica, per cui andrebbero utilizzati strumenti particolari dal punto di vista amministrativo, anche per incentivare comportamenti virtuosi a questo fine da parte delle amministrazioni comunali, delle Regioni e del Governo. Andrebbe cioè assunta a metodo di lavoro, come abbiamo fatto per la legge obiettivo, la possibilità di fare accordi di programma, attraverso cui reperire e impiegare efficacemente le risorse finanziarie necessarie.

MONTINO (*DS-U*). Anch'io desidero ringraziare il sindaco Veltroni e non solo per la disponibilità e la puntualità con la quale ha accolto l'invito della Commissione a partecipare a questa audizione, ma anche per l'illustrazione della sua relazione.

Prima di rivolgere due domande, vorrei fare una considerazione in merito all'ultima battuta del senatore Cicolani sulla questione del nodo ferroviario. Fortunatamente registriamo una apertura ed una maggiore consapevolezza dei colleghi di Forza Italia del problema delle ferrovie, più volte da noi posto in sede di discussione del bilancio. Sfideremo nei prossimi mesi il senatore Cicolani, sia in questa sede che in Aula, per cercare di determinare una svolta, in quanto la trasversale Nord provoca grandi intasamenti – anche quello è un nodo romano – per i quali non si riesce a trovare una soluzione. Pensiamo alle acciaierie di Terni le quali, per trasportare l'acciaio al porto di Civitavecchia, devono utilizzare il nodo di Roma per poi tornare indietro. Si tratta di una infrastruttura bloccata ormai da diverso tempo. La chiusura dell'anello ferroviario è un progetto rimasto nel cassetto delle Ferrovie. Alla fine del 2005, e speriamo al massimo nel 2006, l'alta velocità entrerà in esercizio, soprattutto sulla tratta a Sud che va nella direzione di Napoli, liberando due importanti strutture, quelle di Formia e Cassino (due vecchie ferrovie). Come ha prima ricordato il senatore Zanda, entrano nella città di Roma circa 300.000 autoveicoli al giorno, a seconda della giornata e delle ore. Non c'è alcun dubbio che occorra in primo luogo spostare il traffico privato sulle ferrovie. Quindi, dobbiamo cogliere l'occasione della liberazione delle due grandi infrastrutture, che possono essere utilizzate a pieno ritmo per il trasporto pubblico locale, con la trasformazione in metropolitane a tutti gli effetti. Penso poi ad altre opere come – ad esempio – le ferrovie dei Castelli ro-

mani e a quella che collega Roma a Guidonia, il cui cantiere non va avanti. Tra l'altro, ricordo che quest'anno doveva entrare in esercizio il primo tratto su Lunghezza (il termine è slittato al 2006) e non si parla affatto di quello Lunghezza-Bagni di Tivoli. Anche in questo significa avere – come è successo per la zona Nord – una ferrovia che si trasforma e diventa una vera e propria metropolitana, la quale comporta un decongestionamento del tratto della Tiburtina ad Est dell'area metropolitana.

Premesso ciò, chiedo se le Ferrovie dello Stato hanno assunto impegni in proposito. A me sembra di no, ma può darsi che il mio sia solo un errore, una sottovalutazione o un'ignoranza dei rapporti che intercorrono tra le Ferrovie dello Stato e il Comune di Roma. Abbiamo, però, accumulato una serie di ritardi. Dobbiamo aiutare il Comune di Roma e le istituzioni locali affinché possano, insieme alle Ferrovie dello Stato, raggiungere una svolta sul nodo ferroviario e metropolitano romano. Domando se devono essere assunti impegni precisi, come ha ricordato lo stesso senatore Cicolani quando ha parlato di alcune tratte.

La seconda domanda che desidero rivolgere riguarda i poteri straordinari del Sindaco per la gestione delle situazioni di emergenza legate al traffico. Lei, sindaco Veltroni, ha giustamente ricordato non solo la capitale ma anche le altre aree metropolitane, come Milano e Palermo. A tal riguardo, a parte i poteri regionali, possiamo assumere iniziative tali che possano portare i Ministri delle infrastrutture e dell'ambiente a conferire poteri diretti ai Sindaci delle grandi città. È chiaro che in questo modo isoliamo alcune Regioni che non vogliono aderire, come il Lazio che non vuole conferire alcun tipo di potere alla capitale, di fronte a provvedimenti molto seri e precisi.

Signor Presidente, in merito alla questione delle ferrovie e dei poteri, come Commissione potremmo organizzare alcune iniziative – è l'utilità dell'incontro odierno – cercando di coinvolgere anche altre istituzioni, come la Commissione ambiente, per creare una situazione nuova con provvedimenti straordinari, magari nel prossimo periodo.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Anch'io desidero ringraziare il sindaco Veltroni per la relazione che ci ha illustrato e che condivido pressoché nel suo complesso. Non nascondo l'importanza di quanto è stato detto e penso che potremmo trarne importanti conclusioni. Vorrei conoscere l'opinione del sindaco Veltroni in merito ad alcune misure, in quanto sono abbastanza vecchio e ho visto passare gli anni senza che situazioni semplici venissero risolte. Vorrei allora capire se bisogna o meno abbandonare la soluzione di alcune vicende.

Come prima questione affronto i provvedimenti fiscali. Chiedo che cosa si potrebbe fare per determinare provvedimenti di fiscalità agevolata volta ad incentivare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, come abbonamenti o carte multiservizi. Oggi vige un tipo di fiscalità che penalizza quelle forme, per cui si potrebbe operare per renderle più attrattive, per diffonderle in misura maggiore e quindi al fine di abbassare i costi attra-

verso un sistema di fiscalità premiale per coloro che utilizzano gli strumenti in questione.

La seconda questione riguarda il contratto di servizio. A me consta – può darsi che alcune modifiche siano state apportate e mi siano sfuggite – che a tutt'oggi per i contratti di servizio (quando penso a quello di Roma immagino contratti di servizio aventi una forte entità) viene pagato dal Comune alla Regione una imposta, l'IRAP, che incide per una certa quantità. Quindi, si crea una sorta di partita di giro per cui la Regione trasferisce risorse al Comune, il quale le prende e le trasforma in contratti di servizi, su cui paga l'IRAP che ritorna di nuovo alla Regione. L'entità di tale incidenza non è lieve, in quanto l'IRAP incide in modo sostanzioso. Se si eliminasse questa sorta di partita di giro, si avrebbero naturalmente risorse sopravvenienti che potrebbero incrementare lo stesso contratto di servizio.

Per quanto concerne la terza questione, si parla di carburanti e di motorizzazioni meno inquinanti. Anche a tal proposito, vale la pena battersi per avere una fiscalità premiale per carburanti e motorizzazioni non inquinanti, in maniera tale che i costi dell'operazione di trasformazione dai vecchi ai nuovi carburanti, dai vecchi ai nuovi motori, dalle vecchie alle nuove tipologie sia la meno incisiva sui conti di una amministrazione comunale?

C'è poi un secondo gruppo di questioni.

Alla luce del necessario e rapido rinnovo del parco bus (che comporta la messa a disposizione di risorse), abbiamo sentito dall'ASSTRA, in occasione della precedente audizione, avanzare un'ipotesi e vorrei capire se è realistica (a me, francamente, piace). Si è proposto, cioè, di centralizzare l'ordinativo e l'acquisto dei nuovi bus in maniera che una struttura centrale, pubblica, statale, assistita naturalmente dalle amministrazioni regionali nazionali, possa procedere ad un piano di acquisto di bus che ne rinnovi il 15, il 20, il 30 per cento in termini di uno, due anni (naturalmente avendo a disposizione delle risorse). In tal modo, si potrebbero sfruttare le eventuali economie nelle procedure di acquisizione.

La senatrice Donati prima ha sottolineato un punto importante relativamente ai fondi previsti nel decreto Matteoli. Personalmente, non avevo capito si trattasse di una misura *una tantum*. Voglio sottolineare questo aspetto perché se fosse possibile far ricorso ad una risorsa pari a 150 milioni di euro l'anno per 10-15 anni, si potrebbe realizzare un investimento dell'ordine di grandezza di un miliardo e 500 milioni, due miliardi di euro, che si tradurrebbe nell'acquisto di circa 5.000-7.000 autobus.

Qual'è, poi, l'opinione del sindaco di Roma in merito ad una ipotetica forte innovazione tecnologica nei mezzi di trasporto pubblico? La mia impressione è che oggi si avvalgano del trasporto pubblico urbano coloro che non possono utilizzare autovetture o motocicli; tutti coloro, infatti, che possono, tentano di sfuggire al trasporto urbano pubblico, e c'è un motivo. Probabilmente, alla base di ciò vi è un problema di gradevolezza del trasporto offerto che, probabilmente, innovazioni tecnologiche importanti potrebbero cercare di superare.



L'ultima cosa è in parte una cattiveria, ma la dico lo stesso. Roma è stata la città che per prima ha realizzato il più importante processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con le famose gare dei 40 milioni. Vorrei capire perché quel processo è stato interrotto e se può essere ripreso, così come è accaduto cinque, sei anni fa.

GIOVANELLI (*DS-U*). Vorrei approfondire il tema del *road pricing* e della fiscalità, proposta da due colleghi che mi hanno preceduto. Il tema dell'inquinamento urbano da traffico sta molto stretto sotto il concetto di emergenza perché si tratta, purtroppo, di una tendenza strutturale, naturale e apparentemente irreversibile. Da tutte le città europee provengono dati circa l'aumento del numero delle auto, del numero dei chilometri per abitanti, del numero di spostamenti giornata per abitante e della varietà di questi spostamenti. Credo, quindi, che di fronte ad un problema strutturale di questo tipo la classificazione d'emergenza sia insufficiente e credo che il tema della fiscalità sia decisivo per il riequilibrio modale; l'equilibrio fiscale e quello modale, infatti, devono accompagnarsi.

Il collega Chirilli ha fatto riferimento all'esperienza di Londra nella quale un Comune si è avocato un potere fiscale in un campo nel quale, per esempio, in Italia vi è una grande simmetria. I Comuni in Italia, infatti, hanno un grandissimo potere fiscale, per quanto riguarda oneri di urbanizzazione ed ICI, ma non possono occuparsi con la stessa facilità di mezzi di trasporto e di traffico.

La domanda che pongo a Valter Veltroni, come uno dei *leader* del movimento dei Sindaci di città di vario colore politico e collocazione, è la seguente: non è il caso di proporre, anche sulla scorta del piccolo accenno fatto nel provvedimento, una forma di riequilibrio fiscale che possa riguardare non solo gli accessi ai parcheggi ma anche le modalità di uso dei vari mezzi di mobilità per affrontare strutturalmente nel tempo questo tema?

\* PESSINA (*FI*). Non mi dilungo in ringraziamenti per la esaustiva esposizione del sindaco Veltroni. Le mie domande saranno molto rapide, quasi dei *flash*.

La città di Roma è fra quelle che presenta il più alto tasso di concentrazione turistica del Paese. Come si rapporta il fenomeno del traffico turistico al trasporto pubblico locale e alla mobilità urbana in generale?

La seconda questione che pongo al sindaco Veltroni riguarda le informazioni sul funzionamento dei servizi di trasporto pubblico offerti all'utenza, che forse andrebbero maggiormente approfondite. Sappiamo benissimo, infatti, che uno degli elementi deboli del sistema del trasporto pubblico è quello di non essere molto conosciuto se non da coloro che lo utilizzano con una certa frequenza e che difficilmente viene utilizzato in maniera saltuaria, proprio per mancanza di conoscenza dei tragitti, delle possibilità ed opportunità che potrebbe offrire.

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Non mi dilungo nel ringraziare il sindaco Veltroni perché potrebbe apparire scontato ed ovvio, visto che entrambi apparteniamo allo stesso schieramento politico. Lo ringrazio, comunque, per quanto ha affermato e per la sua presenza. Voglio porre una domanda che forse può apparire banale o assurda.

Abbiamo iniziato questa indagine pressati dall'allarme diffuso nell'opinione pubblica sulle polveri sottili presenti in tutte le città italiane. In conseguenza di ciò, la mia città ogni settimana ferma il traffico per qualche giorno; questa è ormai una situazione che vive ed impegna quasi tutti gli italiani. L'esperienza sembra affermare il principio secondo cui l'inquinamento è conseguenza del traffico automobilistico. Ho letto, però, dei saggi in cui si afferma che l'incidenza del traffico automobilistico privato incide al massimo per il 30 per cento. Lo stesso Veltroni ci ricordava l'esperienza di una città del nord la quale ha fermato il traffico addirittura per quattro giorni e in conseguenza di ciò l'incidenza delle polveri è diminuita solo del 10 per cento. Al di là di questo, che può essere un episodio straordinario ed eccezionale, ho seguito la vicenda di Londra da cui risulta che la limitazione dell'ingresso degli automobilisti nella città (determinato dal pagamento di un pedaggio) dopo un certo numero di anni ha fatto registrare una diminuzione dell'inquinamento atmosferico di circa il 30 per cento. La domanda che pongo a Veltroni è, dunque, la seguente: non bisognerebbe in primo luogo stabilire con certezza quali sono le cause che stanno alla base dell'inquinamento all'interno delle città? Certamente, inciderà il traffico privato ma probabilmente incidono altri fattori quali il riscaldamento, le emissioni delle industrie ed altro. Quindi è un complesso di fattori. Se è così, se bisogna prima scientificamente stabilire quali sono le cause, non può apparire in certi casi eccessiva o un po' improvvisata questa cultura del divieto, che si abbatte sugli automobilisti in maniera così pesante, producendo tra l'altro effetti probabilmente non equiparati alle aspettative? La mia sarà anche una notazione sbagliata o superficiale, ma mi sembra di capire che, una volta affermata l'equazione traffico privato uguale inquinamento, poi si scatenano interessi enormi, ad esempio di case automobilistiche che propongono di comprare le autovetture di tipo «euro 4» per evitare il blocco del traffico.

In conclusione, ferma restando la giustezza delle misure che Roma ha già adottato e che sta portando avanti, presentandosi come una città all'avanguardia sul tema dell'inquinamento e della concentrazione delle polveri sottili, credo che bisognerebbe svolgere un'indagine più dettagliata, in base alla quale calibrare poi le misure da adottare.

\* *VELTRONI*. Ringrazio i senatori per l'evidente attenzione e la competenza con la quale hanno partecipato a questa audizione.

Confermo innanzitutto che l'emergenza ambientale è un'emergenza nazionale. La normativa europea prevede per quest'anno una concentrazione massima di polveri sottili di 50 microgrammi per metro cubo (l'anno scorso il limite era di 55 microgrammi); quando questo limite viene superato, si parla di sforamento. Il numero degli sforamenti consen-

tito annualmente diminuirà gradualmente, fino ad arrivare – come ho detto – a sette. Pertanto, corriamo il rischio di subire una procedura di infrazione a livello europeo su questo tema. Potrebbe legittimamente intervenire anche la magistratura, per pretendere appunto il rispetto di una direttiva comunitaria da noi recepita. Al tempo stesso, sappiamo che i provvedimenti che sono stati assunti sono gli unici che possiamo adottare in situazioni di emergenza. Cosa deve fare un Sindaco quando – come è successo ad alcuni miei colleghi – dopo due mesi ha già superato il *bonus*? Qualcuno è in grado di indicare un'altra soluzione?

In questi primi due mesi dell'anno, a Roma, abbiamo avuto un terzo degli sforamenti in meno rispetto all'anno scorso, ma questo non mi tranquillizza, né mi rassicura il fatto che in parte si tratti di polveri meteorologiche. Il problema obiettivamente c'è e rispetto ad esso qualcosa bisogna fare, altrimenti l'unica misura che rimarrà ai Sindaci nell'emergenza è il blocco del traffico. La concentrazione delle polveri si ridurrà pure del 15 per cento, però si riduce. A Londra e Parigi, se ci fossero le condizioni meteorologiche che abbiamo a Roma, la situazione non sarebbe certo diversa. A Londra piove di più e la pioggia disperde le polveri sottili, mentre a Roma piove di meno. Atene, ad esempio, ha lo stesso problema di Roma, però si tratta – vedete che i due aspetti si saldano – anche di Paesi che nella loro storia, nella loro cultura non hanno privilegiato il trasporto pubblico.

Quindi, da qualsiasi parte si considera la questione, si torna sempre allo stesso punto: per evitare questa emergenza nazionale, l'unica cosa da fare è potenziare il trasporto pubblico. Questo è un provvedimento che si può assumere in tempi brevi, mentre tutte le altre misure sono futuribili.

Ho così risposto alla domanda del senatore Viserta Costantini sull'efficacia dei blocchi del traffico: in situazioni di emergenza, questi sono l'unico strumento disponibile in mano ai Sindaci, sui quali si scarica tutta la responsabilità.

Il senatore Chirilli ha parlato prima del modello londinese. Faccio presente che questo modello a Roma è già applicato dal 2001: si tratta in sostanza di una limitazione degli accessi del traffico al centro, solo che a Londra ciò avviene con il pagamento di 8 sterline al giorno. Possiamo pensare di dire ai cittadini, considerando l'attuale condizione di vita delle famiglie italiane, che per entrare al centro devono pagare 10 euro? Non ho mai condiviso questo modello. Il nostro sistema, la zona a traffico limitato, consente di entrare nel centro storico a chi vi risiede e a chi ne ha diritto, quindi è un principio fondato su regole e non sul censo. A Londra chi ha di più entra nel centro storico, chi ha di meno resta fuori: l'avvocato non si preoccupa di pagare 8 sterline per entrare nel centro storico, ma l'operaio rimarrà fuori. Con questo sistema, abbiamo ridotto del 25 per cento il traffico nel centro. Infatti, il problema del traffico a Roma è nelle aree consolari, esattamente per i motivi indicati dal senatore Zanda.

Il senatore Pessina ha chiesto chiarimenti sul piano dell'informazione. Da questo punto di vista, si stanno prendendo varie iniziative. Per esempio, ora stiamo garantendo una maggiore informazione al cittadino alla fermata dell'autobus: abbiamo messo 48 paline elettroniche (ma ne aumenteremo il numero) per indicare, a partire dal mese di marzo, dopo quanti minuti arriverà l'autobus. È una semplice informazione, però è molto importante per l'organizzazione della vita, dà certezza e sicurezza del servizio. Estenderemo progressivamente questa misura in tutta la città. Stiamo anche provvedendo a installare delle pensiline per l'attesa dell'autobus da parte degli utenti. Sono piccoli provvedimenti che però servono a rendere più fruibile il servizio pubblico, a far capire che questo non è una scelta di secondo livello.

Il tema sul quale vorrei richiamare la vostra attenzione è la quantità di trasporto pubblico: quanti autobus, quante linee e dunque quante risorse. Il problema di fondo è sempre questo. C'è anche la questione legata al sistema ferroviario, ma questa richiede più tempo: per costruire una ferrovia ci si impiegano anche cinque o sei anni, mentre per comprare un autobus sono sufficienti sei mesi; c'è una bella differenza.

Mi soffermo ora sulla questione della fiscalità, che è stata sollevata dai senatori Giovanelli e Brutti. La soluzione che preferirei è quella di aumentare l'accisa, che ha anche un fondo etico giusto: chi inquina, comprando più benzina, paga il trasporto pubblico. È un principio sacrosanto e soprattutto stabile nel tempo. Si tenga presente, inoltre, che un incremento di 3 centesimi dell'accisa (e questo non si traduce necessariamente in un aumento del prezzo della benzina, perché si può fare una redistribuzione interna) darebbe un gettito stabile pari a 1.800.000.000 euro all'anno. Con cifre di questo genere, i Comuni italiani possono rinnovare e aumentare il parco mezzi e provvedere al pagamento del personale, perché questi sono spesa corrente, sono costi di gestione, non in conto capitale. Pertanto, sul tema della fiscalità, la soluzione che preferirei è quella dell'aumento dell'accisa, che garantirebbe un finanziamento di 1.800.000.000 euro all'anno per dieci anni, destinato al rinnovo e al potenziamento del parco mezzi delle grandi aree metropolitane.

La decisione su dove collocare le centraline, senatore Chirilli, spetta alla Regione, sentiti i Comuni. Nel Lazio è l'ARPA (Agenzia regionale di protezione dell'ambiente) che provvede poi a collocarle su mandato della Regione. Bisogna leggere bene la normativa della direttiva europea, che non prevede che le centraline vengano installate tutte nei luoghi di massima concentrazione dell'inquinamento, proprio perché interessa sapere quale sia la media, non cogliere le punte massime. Pertanto, la dislocazione delle centraline dovrebbe essere assicurata secondo il principio ispiratore della direttiva europea in tutte le Regioni.

Per quanto riguarda la domanda sulla liberalizzazione, devo sinceramente dire che abbiamo fatto un'esperienza che confermiamo. Siamo stati i primi a fare la liberalizzazione ed abbiamo circa 26,5 milioni di vettura/chilometro eserciti da un soggetto privato a seguito di gara europea. Perché abbiamo deciso di non procedere ad una estensione? Perché ho esami-

nato le gare compiute in tutta Italia ed ho rilevato che venivano vinte dall'azienda del trasporto pubblico. Pertanto, abbiamo preferito inserire una serie di condizionamenti legati alla qualità e alla quantità della prestazione. Abbiamo scelto di stare *in house* ed in cambio abbiamo ottenuto l'impegno ad aggiungere ulteriori 11 milioni di chilometri di vetture/chilometro nel corso del periodo che ci separa dal 2011. Si tratta di un impegno assolutamente consistente che abbiamo ritenuto giusto ed utile da applicare.

Non conosco la proposta dell'ASSTRA sulla centralizzazione degli acquisti, ma non avrei nulla in contrario. Se si riesce a comprare i mezzi nazionalmente e si risparmia, nessuno di noi è interessato a fare singole gare. Siamo, infatti, interessati ad avere il maggiore numero di mezzi, nel più breve tempo possibile e al costo più basso.

Il senatore Montino ha fatto una affermazione che condivido pienamente per quanto riguarda i poteri ai Sindaci. Non ne faccio e non ne ho mai fatto, ed avrei potuto farne, motivo di polemica politica. Potete figurarvi la situazione nella quale mi trovo come Sindaco della capitale d'Italia che non riesce ad avere i poteri speciali in materia di traffico, a differenza del mio amico e collega Scapagnini di Catania che immagino abbia problemi gravi ma non uguali a quelli di Roma. Non ne ho fatto e non ne faccio oggetto di polemica politica. Voglio dire però che sarebbe più giusto deferire poteri, attraverso un provvedimento del Parlamento, ai Sindaci delle aree metropolitane o di aree eventuali (Vicenza, Reggio Emilia e altre città non sono aree metropolitane ma hanno condizioni atmosferiche particolari come quelle fotografate dal satellite, che ha fatto vedere una macchia di riscaldamento particolare sulla pianura padana). In sostanza, bisogna operare in modo ragionevole e non fare dispetti perché il Sindaco è di centro-sinistra. Non si può andare avanti in questo modo. Bisogna fare una norma nazionale che stabilisca che i Sindaci, indipendentemente dallo schieramento cui appartengono, siano essi di centro-sinistra o di centro-destra, hanno i poteri per operare in modo più rapido. Se devo giudicare Milano, dico che questi poteri non bastano ed è evidente perché, nonostante i poteri speciali, la città si trova nella situazione che tutti conosciamo. Detto questo, è giusto avere i poteri ed è altresì giusto che sia lo Stato a conferirli ai Sindaci delle grandi città.

Per quanto riguarda i rapporti con le Ferrovie dello Stato, bisogna fare un discorso tutti insieme, come hanno detto i senatori Zanda, Montino e Cicolani. Ormai il sistema di trasporto è sempre più interconnesso. Un tempo si poteva pensare alle ferrovie come ad isole con alcune grandi connessioni. Oggi è stato già annunciato che tra pochi mesi partirà l'alta velocità Napoli-Roma. A quel punto, però, è chiaro che Fiumicino diventerà un *hub* ancor più accattivante dal punto di vista del suo rapporto con il Centro-Sud e ciò comporterà una serie di altre implicazioni. Stiamo per realizzare la stazione Tiburtina, ma gli investimenti sono delle Ferrovie. Siamo in attesa di ricevere la conferma di uno stanziamento in questa direzione. Sarà sicuramente un punto di snodo molto importante. Si liberano tratti rilevanti della città. La verità è che i Ministeri delle infrastrutture e

del tesoro e le Ferrovie si devono sedere attorno ad un tavolo per decidere e prendere una decisione.

Senatore Cicolani, è chiaro che Roma ha maggiori risorse per realizzare una metropolitana rispetto ad altre città, ma per il semplice motivo – lo sa bene perché vive a Rieti e quindi non lontano da Roma – che si tratta di un'opera non del tutto facile da realizzare rispetto a qualsiasi altra parte del mondo; si incontrerebbero le stesse difficoltà se si costruisse una metropolitana a Pompei. È evidente che l'onere è del tutto particolare. Aggiungo che siamo andati incontro ad una esigenza del Governo, perché un anno e mezzo fa eravamo pronti ad andare in gara con le tratte T4 e T5 della metropolitana. Il Governo ci ha chiesto di fermarci per operare con affidamento al *general contractor*: ci siamo fermati e abbiamo pubblicato, come detto, il bando di gara in questi giorni per l'intero tracciato fondamentale. Non esiste quindi alcun trattamento di particolare privilegio o di altro genere. Tra l'altro, avevamo un finanziamento della legge n. 396 per Roma capitale dell'importo di 100 milioni di euro all'anno, che c'è stato ridotto a 50 milioni di euro all'anno, per cui abbiamo avuto una riduzione che ci ha portato da 300 milioni di euro nei tre anni a 150. Nonostante questo, gran parte delle opere è stata realizzata con nostre risorse. Abbiamo – per esempio – realizzato la Galleria Giovanni XXIII che ha completamente razionalizzato il traffico in un'area, con finanziamenti del solo Comune di Roma. Quella romana non è una amministrazione che piange, ma vorrebbe godere del trattamento degno di una capitale.

Le posso garantire, senatore Cicolani, che non esiste alcun rimpallo di responsabilità, ma anzi piena è l'assunzione di responsabilità. Ho firmato il provvedimento per la circolazione a targhe alterne a Roma, che non reputo semplice, come d'altronde hanno fatto altri miei colleghi Sindaci. Qualcuno mi ha chiesto a che cosa serve. Rispondo chiedendo di indicarmi che cosa dobbiamo fare. Mi sono assunto questa responsabilità, insieme agli altri Sindaci, perché questo è il nostro mestiere, abbiamo responsabilità di frontiera e agiamo di conseguenza.

Signor vice Presidente, non c'è dubbio che è problematico ampliare la rete di distribuzione del metano in Italia. Siamo passati da due soli distributori a dieci nel corrente anno, ma incontriamo una grande fatica perché la normativa è complessa, perché gli interessi sono consolidati e non tutti sono entusiasti dell'idea di passare dalla benzina al metano. Ma anche questo è un problema da risolvere che richiama in causa decisioni di carattere nazionale.

Con la risposta sulle liberalizzazioni ho risposto anche alla questione sollevata dalla senatrice Donati.

Per quanto riguarda i tram, vi ho prima dato le cifre di incremento del numero di tram a Roma che da 124 di nove anni fa sono diventati 172; l'aumento è abbastanza consistente. I tram richiedono, però, finanziamenti perché le tecnologie sono pesanti. Per esempio, la senatrice Donati ha citato il tram 8, che vogliamo far arrivare alla stazione Termini. Per fare ciò, dobbiamo passare per Via Nazionale e potete tutti immaginare

che cosa voglia dire portare un mezzo pesante come un tram su una via come quella. È una operazione abbastanza complessa.

Ho parlato prima delle accise. Sono favorevole a stabilire una premialità. In sostanza, se abbiamo un aumento delle accise di 3 centesimi al litro che comporta un gettito stimato in 1.800 milioni di euro, dobbiamo stabilire un percorso premiale. La città deve certificare che ha aumentato del 30 per cento il trasporto pubblico e quindi riceve il finanziamento; se non l'ha fatto, non riceve neanche un euro. Tutti noi dobbiamo essere chiamati ad avere non maggiori risorse da distribuire all'interno, bensì un percorso premiale dato dall'aumento della quantità del servizio effettivamente erogato ai cittadini.

Il senatore Zanda ha parlato di poteri speciali. Ho detto quanto penso. Più che valutare in questa fase gli orientamenti dei candidati alle elezioni regionali, valuto ciò che è stato e ciò che potrà essere. Per natura istituzionale non posso fare altro che questo, ossia guardare ciò che è stato e augurarmi che possa avvenire anche nel futuro.

Infine, faccio una integrazione in merito alla questione della rottamazione. I 150 milioni di euro del ministro Matteoli, di cui alla «delega ambientale», sono effettivamente 100 milioni di euro, perché 50 milioni risultano già impegnati in parte anche per la precedente rottamazione di veicoli a due ruote. I 100 milioni di euro restanti sono a loro volta per larga parte già vincolati da interventi già programmati. Per fare un esempio, a Roma sono 150.000 i motorini che circolano. Per rottamarli (quelli di tipo «euro 2» sono davvero pochi) dando un incentivo minimamente consistente in rapporto al prezzo, avremmo bisogno di 50 milioni di euro solo per la città di Roma. Queste sono le cifre.

Questa sera, alle ore 19, incontreremo il Presidente del Consiglio al quale diremo che, se l'emergenza è nazionale, e lo è, bisogna avere fondi da emergenza nazionale. Ripeto quanto ho detto prima: dal 1° gennaio ad oggi la perdita del nostro Paese in termini di prodotto interno lordo risulta ben superiore al costo sostenuto nel caso in cui si applicasse l'accisa sulla benzina.

Termino il mio intervento ringraziando il Presidente e tutti i senatori per l'attenzione prestata.

PRESIDENTE. La ringrazio, sindaco Veltroni, a nome di tutti i componenti la Commissione e dei Sindaci del Paese. Le assicuro che metteremo a frutto quanto lei ci ha esposto.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16.*

