SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

Seduta n. 434

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

3º Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 10 MARZO 2005

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

IC 1501

TIPOGRAFIA DEL SENATO (320)

INDICE

Audizione del sindaco del Comune di Torino e dell'assessore ai trasporti e alla mobilità del Comune di Milano

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 5, 7 e *passim*
DONATI *(Verdi-U)* 14
* PESSINA *(FI)* 17
* *CHIAMPARINO* . . . . . *Pag.* 3, 5, 19 e *passim*
GOGGI 7, 23

N.B.: *Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti 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 Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-il Cantiere: Misto-Cant; 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-MIS (Movimento Idea Sociale): Misto-MIS; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-Unità Socialista: Misto-SDI-US; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il sindaco del Comune di Torino, dottor Sergio Chiamparino, e l'assessore ai trasporti e alla mobilità del Comune di Milano, professor Giorgio Goggi.

I lavori hanno inizio alle ore 13,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del sindaco del Comune di Torino e dell'assessore ai trasporti e alla mobilità del Comune di Milano

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 del 1º marzo scorso.

È oggi in programma l'audizione del sindaco del Comune di Torino e dell'assessore ai trasporti e alla mobilità del Comune di Milano, che saluto e ringrazio per aver accolto il nostro invito.

Do subito la parola al sindaco Chiamparino.

* *CHIAMPARINO*. Signor Presidente, innanzi tutto ringrazio l'8ª Commissione del Senato per l'opportunità che ci offre di esprimere la nostra opinione su un tema che è a tutti gli effetti strategico soprattutto per le grandi aree metropolitane, ma anche per le aree urbane in generale.

Ho portato del materiale, elaborato dall'agenzia per la protezione ambientale della Regione Piemonte, con dati relativi in particolare al problema dell'inquinamento, che consegno agli atti della Commissione. È in sostanza la versione più aggiornata di una serie di rilevamenti effettuati sui vari fattori inquinanti, con l'indicazione delle tendenze storiche.

Vorrei iniziare la mia esposizione partendo proprio da tale aspetto. In questa documentazione si sottolinea, sostanzialmente, un dato che penso sia comune a tutte le altre aree metropolitane, cioè il fatto che restano preoccupanti due fattori di inquinamento, le polveri sottili e l'ozono: il secondo è assai più difficile da contrastare, per ragioni che credo vi siano ben note, mentre il primo è allarmante perché (è un tema che abbiamo dibattuto in tutte le forme e in tutte le sedi) continua a far registrare, specialmente in determinati periodi dell'anno caratterizzati da particolari situazioni climatiche (mancanza di ricambio dell'aria e di precipitazioni), un numero di sforamenti rispetto ai livelli previsti dalla legge assolutamente al di fuori di qualsiasi norma.

Tuttavia, questi fattori inquinanti (anche quelli sul particolato e sulle polveri fini), se misurati nel lungo periodo, risultano in caduta. Questa è la novità più interessante del materiale che vi ho consegnato. Tra l'altro, ho

avuto modo di confrontarmi con l'assessore all'ambiente di Milano, Domenico Zampaglione, il quale mi ha confermato che anche nel capoluogo lombardo vi sono tendenze analoghe. In sostanza, se si considerano i dati di tre centraline poste in tre zone della città, si nota che c'è una regressione abbastanza netta e marcata anche negli ultimi anni (effettivamente la tendenza è un po' all'appiattimento, ma se si va nel dettaglio si constata che c'è una tendenza al ribasso).

Pertanto, nello studiare questi dati, bisogna controllare sia i livelli assoluti, e quindi il numero degli sforamenti, sia i *trend* storici. Un conto è un livello assoluto alto che desta preoccupazioni in un *trend* crescente, un altro è lo stesso livello assoluto in un *trend* decrescente. Anzi, pongo a voi questo quesito: è più preoccupante una situazione – ammesso che esista – in cui vi sono meno sforamenti della soglia dei 50 microgrammi, in un quadro di medio-lungo periodo di polveri fini crescente, o è più preoccupante il contrario?

La risposta è importante ai fini della terapia da adottare. Infatti, le uniche terapie che funzionano sono quelle applicabili nel medio e lungo periodo. Le altre servono essenzialmente a dare segnali comportamentali (penso all'uso delle targhe alterne, ai blocchi domenicali) e di costume, che invitano a utilizzare in modo diverso i vari strumenti di mobilità. Ma non vi è dubbio che nel breve e brevissimo periodo l'unico rimedio efficace è il cambiamento della meteorologia, consentitemi di dirlo in modo brutale. Nel medio e lungo periodo, invece, hanno efficacia altri provvedimenti: il cambiamento dei motori, il miglioramento dei mezzi pubblici, il potenziamento della velocità dei mezzi pubblici. Vi lascio tutti i dati su tale argomento, perché vi sono molti elementi da considerare, che riguardano tutti gli altri fattori di inquinamento, le tendenze storiche e così via.

Vorrei solo citare l'esperienza del mio collega sindaco di Vicenza, che – essendo tra l'altro medico – ha deciso una terapia d'urto: quando ha oltrepassato i famigerati 35 sforamenti, ha bloccato il traffico per quattro giorni di seguito, ottenendo però una riduzione delle polveri fini solo del 12 per cento. Si tratta di un risultato scarso rispetto alla imponenza dei problemi che il blocco avrà causato. Se si guardano i dati relativi a Vicenza, si può notare che più del 50 per cento dei fattori inquinanti è costituito dai prodotti di emissione delle fabbriche. Nella nostra realtà, invece, emerge una situazione – simile a quella di Milano – completamente diversa: il 52 per cento dei fattori inquinanti è causato dal trasporto su strada, il 15 per cento dalle emissioni dell'industria, il 3 per cento dal riscaldamento.

Mi soffermo ora sul trasporto pubblico. La nostra è un'area metropolitana. Parlo di area metropolitana perché in realtà la rete è uniformata ed è gestita dal Gruppo torinese trasporti, nato dalla fusione dell'ATM con la SATTI, che svolgeva un servizio di area vasta. In tale area vi sono circa 1.450.000 abitanti e circa 1.000 mezzi. Abbiamo infatti circa 800 autobus normalmente in servizio; in realtà i mezzi sono un po' di più, se consideriamo anche quelli di riserva, che però sono molto vecchi e vengono messi

in circolazione solo quando ci sono importanti partite di calcio, per portare i tifosi allo stadio. Vengono trasportati circa 640.000 passeggeri al giorno, quindi 173 milioni all'anno, con 56 milioni di chilometri all'anno di percorrenza. L'età media dei mezzi è di circa 7 anni e mezzo per gli autobus e di ben 18 per i tram (in realtà era molto più alta, ma recentemente abbiamo acquisito una serie di tram di nuova generazione e si è un po' abbassata). Quindi, di questi 1.000 mezzi, circa 200 sono tram, che hanno un impatto ambientale negativo, e gli altri 800 sono autobus di cui circa 400 sono diesel euro 1 e euro zero.

PRESIDENTE. Quindi, nuovi.

* *CHIAMPARINO*. No, al contrario. Gli euro zero sono paragonabili ad auto non catalitiche, gli euro 1 sono relativamente più nuovi. Di questi 400, 150 sono a metano, 350 a normativa *diesel* di ultima generazione.

Di qui alle Olimpiadi (quindi nel 2006) abbiamo in programma di rinnovare ulteriori 200 mezzi sostituendoli con veicoli a metano finanziati in parte in autofinanziamento dall'azienda, in parte con contributi regionali. I mezzi restanti che in futuro richiederanno una sostituzione saranno, pertanto, circa 200 (cioè, circa un quarto degli attuali). In questo modo dovremmo eliminare completamente i mezzi euro 0, cioè quelli paragonabili alle auto non catalizzate. Questo, in linea di massima, il quadro della situazione.

Dal punto di vista delle infrastrutture, stiamo realizzando la prima linea di metropolitana lunga circa 15 chilometri che, partendo dalla zona ovest della città (Collegno) arriva nella zona sud-est di Torino, cioè al Lingotto, passando per il centro. Stiamo poi lavorando a progetti di seconda linea che dovrebbero attraversare la città in senso opposto. Su alcuni tratti funzionali di tale linea stiamo esaminando progetti di finanziamento avanzati. Si potrebbero, infatti, utilizzare i già esistenti e non utilizzati «trinceroni» delle Ferrovie dello Stato; anche le Ferrovie avrebbero una convenienza perché realizzerebbero il valore della rendita di queste vaste aree che potrebbero prestarsi ad essere in parte utilizzate per insediamenti e trasformazioni varie.

Stiamo, inoltre, realizzando – come credo sia noto – il passante ferroviario, che attualmente ha raggiunto oltre la metà della sua realizzazione, prevista entro la fine del 2009 (quindi 2010), che collega in senso nord-sud la città, sull'asse Milano-Valle di Susa-Francia su cui è prevista, a cominciare da questo anno, la costruzione della nuova stazione di Porta Susa che diventerà la nuova stazione centrale della città.

Sono poi certamente noti – la senatrice Donati lo sa meglio di me – gli investimenti sui collegamenti della tratta Torino-Novara ad alta velocità e altrettanto nota credo sia la staticità per quanto riguarda lo stato di avanzamento sulla tratta Torino-Bussoleno-Modane, in collegamento con Lione. Anche se ritengo che questo aspetto esuli dagli argomenti trattati oggi, ho comunque voluto inserirlo nel quadro generale.

Per quanto riguarda gli altri interventi di viabilità, stiamo realizzando una serie di interventi di viabilità minore, non assi di rango metropolitano e regionale ma interventi di rango urbano per noi molto importanti. Si tratta di brevi sottopassi che permettono di fluidificare alcuni nodi di traffico nelle zone di semi periferia. Ne stiamo realizzando due, uno dei quali legato alla vicenda olimpica, che collega la zona del Lingotto all'uscita sud della città, l'altro sull'asse fra corso Francia e piazza Rivoli. Abbiamo in programma altri interventi di questo genere che coinvolgeranno anche la futura amministrazione.

Due parcheggi di interscambio sono in avanzato stato di realizzazione e dovrebbero entrare in funzione nel 2006: il primo dei due è ubicato nell'area Nord (parcheggio Stura) in prossimità dell'autostrada A1, vicino a quello che al completamento del passante sarà il nodo Nord ferroviario della città, un luogo di interscambio completo; il secondo è ubicato davanti alla FIAT Mirafiori, piazzale Caio Mario, nella zona Sud della città. Altri due parcheggi sono in fase di realizzazione nella zona centrale della città con l'obiettivo di realizzare la pedonalizzazione delle due piazze Vittorio Veneto e San Carlo.

Sempre sul piano del miglioramento della mobilità in funzione della lotta all'inquinamento, ricordo che a Torino esiste una zona a traffico limitato nelle ore del mattino dagli inizi degli anni Novanta. Recentemente, su un'aria più vasta,di circa 3.000.000 di metri quadrati, abbiamo introdotto la ZTL ambientale, cioè il divieto di transito a tutte le auto non ecologiche per tutto il giorno. Abbiamo in programma, per la prossima legislatura (il numero degli attuali cantieri ci impedisce di prendere in esame ora un provvedimento di questo genere), di allargare la ZTL ordinaria fino a farla coincidere con quella definita ambientale, in modo da allargare significativamente (più che raddoppiandola) l'area di limitazione del traffico al mattino.

Da poco tempo in centro, nella cosiddetta zona ambientale, sulle vie e corsie riservate ai mezzi pubblici abbiamo istituito alcune telecamere di controllo. Ciò ha prodotto una significativa riduzione del traffico privato; infatti per lunghi anni la ZTL era rispettata da pochi. Ora, invece, abbiamo registrato una notevole riduzione del traffico, accompagnata, nei primi mesi in particolare, da un notevole aumento di multe e dal verificarsi di particolari situazioni (multe accumulate, pluripassaggi) che stiamo cercando di risolvere, insieme alle associazioni dei consumatori, con i giudici di pace.

Infine, da due anni è attiva una società che offre postazioni di *car sharing*. Per concludere, vorrei sottolineare il fatto che questa, in particolare, è una di quelle misure che dovrebbe prevedere un finanziamento dal momento che, soprattutto nella fase iniziale, è difficile trovare un equilibrio societario a questa azienda che necessita di promozione ed incentivi.

Come saprete, hanno avuto luogo già due incontri, uno dei quali con il ministro Matteoli. Sono a conoscenza del fatto che anche il sindaco Veltroni ha riferito sul tema, quindi potrei associarmi alle sue considerazioni per guadagnare tempo. Siamo ora in attesa della terza convocazione presso

palazzo Chigi. È del tutto evidente da parte nostra, che ci sarebbe bisogno, di una misura di carattere straordinario dedicata alle grandi aree urbane (le definisco «urbane» perché il termine metropolitane può fare pensare alla classificazione delle città metropolitane che è altra cosa); si potrebbe prendere in seria considerazione, ad esempio, la proposta dell'ANCI, prevedere, cioè, una sorta di legge obiettivo per le aree urbane che permetta, attraverso finanziamenti adeguati, di avere un piano organico idoneo ad affrontare tutti i nodi da sciogliere, in particolare l'aumento del trasporto pubblico locale. Come ben sapete, nel mese di dicembre inaugureremo la prima tratta della metropolitana e non abbiamo neanche un euro per pagarne la gestione in quanto – il collega Goggi vi illustrerà il problema nel dettaglio – il fondo è ormai fermo da molti anni (sono quasi dieci anni). La metropolitana entrerà in funzione e ovviamente dovremo far fronte a squilibri di gestione e non sappiamo in quale modo. Bisogna, quindi, affrontare un problema di finanziamento e gestione.

Esiste anche un problema di potenziamento strutturale. Come ben sapete, per completare il rinnovo del parco dei mezzi pubblici e poi potenziarlo (solo il rinnovo dell'esistente non è infatti sufficiente) significa avere un piano di investimenti davvero consistente, al quale aggiungere misure sulla viabilità e sui parcheggi di interscambio e anche quelle misure che possono sembrare di efficacia minore, ma che in realtà sono rilevanti: il finanziamento del *car sharing*, il ricambio dei motorini, nonché le incentivazioni per l'estensione della rete a metano e per il ricambio dei sistemi a propulsione. In sostanza, si tratta di questioni che devono essere assolutamente affrontate.

Desidero fare un'ultima considerazione in merito ad un argomento in discussione. Confesso che sono poco convinto di sistemi quali il *road pricing*, mentre sarei del tutto favorevole – mi sono dimenticato di parlarne quando ho accennato alla ZTL ambientale e all'idea di allargare quella ordinaria – ad intraprendere strade che puntino maggiormente sulla selezione sulla base dell'ecocompatilità dei veicoli privati. Suggerisco di studiare sistemi tecnologicamente possibili, come – per esempio – una forma di *telepass* «ambientale» che permetta di selezionare l'accesso dei veicoli in determinate fasce orarie della giornata, ad esempio, in certe zone della città. Non si deve però optare su rimedi fondati sui costi, in quanto il prezzo diventa non solo un fatto discriminatorio, ma anche uno strumento che permette a tutti di circolare tranquillamente a pagamento pur avendo un veicolo altamente inquinante, come peraltro accade nelle autostrade. Se si vuole quindi risolvere davvero il problema, occorre studiare forme di selezione su base ambientale.

PRESIDENTE. Ringrazio il sindaco Chiamparino per la sua esposizione e cedo subito la parola al professor Goggi.

GOGGI. Innanzi tutto esprimo alla Commissione le scuse del sindaco Albertini per non aver potuto oggi partecipare a questa audizione essendo impegnato a Strasburgo. Vi ringrazio, quindi, a nome suo per l'opportunità

che ci viene offerta di esporre i problemi della città di Milano alla Commissione del Senato.

Illustrerò vari aspetti che sono in buona parte analoghi a quelli poc'anzi evidenziati dal sindaco di Torino, in quanto la situazione delle grandi città italiane, e soprattutto di quelle del Nord, è abbastanza omogenea.

La città di Milano è situata al centro di un vasto bacino di mobilità che interessa circa 8 milioni abitanti, nonostante la sua popolazione sia inferiore a 1 milione e 300.000 abitanti. Questo aspetto rappresenta già una prima criticità nell'ambito della gestione dei provvedimenti da assumere contro l'inquinamento, che vengono di fatto delegati alla Regione. Restando nell'ambito dell'area metropolitana, registriamo 5 milioni di spostamenti al giorno, di cui la metà (circa 2 milioni e 250.000) è data da spostamenti interni, ripartiti a loro volta tra il trasporto pubblico e privato. Si ha una percentuale di *share* di trasporto pubblico che va dal 48 al 50 per cento, che è considerata piuttosto buona rispetto a quanto si verifica nelle altre città italiane. Registriamo una provenienza dall'esterno dell'area metropolitana di circa un milione di spostamenti, di cui due terzi avvengono su mezzo privato e un terzo su mezzo pubblico. Il sistema di trasporto pubblico locale muove, quindi, circa un milione e mezzo di persone al giorno nella città di Milano ma il nostro obiettivo è quello di aumentare quella percentuale facendola passare, nei prossimi dieci anni, dal quasi il 50 per cento al 60 per cento. È stato pertanto elaborato un piano urbano della mobilità valido per il periodo 2000-2010, a cui è stato fatto seguire un piano urbano del traffico nel 2000, che è stato poi rinnovato nel 2003.

L'obiettivo del piano urbano della mobilità è aumentare del 10 per cento la percentuale di utilizzo del mezzo pubblico, che si prevede di raggiungere in 10 anni attraverso un impegno finanziario di 3.500 milioni di euro (i dati sono del 2000). Di questa somma, circa 2.500 milioni sono già stati attivati dalla nostra giunta (1.000 milioni precedentemente alla formulazione del piano urbano del traffico e 1.500 in una fase successiva) grazie ai proventi derivanti prevalentemente dalle privatizzazioni delle municipalizzate, ossia dalla vendita dell'Azienda elettrica municipale e di altre aziende del Comune di Milano. Come accade in molte città italiane, si incontra una grande difficoltà nell'ottenere i trasferimenti statali per gli investimenti infrastrutturali. Se l'erogazione avvenisse con una maggiore regolarità e frequenza, probabilmente avremmo quasi completato l'attuazione dei nostri programmi di investimento.

Il sistema dei trasporti urbani del Comune di Milano è molto complesso. Esso si basa innanzi tutto sul passante ferroviario 1, di cui il primo ramo è stato aperto il 12 dicembre dell'anno scorso e il secondo ramo sarà aperto tra la fine del 2006 e l'inizio del 2007; è inoltre allo studio anche un altro passante, già approvato come ipotesi di lungo periodo dalle Ferrovie dello Stato oltre che dal Ministero delle infrastrutture e dalla Regione Lombardia.

Il sistema si basa poi su tre linee metropolitane in funzione. Sono in corso i prolungamenti della linea metropolitana 1 da entrambe le parti;

della linea metropolitana 2 verso Piazzale Abbiategrasso, che sarà aperta il 17 marzo, nella direzione di Assago; della linea metropolitana 3 fino a Comasina per poi proseguire oltre, verso San Donato-Paullo.

Stiamo realizzando due nuove linee metropolitane, la linea 4 e la linea 5 e quest'ultima, almeno per il tratto urbano milanese, è totalmente finanziata; per la linea 4 è prevista solo una postazione nel Documento di programmazione economico-finanziaria del Governo e non ha ancora ottenuto un finanziamento effettivo.

Abbiamo realizzato cinque nuove metrotranvie e siamo in fase di realizzazione di altre cinque. Abbiamo in corso programmi di rinnovo di tutto il materiale rotabile del trasporto pubblico.

È importante rilevare che il trasporto pubblico locale milanese è prevalentemente elettrizzato. Il 60 per cento delle vetture chilometro nell'area milanese è operato con veicoli elettrici, e quindi tram e metropolitane, e quasi il 70 per cento dei passeggeri chilometro si sposta nella città di Milano con mezzi elettrici. È opportuno sottolineare questi dati perché spesso veniamo accusati di non aver messo in funzione nel centro della città i pulmini elettrici. In realtà, siamo la città più elettrificata d'Italia. Peraltro, i nostri volumi di traffico non consentirebbero l'uso di pulmini e quindi non ci troviamo in questa situazione.

I 1.500 autobus impiegati in ambito urbano sono tutti di tipo euro due ed euro tre, con filtri CRT e alimentati a Gecam. L'ultimo autobus di tipo euro zero uscirà dal servizio nella città di Milano nel corso del mese di marzo. Abbiamo anche già ottenuto i finanziamenti regionali per l'acquisto di 120 autobus a metano, per cui la situazione dei mezzi rotabili su strada è sostanzialmente buona, dal momento che hanno circa 7-8 anni di anzianità.

Nonostante questo, la nostra città soffre ancora di un'elevata congestione delle strade, a cui reagiamo con una serie di interventi basati sulla liberazione delle strade dalla sosta con la realizzazione di parcheggi di interscambio e con la fluidificazione di alcune strade per migliorare le condizioni di traffico. Abbiamo realizzato oltre 3.500 posti nei parcheggi di interscambio, passando quindi da 12.500 a 16.000 posti disponibili, e ne abbiamo già progettati altri per arrivare a 24.000 posti. Per la realizzazione di questi, però, i finanziamenti sono scarsi, a causa di una carenza delle norme statali di cui dirò in seguito.

Per liberare le strade dalla sosta dei residenti, che è il problema che crea maggiore impaccio e causa la grande congestione nella città di Milano, abbiamo sfruttato al massimo le possibilità offerte dal *project financing*, senza esborsi da parte dell'amministrazione comunale. Abbiamo in programma 37 parcheggi a rotazione interni: il progetto è già stato approvato, la convenzione è stata stipulata e la fideiussione è stata presentata. La realizzazione di questi 13.000 posti auto all'interno della città, di cui 6.000 per residenti, è molto in ritardo, per via delle lungaggini procedurali, però è certa. Attualmente, inoltre, sono in cantiere 120 parcheggi per residenti, per 39.000 auto; sommandoli ai 6.000 di cui ho appena detto, si ottiene una disponibilità di 45.000 posti nei parcheggi a rotazione,

che è circa la metà di quelli di cui abbiamo bisogno per eliminare le auto in grave divieto di sosta dalle strade della città.

Abbiamo realizzato alcuni nuovi svincoli stradali, come quello di piazza Maggi, ed abbiamo in corso i lavori per lo svincolo della Paulese di Lambrate e per altre infrastrutture, al fine di intervenire anche sulla rete stradale.

Abbiamo messo in atto una politica restrittiva della circolazione e della sosta, che ha prodotto buoni risultati in termini di diminuzione della quantità di traffico, basata su percorsi obbligati nel centro della città. In sostanza, si tratta di una sistemazione cosiddetta a spicchi, che – da quando ha sostituito la zona a traffico limitato in vigore dal 1985 al 1995 – ha consentito di diminuire ulteriormente il numero degli accessi all'interno della città. È stato anche adottato un sistema di tariffazione della sosta nella cerchia dei Bastioni e di buona parte della zona tra i Bastioni e la circonvallazione filoviaria 90-91, grazie al quale siamo riusciti a diminuire gli ingressi autoveicolari in città del 10 per cento (è la prima volta che succede nella storia di Milano) e, in particolare, del 13 per cento nell'area centrale.

Abbiamo comunque problemi di inquinamento, che sono analoghi a quelli citati dal sindaco Chiamparino. A tale proposito, anch'io consegno una documentazione agli atti della Commissione. L'inquinamento è in continua diminuzione, quindi non è assolutamente vero – come invece spesso si dice – che Milano sia sempre più inquinata. Anche gli unici inquinanti che ci preoccupano, cioè l'ozono (di cui si parla poco perché non è legato al traffico veicolare) e il PM 10 (di cui invece si parla moltissimo), sono in diminuzione da un anno all'altro. Il problema principale è costituito dall'inversione termica. Quando ci sono molte giornate ad inversione termica, il PM 10 sale continuamente, e così si verificano molti sforamenti dei parametri stabiliti dalla legge. La situazione, quindi, dipende essenzialmente dalla situazione meteorologica e possiamo dire che quest'anno è stato particolarmente delicato da questo punto di vista.

Nell'ambito dei fattori inquinanti, più del 60 per cento della quantità di PM 10 è prodotto dal traffico; tuttavia, nel momento in cui vengono spenti i riscaldamenti, si verifica una maggiore diluizione delle polveri, dal momento che non vi è più uno strato superiore di aria calda che ristagna, e di conseguenza la concentrazione di PM 10 scende immediatamente sotto i livelli consentiti. Per questo motivo, anche gli interventi sui riscaldamenti risultano essenziali. In ogni caso, gran parte del PM 10 è prodotta non dal traffico autoveicolare privato, bensì dai 65.000 mezzi commerciali di tipo euro zero che entrano ogni giorno in città. Questi, infatti, producono più del 50 per cento della quantità di PM 10, mentre le autovetture private ne producono una quantità decisamente più ridotta e – tra queste – la responsabilità è da attribuire principalmente alle poche auto di tipo euro zero ancora in circolazione.

Per questo motivo, abbiamo recentemente proposto ad Assolombarda, all'Unione del commercio e alla camera di commercio di adottare nella città di Milano un provvedimento «californiano», che consiste nello stabi-

lire che fra quattro anni tutti i mezzi commerciali, per essere autorizzati ad entrare in città, dovranno essere di tipo euro 4 o a metano. Si concedono appunto quattro anni di tempo per l'ammortamento e il ricambio dei mezzi. Tale proposta ha ricevuto il consenso di queste associazioni, che si sono dichiarate disposte a sottoscrivere un protocollo d'intesa, che attualmente è in fase di elaborazione. Speriamo di riuscire a far partecipare a questo accordo anche le associazioni degli artigiani. Nel frattempo, si è proposto di far pagare una sorta di bollino ai mezzi di tipo euro zero, per limitarne l'utilizzo all'interno della città. Aspettiamo di conoscere il parere della Regione su tale proposta.

Tuttavia, anche se tutte le auto fossero ad idrogeno (anche noi, come Torino, che ha già un autobus a idrogeno, abbiamo una ricerca molto avanzata in tale settore e abbiamo in dotazione alcune auto e un distributore di idrogeno), avremmo comunque il problema della congestione del traffico, perché le auto occupano uno spazio fisico decisamente rilevante. L'intervento più efficace da questo punto di vista è aumentare l'offerta di trasporto pubblico all'interno della città. Abbiamo constatato che l'offerta di trasporto pubblico (soprattutto quello su ferro), quando viene posta in essere, è immediatamente saturata dalla domanda e porta subito a un miglioramento della situazione. È quindi essenziale il conseguimento dei finanziamenti statali per la realizzazione di infrastrutture per il trasporto rapido di massa.

Oggi, purtroppo, incontriamo maggiori difficoltà nel reperire i finanziamenti pubblici per le nuove infrastrutture di trasporto di quanto non avvenisse in precedenza con la legge n. 211 del 1992. Ad esempio, per la linea 5 della metropolitana di Milano, il progetto definitivo era pronto nel 1999 e il finanziamento in base alla legge n. 211 è stato erogato a partire dal 2000, ma poi si è dovuto aspettare fino al settembre 2004 per il finanziamento previsto dalla legge obiettivo, che tra l'altro il CIPE non ci ha ancora comunicato. Lo stesso dicasi per la metropolitana 4, che fin dall'anno 2000 è già allo stadio di progetto definitivo realizzato da Metropolitana Milanese, la società che ci consente di avere sempre progetti pronti per quanto riguarda il trasporto pubblico. Questa situazione è data dalle diversità di procedure della legge obiettivo, per cui può succedere che in una Regione sia ammessa al finanziamento anni prima una infrastruttura che si propone di trasportare 3.000 passeggeri in una certa direzione e non sia finanziata una infrastruttura che invece ha l'obiettivo di trasportare più di 10.000 passeggeri in un'altra direzione. Ciò ci ha causato non pochi problemi.

Altri problemi derivano dalla totale e assoluta mancanza di finanziamenti per i parcheggi di interscambio. È possibile sviluppare, come noi abbiamo cercato di fare, tutte le strade per utilizzare finanziamenti privati al fine di realizzare infrastrutture pubbliche, in particolare i parcheggi, ma questo non è possibile per i parcheggi di interscambio che hanno tariffe politiche e non possono quindi reggere alcun tipo di contributo privato. Non essendo più validi i finanziamenti a suo tempo messi a disposizione dalla legge n. 122 del 1989 e non essendo mai stata finanziata la legge sui

piani urbani della mobilità (associata, se non sbaglio, alla legge finanziaria 2000), la legge obiettivo non finanzia i parcheggi di interscambio; quindi in questo momento non esiste uno strumento di finanziamento statale che consenta il finanziamento dei parcheggi di interscambio. Per esempio, abbiamo ottenuto un grosso finanziamento statale per la realizzazione della metropolitana che va alla nuova Fiera di Milano, ma in questo finanziamento non c'è una quota per finanziare il parcheggio di interscambio, che ha un valore di circa 35 milioni di euro, non può essere finanziato da risorse private e tra l'altro ha dei costi piuttosto sovrabbondanti rispetto alla capacità di investimento degli enti locali coinvolti.

Nel dotare la città di reti di trasporto pubblico efficienti un altro aspetto importante è quello relativo all'ammortamento del materiale rotabile. È un punto che riguarda soprattutto le città come Milano, che hanno una grande quantità di mezzi di trasporto su ferro che devono essere sostituiti quando sono giunti alla fine della loro vita utile. Per esempio, la linea 1 della nostra metropolitana ha più di cinquant'anni e i treni devono essere cambiati. Ogni lotto di nuovi treni ha un valore minimo di 100 milioni di euro. Non esiste in Italia – e più volte al Ministero delle infrastrutture l'ho fatto presente – alcun sistema che garantisca l'ammortamento del rotabile su ferro. Ciò vuol dire che quando quest'ultimo finisce la sua vita, dopo essere stato fatto e rifatto almeno tre volte, con successivi *revamping*, deve essere acquistato un mezzo *ex novo* con un finanziamento, come se si dovesse costruire una nuova infrastruttura. L'ammortamento di questo materiale rotabile non è certo garantito dai biglietti per via del costo molto basso dei biglietti del trasporto pubblico italiano rispetto alla situazione che abbiamo in Europa; tra l'altro non esiste neppure un fondo per garantire tale ammortamento, fondo che non solo noi ma anche molte altre città italiane, tramite l'ANCI e le organizzazioni di assessori e responsabili dei trasporti e della mobilità, abbiamo più volte proposto.

Ciò che affligge maggiormente il sistema del trasporto pubblico locale, però, è il problema dei contributi di gestione. La questione è stata già ricordata prima dal sindaco Chiamparino; faccio qui presente che i contributi di gestione del trasporto pubblico locale, che secondo il cosiddetto decreto Burlando dovrebbero essere a carico dello Stato per il 65 per cento e a carico delle amministrazioni comunali, tramite le tariffe, per il 35 per cento, nella situazione milanese (parlo di ATM, l'azienda di trasporto di Milano) non giungono a coprire più del 46 per cento del costo del trasporto. Attualmente il piano finanziario di ATM prevede che il costo del servizio sia per il 46 per cento coperto da contributi pubblici, per il 39 per cento coperto delle tariffe (perché abbiamo per tempo aumentato ad 1 euro la tariffa dei trasporti pubblici, con gravi difficoltà politiche) e per il 15 per cento coperto da tutta una serie di altre attività economiche che l'amministrazione comunale trasferisce ad ATM perché con queste possa finanziare il trasporto pubblico; questo ha un costo molto alto per l'amministrazione comunale. La nostra azienda chiude i bilanci in attivo, però questo tipo di finanziamento, che implica la delega all'ATM per la

gestione della sosta, per quella della pubblicità e per una serie di altri *asset* importanti, rappresenta sicuramente un costo molto rilevante.

La situazione dei contributi è resa drammatica da tre fattori concomitanti. Innanzi tutto, i contributi non sono aumentati per quanto riguarda la città di Milano addirittura dal 1992, anzi sono diminuiti in termini reali; in secondo luogo, l'inflazione naturalmente fa diminuire il valore di questi contributi; in terzo luogo, l'estensione della rete li fa diminuire ulteriormente. Il combinato disposto di questi tre fattori causa dunque un circolo vizioso che rende sempre più povera la gestione del trasporto pubblico locale.

Faccio qualche esempio. Tutta la rete dell'azienda dei trasporti di Milano-ATM, compresa la parte provinciale della rete, nel 1992 riceveva 300,7 milioni di euro di contributo annuo; nel 2003 ha ricevuto 289 milioni di euro di contributo annuo. Nel 1992 tale contributo ripagava 122 milioni di vetture chilometro (in realtà quelle effettive allora erano 129); oggi siamo a 137 milioni di vetture chilometro e quindi abbiamo 15 milioni di vetture chilometro in più finanziate con questo contributo, ancorché in diminuzione. Se andiamo a vedere la situazione solo della gestione del trasporto pubblico milanese, oggi abbiamo circa 132 milioni di vetture chilometro all'anno che sono coperte da 276 milioni di euro come contributo pubblico, pari a 2,1 euro per vettura chilometro; però già nella prospettiva del 2005 e 2006, con i nuovi tratti di metropolitana che verranno aperti, e detraendo i servizi automobilistici che vengono soppressi passeremo a 140 milioni di vetture chilometro, sempre con contributo costante. Le due nuove metropolitane la 4 e la 5 (quest'ultima è vicina alla fase di cantiere; la 4 non ancora, ma speriamo di poterla finanziare al più presto) ad oggi non hanno la previsione di una lira di contributo pubblico. La situazione è resa ancora più difficile dal fatto che ormai il Ministero delle infrastrutture e il CIPE forniscono i contributi in conto capitale per le infrastrutture tenendo conto della quota che può essere data dagli investitori privati. Pertanto la metropolitana 5 è finanziata dal Comune e dallo Stato per il 70 per cento mentre per il 30 per cento è finanziata dai privati, i quali, naturalmente, accettano un piano finanziario che prevede il ritorno del finanziamento con i proventi della gestione; se non vi sono i contributi pubblici, ciò si può configurare come un debito futuro molto elevato per l'amministrazione comunale.

Se poi pensiamo alla prospettiva, occorre considerare che tutto il lavoro fatto in questi anni ci porterà nel 2010 ad aprire cinque nuove metrotramvie o tratti di metrotramvie: la Milano-Cinisello, per 1.760.000 vetture chilometro; la Duomo-Opera, per un 1.500.000 vetture chilometro; la Duomo-Rozzano, per 300.000 vettrure chilometro in più; la Castello-Precotto, per 300.000 vetture chilometro in più, per un totale di 3.860.000 vetture chilometro di tram. Per quanto riguarda le metropolitane, la metropolitana 3 a Comasina per 3.350.000 vetture chilometro, la metropolitana 2 ad Assago per 2.350.000 vetture chilometro; abbiamo poi 2.170.000 vetture chilometro per la metropolitana 1 a Sesto San Giovanni, 1.400.000 vetture chilometro per il primo lotto della metropolitana 4, 1.600.000 vet-

ture chilometro per il primo lotto della metropolitana 5, 1.100.000 vetture chilometro per il secondo lotto della metropolitana 5. Si tratta quindi di 11.900.000 chilometri, che fanno in totale 15.800.000 vetture chilometro nella prospettiva del 2010, a fronte delle quali non è previsto alcun contributo pubblico. Questa è potenzialmente la situazione più esplosiva che ci possa essere per il trasporto pubblico locale, risolvendo la quale sussistono tutte le premesse per poter risolvere anche i problemi connessi alla congestione e all'inquinamento. Come ho già ricordato, infatti, tutte le volte che si offre una linea di trasporto pubblico efficace questa viene immediatamente saturata con una diminuzione del trasporto privato.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la loro esposizione introduttiva.

DONATI *(Verdi-Un)*. Sono stati riferiti fatti e cifre noti; ascoltarli però fa sempre una certa impressione. Il problema potrebbe essere trasposto anche al settore ferroviario in cui una volta liberate le linee derivate dalla costruzione dell'alta velocità si verificheranno, anche in termini di costi, gli stessi problemi in ordine non solo al materiale rotabile ma ai contributi del servizio pubblico che dovranno essere incrementati in modo significativo. Certamente, è stato giusto fare quelle scelte; il problema è che già da ora bisogna mettere in conto per i prossimi anni risorse di grande dimensione.

La prima domanda che vorrei porre ai nostri ospiti riguarda gli strumenti di governo. Nel corso degli interventi è stato richiamato il PUM (piano urbano di mobilità). Siamo ancora in attesa del regolamento relativo al piano infrastrutturale di area vasta, diverso dalla vecchia ma efficace strategia adottata con il PUT (piano urbano del traffico). Nella condizione attuale ritenete sia ancora indispensabile e opportuna la predisposizione di uno strumento di regolazione di area vasta su scala urbana (anch'io non uso la parola metropolitana perché può suscitare reazioni negative)? Valutando le varie esperienze vi è sempre un problema di coordinamento degli investimenti e delle politiche di regolazione tra il Comune capoluogo e i Comuni che sono di grandissima dimensione e che, di fatto, per le loro caratteristiche chilometriche e dimensionali producono più mobilità urbana.

La seconda domanda riguarda il decreto-legge attualmente in discussione presso la Camera e che prossimamente arriverà anche al Senato emanato sull'onda dell'emergenza (peraltro, non si trattava di emergenza ma di dati assolutamente evidenti ed annunciati). Avete già sottolineato l'insufficienza di quel provvedimento in questa e in altre sedi. Vorrei in proposito un chiarimento: qual è la dimensione credibile del finanziamento e per quanto tempo dovrebbe essere impostato, al fine di produrre qualche risultato? Per ora si tratta di misure *una tantum*, peraltro anche molto ridotte visto che con due terzi di esse si paga il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri. Visto che dobbiamo affrontare il problema

e fornire risposte, è opportuno conoscere quali siano le dimensioni di un investimento in questo campo.

In terzo luogo – anche se si tratta di una situazione ipotetica – vorrei avere la vostra opinione, visto che tra l'altro rappresentate punti di vista politici diversi (particolare che rende più interessanti le vostre risposte), sulla questione delle leggi obiettivo per le città. Leggo quotidianamente «Il Sole – 24 Ore», come immagino facciano anche molti dei presenti, dal quale apprendo che il disegno di legge sulla competitività cambia in continuazione. Al momento perciò non conosciamo esattamente i suoi contenuti, non essendo stato ancora approvato. Sembrerebbe però che in questo decreto vi sia un «capitoletto» (in questo modo, tra l'altro si accoglierebbe una richiesta avanzata da oltre un anno dall'ANCI) riferito alla legge obiettivo per le città. Devo confessare che da un lato ne sono contenta, perché in questo modo finalmente le città sono oggetto di provvedimenti e politiche precise, come abbiamo richiesto ripetutamente in questi anni senza ottenere risultati. D'altro lato però, dalle discussioni svoltesi in questa Commissione in presenza del ministro Lunardi e per la logica insita nella legge obiettivo, per le sue caratteristiche strategiche e di concentrazione della spesa, le decisioni sono esclusiva competenza del CIPE; gli enti locali sono esclusi dalla fase decisionale, a parte le Regioni che devono assicurare un'intesa. Credo, e vorrei conoscere la vostra opinione in merito, che andrebbe evitata una legge che concentri la spesa; si dovrebbe far leva esclusivamente sulle esigenze e i piani già in corso d'opera nelle città assecondandoli e sostenendoli, evitando di prediligere una centralizzazione assolutamente inefficace e forse anche ingiusta sul piano della responsabilità della spesa. Ciò che intravedo, infatti, è la scelta di progetti selezionati probabilmente senza effettuare un'attenta verifica delle priorità delle nostre città, con la previsione di meccanismi (in questo senso c'è il riferimento alla legge obiettivo) che facciano capo ad una grande concentrazione e ad una velocità d'azione, anche se la legge obiettivo non lo è stato quanto ci si attendeva. Personalmente resto dell'opinione che le città hanno progetti importanti, che certamente devono essere misurati e validati da una autorità superiore, soprattutto in termini di investimenti che devono anche prevedere meccanismi virtuosi di premialità o meno, a seconda delle politiche seguite da ogni amministrazione. Quindi vigilanza e meccanismi virtuosi ma non concentrazione della spesa su pochi progetti a Roma perché non credo che questo serva alle nostre città. Vorrei conoscere la vostra opinione in merito per prepararci a quella che immagino sarà la discussione dei prossimi mesi anche in questa Commissione.

Vorrei poi fare una riflessione circa la creazione di un potenziale veicolo innovativo; rivolgo questa domanda al sindaco di Torino dal momento che la FIAT e la sua crisi stanno proprio di casa a Torino. A me pare di vedere tante sperimentazioni ma non vedo un polo importante, quale secondo me dovrebbe essere la FIAT, che punti con decisione e in modo sostenuto alla realizzazione di un veicolo alternativo. Più che concedere incentivi per la rottamazione delle auto li destinerei a sostegno

della ricerca e dell'innovazione tecnologica legata all'idrogeno e ad un ibrido connesso all'idrogeno che – come è noto – ha bisogno di energia visto che di per sé è un elemento, non una risorsa. Vorrei capire se esiste un progetto con queste caratteristiche e se sarebbe opportuno che questa ricerca venisse adeguatamente sostenuta. Ovunque si vedono tentativi che riguardano autobus o veicoli di vario genere ma manca un progetto sostenuto ed incentivato per un lasso di tempo ragionevolmente lungo.

Nel corso di un nostro viaggio in California abbiamo visitato il famoso centro di Sacramento che si occupa della ricerca sull'idrogeno. In quella occasione ci è stato riferito in tutta sincerità che ricevono finanziamenti da cinque anni e li riceveranno fino al 2015; successivamente si deciderà se quella è una tecnologia valida oppure no. In Italia ci troviamo di fronte a una vera e propria Babele in proposito, una dispersione che, temo, non ci porterà a grandi risultati. Dietro la realizzazione di un veicolo alternativo deve esserci un'idea di politica industriale connessa a tale veicolo. Poiché la sede della FIAT è a Torino, colgo l'occasione per dare uno spunto al riguardo perché la FIAT senz'altro avrà un interesse maggiore rispetto ad altri.

L'ultima domanda è riferita al pedaggio. Il sindaco Chiamperino ha già detto di non concordare con l'impostazione della città di Londra. Vorrei fare alcune osservazioni in proposito. Il caso di Londra è, a mio giudizio, di difficilissima applicazione in Italia: infatti la città di Londra da circa 15 anni ha portato avanti politiche di controllo della sosta, di *red line* per le corsie dedicate ai trasporti pubblici in cui non si può sostare neanche momentaneamente, ha previsto il pagamento della sosta anche per i residenti anche se con lo stallo assegnato; si tratta quindi, in qualche modo, del completamento di azioni passate e attuali che, probabilmente, in Italia non siamo ancora pronti ad assumere. Bisogna riconoscere, però, che ha un grande vantaggio: è un modo molto concreto – e anche molto responsabilizzante – di far incassare risorse immediatamente rinvestibili nel trasporto collettivo di superficie. È stato realizzato un piano di ammodernamento dei mezzi di trasporto a due piani, i famosi autobus rossi, che sono anche molto pittoreschi. Il trasporto pubblico su strada a Londra è tornato a crescere in una misura che non si registrava da più di 15 anni. In Italia facciamo grandi progetti, ma non impostiamo quelli di breve periodo.

Vorrei sapere se quel *telepass* «ambientale» di cui lei, sindaco Chiamparino, parlava sia una sorta di selezione basata anche su una politica di prezzo. Le rivolgo questa domanda perché non ho ben compreso il concetto.

Per quanto riguarda il problema delle risorse finanziarie, non dico che il sistema adottato a Londra lo risolve ma sicuramente lo imposta in un certa maniera. Si tratta di un modo concreto per fare cassa. In Italia abbiamo scelto di intraprendere la strada dell'accisa sulla benzina, che è un modo indiretto per correlare uso e consumo dell'automobile. Tuttavia, anche su questo fronte sono state di recente avanzate varie critiche a causa dei possibili effetti macroinflattivi.

Come sindaco ed assessore sapete perfettamente che non si possono fare promesse se non ci sono le risorse necessarie per mantenerle. Quindi, sapete anche che occorre assolutamente trovare una soluzione per un problema così urgente e drammatico. Mi sono, quindi, permessa di pronunciare parole favorevoli in merito all'esperimento adottato a Londra, proprio perché ha il pregio di risolvere un problema finanziario, pur essendo perfettamente consapevole che sarebbe del tutto impopolare nel nostro Paese.

* PESSINA *(FI)*. Ringrazio i nostri graditi ospiti per le considerazioni davvero interessanti che oggi hanno svolto in questa sede, alcune delle quali per me del tutto nuove. Pur vivendo in una metropoli come Milano, non mi sono perfettamente reso conto della entità dei problemi che occorre fronteggiare.

Reputo molto importante e utile l'indagine conoscitiva che la nostra Commissione ha inteso avviare, proprio perché sono stati sollevati alcuni problemi che necessitano un coinvolgimento del Governo. Toccherà, pertanto, a noi parlamentari sollecitarne al più presto l'azione e spero che la nostra indagine conoscitiva contribuisca a renderla più unitaria e risolutiva.

Sindaco Chiamparino, mi ha molto meravigliato la parte della sua esposizione in merito ai dati sull'inquinamento in relazione alla percentuale derivante dal trasporto e quella derivante dal riscaldamento delle abitazioni e degli uffici. Nell'immaginario collettivo il riscaldamento è stato sempre ritenuto la vera causa dell'inquinamento, mentre il trasporto è stato ritenuto un elemento non dico marginale ma non certo così rilevante come è stato poc'anzi affermato. Pertanto, diventa ancora più importante concentrarsi su soluzioni che possano provocare una diminuzione dell'inquinamento causato dal trasporto. Mi riallaccio, quindi, all'idea di un *telepass*, evidenziato dalla collega Donati, per l'ingresso nelle aree urbane. Mi sembra una soluzione interessante da approfondire e a tal riguardo chiedo se già esistano studi di fattibilità e se dal loro utilizzo vi possano essere ritorni di tipo economico. Si tratta, a mio giudizio, dell'unica soluzione percorribile in quanto, in base alla mia personale e diretta esperienza maturata a Milano, ho rilevato che l'unico strumento deterrente che ha effettivamente limitato la circolazione preferenziale è stato proprio il *telepass*.

In molte città è stato sperimentato il blocco delle auto che ritengo sia stato organizzato con eccessiva rigidità. Poiché è stata ampiamente sottolineata l'incidenza dell'elemento atmosferico sull'inquinamento, domando se le giornate di blocco totale del traffico possano essere organizzate in maniera più elastica tenendo conto anche delle situazioni atmosferiche. Posso dire che in alcuni giorni un forte vento ha reso l'area così tersa che neanche la circolazione di tutte le auto nell'area metropolitana di Milano avrebbe arrecato qualche conseguenza negativa. Vi domando, pertanto, se sia possibile introdurre un concetto di adeguamento delle regole alla effettiva realtà atmosferica e non procedere secondo un calendario prefissato.

Mi soffermo ora su alcune osservazioni svolte dall'assessore Goggi. I finanziamenti pubblici per le aree di parcheggio di interscambio e per l'ammortamento del materiale rotabile dei mezzi ferroviari non beneficiano di alcun aumento dal 1992, ma anzi hanno subìto tutte le falcidie derivanti dall'inflazione e dall'ampliamento della rete. Vorrei sapere quali passi sono stati compiuti dalle singole amministrazioni locali per trovare soluzioni che possano unificare i singoli sforzi da ciascuna sino ad oggi sostenuti e attribuire loro una rilevanza nazionale al fine di stimolare anche un'azione parlamentare.

Assessore Goggi, non ho avuto un riscontro diretto su un argomento da lei trattato, pur essendo un abitante della città di Milano. Lei ha messo in grande rilevanza, e sono pienamente d'accordo, il fenomeno della sosta dei residenti. In effetti, tale sosta rappresenta – per così dire – un tappo che provoca il rallentamento dei trasferimenti, dei flussi del traffico e dello scorrimento dei mezzi pubblici; in sostanza, crea una quantità di problematiche connesse davvero imponente. Mi chiedo per quale motivo non si sia mai proceduto all'utilizzo di una sorta di *project financing*. Molte società cooperative e soggetti privati si sono offerti di realizzare parcheggi sotterranei in zone dove non si arreca alcun disturbo ai residenti. Tali richieste, però, sono state sempre oggetto di rinvii e di ostacoli di carattere non solo burocratico. Il dato oggi trasmesso dall'assessore Goggi relativo alla prossima realizzazione di 45.000 posti auto non trova da parte mia un effettivo riscontro. Ho personalmente visto il cantiere di Viale Maino, i cui lavori hanno bloccato la circolazione nella zona per molto tempo, per la realizzazione di un parcheggio sotterraneo. Sono passati ormai molti anni. Credo che il problema della realizzazione dei posteggi nelle varie aree della metropoli si riproponga per qualsiasi città, soprattutto per quelle più antiche, dove la viabilità è molto difficoltosa, quindi anche per Torino. Vorrei perciò sapere come si sta sviluppando il progetto della realizzazione di parcheggi sotterranei e quali tempi di realizzazione si prevedono per il raggiungimento di questo risultato, che è molto importante per la fluidificazione del traffico.

Vorrei fare un'ultima osservazione sul progetto unificato per la sperimentazione dei mezzi di trasporto a idrogeno. Anch'io ho avuto la fortuna, insieme alla collega Donati e al presidente Pedrazzini, di prendere visione di quanto si sta facendo in California: siamo rimasti veramente impressionati dalla semplicità e – allo stesso tempo – dalla complessità del programma, che seguiva linee molto precise, perché era prevista una scadenza entro cui si doveva decidere sulla fattibilità o meno del progetto, per la realizzazione del quale erano previsti investimenti rilevanti. A questa sperimentazione, tuttavia, non partecipava l'Italia, poiché la FIAT – come ci è stato spiegato su nostra richiesta – aveva avuto qualche incidente di percorso.

Ritengo che questa sia una grave carenza e quindi domando al sindaco Chiamparino se esiste qualche possibilità di concentrare e sviluppare la ricerca nella più grande fabbrica nazionale che abbiamo, che è appunto il gruppo FIAT.

PRESIDENTE. Desidero aggiungere qualche considerazione, cercando di non ripetere ciò che hanno detto i colleghi.

Vorrei innanzi tutto parlare di veicoli innovativi, che è un tema su cui si discute molto in questo periodo, richiamando la situazione presente in altri Paesi. Premetto che non amo parlare di progetti per il lungo periodo e preferisco soffermarmi sul medio termine. A tale proposito, ritengo che le grandi città dovrebbero dare l'esempio nell'utilizzo delle vetture a metano. È impensabile arrivare ai risultati della Francia, cioè costruire in sei mesi un autoveicolo funzionante a benzina e a metano, con possibilità di fare rifornimento a casa. La società del gas francese, infatti, ha già studiato un marchingegno che ogni cittadino può installare nel proprio *garage* per ricaricare l'automobile. Effettivamente questa soluzione è di difficile realizzazione e pone il problema del controllo. Potremmo però almeno cercare di avvicinarci agli altri Paesi europei, dove si può fare il pieno di benzina, gasolio o gas al *self service*. In Italia questo è praticamente impossibile.

Credo che nelle grandi città vi sia la forza per cominciare ad innovare da questo punto di vista. Oltre a parlare di innovazione dei veicoli, infatti, occorre affrontare i problemi logistici: si consideri che in ogni Provincia mediamente c'è un solo distributore a metano, che funziona solo otto ore al giorno e la sera è chiuso.

CHIAMPARINO. Sono due anni che stiamo aspettando i fondi!

PRESIDENTE. La mia è anche una proposta provocatoria. Non posso tollerare che in Austria e in Germania vi siano questi distributori e che sia impossibile trovarli appena passato il confine. Per quale motivo c'è questa disparità?

Un altro problema da affrontare è quello della sicurezza. Alcuni veicoli, poche settimane fa, hanno creato gravi problemi a livello stradale. Come sapete, invece, la rete di metano è formata da tubi che passano sotto terra. Non dico che questi provvedimenti possano essere adottati per tutto il territorio, ma penso che almeno nelle grandi città si debba incentivare l'utilizzo di questo propellente meno inquinante.

Come ha ricordato il senatore Pessina, un'altra questione da affrontare è quella dei parcheggi, trovando le adeguate forme di intervento a livello legislativo e finanziario al fine di incentivarne la realizzazione. La prima legge urbanistica, che risale al 1942 ed è tuttora vigente tuttora, già prevedeva aree di parcheggio, ma successivamente si è edificato senza preoccuparsi dei parcheggi, fino alla cosiddetta legge Tonioli. Ora, almeno nelle grandi città, le amministrazioni devono trovare i sistemi fiscali per ridurre gli oneri o assicurare facilitazioni per la realizzazione di parcheggi. Questa è l'unica soluzione ipotizzabile.

Sono una voce fuori dal coro sulla questione delle modalità di reperimento delle risorse. È stato proposto di aumentare l'accisa sulla benzina, ma in questo non c'è nulla di nuovo: in Italia, tutte le volte che si presenta il problema di recuperare risorse, si aumenta sempre l'accisa sulla ben-

zina. È la soluzione più facile da adottare. Innanzi tutto, però, per una questione di equità, trattandosi di aree vaste, come diceva la senatrice Donati, si potrebbe prevedere tale aumento solo nelle zone che ricevono determinati servizi, quindi con un recupero tramite la finanza locale. Non ritengo corretto, infatti, che tutti paghino per servizi che magari non ricevono. È vero che l'inquinamento è di tutti, ma il territorio italiano è ampio e presenta realtà totalmente differenti l'una dall'altra. Questo è un problema difficile, ma forse conviene avanzare proposte difficili per trovare soluzioni più logiche per il futuro.

* *CHIAMPARINO*. Le domande sono molto impegnative. Sono sicuramente d'accordo sul fatto che siano assolutamente indispensabili strumenti di programmazione di area vasta. Anzi, penso che non sarebbe male – mi permetto di dirlo qui a Palazzo Madama, nella mia veste di coordinatore dei sindaci metropolitani – se anche il Parlamento affrontasse il tema della costituzione delle aree metropolitane. Aggiungo a titolo personale che, se doveste incontrare degli ostacoli (come penso che avverrà) sulla strada del disegno di legge riguardante le città metropolitane, elaborato recentemente dal ministro Pisanu, si potrebbe cambiare completamente registro, prendendo esempio da quei Paesi europei dove funzionano le esperienze di area vasta e dove semplicemente si creano organismi di secondo grado (ad esempio le *communautés urbaines)* che funzionano.

Secondo me le aree metropolitane e le aree urbane vaste, richiedono strumenti omogenei, almeno sulla programmazione delle grandi infrastrutture e della mobilità, sulla programmazione delle aree, sulla programmazione economica e sulla rappresentanza istituzionale. Pur perseguendo per dovere d'ufficio la strada della istituzionalizzazione, credo esistano ostacoli tali per cui non si riuscirà mai a raggiungere tale risultato. Mi permetto quindi di suggerirvi, visto che siete voi i legislatori, di valutare se non sia opportuno cambiare strada per adottare un modello più flessibile, che metta meno in discussione i poteri costituiti, ma che dia risposta ai problemi essenziali. Lei, senatrice Donati, ha parlato della mobilità, ma questo discorso riguarda anche altri settori, ad esempio l'urbanistica: sono queste le leve fondamentali con cui si governa.

Seconda considerazione: mi è stato chiesto di dare un'idea della quantità e vorrei provare a lanciare un suggerimento, prendendo spunto dalla questione del *road pricing*. Ci siamo trovati di fronte, come sapete meglio di me, al decreto-legge n. 16 del 2005 che praticamente, con un aumento di qualche centesimo sulle accise, finanzia soltanto il contratto degli autoferrotramvieri (per carità, meno male che lo finanzia) e poi stanzia 140 milioni per il 2006. La nostra proposta era quella di un ritocco di 0,3 centesimi delle accise, stimando che da ciò potesse derivare un gettito di circa 1.400 milioni-anno di finanziamento, con il quale si poteva costituire un fondo che ci sembrava potesse avesse la dimensione giusta, in un'ottica triennale, per finanziare un piano che comprendesse un po' tutte le esigenze, dal potenziamento al rinnovo dei mezzi, al finanziamento di quelle altre operazioni come le corsie riservate, il rinnovo dei motorini,

e via dicendo. Questa era dunque l'idea che ci eravamo fatti, pronti ovviamente a discuterne.

Per quanto riguarda la legge obiettivo sono assolutamente d'accordo, deve essere fatta per accompagnare i progetti delle città. Se poi non si vuole chiamarla legge obiettivo si può usare un altro nome; in ogni caso però è necessario un piano straordinario, uno strumento che garantisca una sorta di corsia preferenziale e che affronti tutti i temi che si pongono nelle grandi aree urbane, temi che potremmo sinteticamente definire di mobilità sostenibile, al cui interno rientrano ovviamente il potenziamento del trasporto pubblico, le ferrovie, le metropolitane, le tramvie, gli interventi sui parcheggi, in sintesi l'insieme delle opere che servono per la modernizzazione.

A tale riguardo mi permetto di sollevare il tema dei poteri dei sindaci, che si lega alle questioni precedentemente richiamate. È chiaro che se si andasse in una logica di organi di area vasta bisognerebbe trovare il modo di rendere omogeneo quello che oggi è disomogeneo: mi riferisco ad esempio al fatto che vi sono alcuni colleghi sindaci stimatissimi, come Albertini a Milano, Scapagnini a Catania, Costa a Venezia e Cammarata a Palermo, che hanno dei poteri commissariali straordinari. Spero di averli presto anch'io, per le Olimpiadi; però si dovrebbe uscire da una logica di questo genere, che è episodica e figlia di una negoziazione spicciola, e si dovrebbe definire che per la gestione di un piano straordinario che ha la mobilità sostenibile in senso lato come obiettivo i sindaci – o chi per essi – hanno poteri che permettono di accelerare l'*iter* di una serie di procedimenti che altrimenti sono troppo lunghi.

Senatore Pessina, lei parlava dei parcheggi: noi stiamo realizzando due parcheggi molto centrali, in Piazza Vittorio Veneto e in Piazza San Carlo. Vedo la senatrice Donati sorridere: evidentemente sa che all'interno della mia maggioranza ho dovuto affrontare di tutto per giungere a questo punto (evito di farvi l'elenco dettagliato, sarebbe lunghissimo), però alla fine l'ho spuntata. Ebbene, mentre i lavori, dal momento in cui saranno avviati i cantieri, dureranno un anno e mezzo, la fase precedente è durata addirittura tre anni. Quindi, prescindendo dalle questioni politiche che poi, essendo quasi tutte all'interno della mia maggioranza, hanno reso un po' più lento il percorso, secondo me è importante avere strumenti e poteri che permettano di accelerare questo *iter* per cui dalla fase iniziale, dall'idea alla sua realizzazione, se tutto va molto bene, passano 4-5 anni.

Sulla questione FIAT e veicoli innovativi, preciso che l'esperienza del bus ad idrogeno è stata positiva: i necessari 6.000 chilometri di prova sono quasi ultimati e ciò vuol dire che con ogni probabilità in autunno potrebbe entrare in servizio. A mio avviso, però, un Paese come il nostro, che ha un *gap* sui temi strategici dell'innovazione e della ricerca (non facciamo analisi sulle colpe, che saranno certamente di tanti), non può concentrarsi solo sull'idrogeno; ritengo sia rischioso puntare esclusivamente sulla più critica tra le fonti alternative di propulsione dal punto di vista dalla commercializzazione. Ricordo, tra l'altro, che domani ci sarà una di-

mostrazione dei lavoratori di tutti gli stabilimenti FIAT e saremo ricevuti dal sottosegretario Letta; quindi il tema è di grande attualità.

Per rispondere alle domande, preciso che a mio avviso sarebbe opportuno (ne abbiamo già parlato anche con Formigoni), senza liti tra Arese e Mirafiori, pensare ad un progetto (che ovviamente richiederebbe un finanziamento statale, altrimenti sarebbe inutile) che potrebbe essere demandato anche ad una società *ad hoc*, non necessariamente alla FIAT, magari ad una società in cui siano presenti la FIAT, le amministrazioni pubbliche, le università, il Politecnico. Questo un progetto potrebbe affrontare tutto il tema delle energie propulsive alternative, dei sistemi meno impattanti, cominciando dai mezzi a metano o dagli ibridi che sono quelli più immediatamente commercializzabili e che quindi possono avere delle ricadute più efficaci. Io penso che questa potrebbe essere una proposta valida: studiare se e come sia possibile dare vita ad una società mista pubblico-privato, in cui siano presenti FIAT ed altre eventuali realtà, che ottenga un finanziamento cospicuo per affrontare il problema nel suo complesso. Certo si studierebbe anche la propulsione a idrogeno, ma deve essere chiaro che per l'idrogeno potrebbe succedere quello che si è verificato a Sacramento: tra dieci anni si potrebbe decidere che non è un sistema valido, dato che chi se ne sta occupando (compreso chi ha realizzato il bus) già ora afferma che non è affatto scontato che l'idrogeno sia un'energia adatta a risolvere tutti i problemi di stoccaggio, di sicurezza, e quant'altro.

Per quanto riguarda il *road pricing,* provo a lanciare una proposta prendendo spunto dalla domanda della senatrice Donati. Si potrebbe pensare a una sorta di *telepass* ecologico che non sarebbe alternativo rispetto al prezzo; si dovrebbe trattare di una cosa semplice (così do anche una risposta al Presidente sulla questione dell'imposta locale), però dovremmo poterla realizzare perché attualmente non siamo in grado di farlo. Presidente, lei ama la Svizzera e quindi forse apprezzerà la mia proposta: facciamo come in Svizzera, utilizziamo una *vignette* che abbia un costo differenziato. Per chi vuole entrare nelle città questo è il sistema più semplice del mondo: in Svizzera, se si vuole percorrere l'autostrada si acquista il bollino, se si vuole entrare in città si acquista la *vignette*. In Italia potremmo utilizzare lo stesso sistema: chi vuole entrare in città compra una *vignette* che costa una certa quantità di euro l'anno e il prezzo potrebbe essere differenziato in base al grado di inquinamento del veicolo; in sostanza si tratterebbe di una specie di sovrabollo per chi usa l'auto in città. Credo che quasi nessuno possa permettersi di avere un'auto e non entrare in città; tra l'altro questo è un sistema di facile controllo, basterebbero delle telecamere. Mettere delle porte di accesso alle città come nelle autostrade creerebbe problemi di organizzazione e di gestione non semplici. Come giustamente ricordava la senatrice Donati, in Italia ci sono realtà diverse da quella di Londra, il cui centro è soprattutto occupato dal terziario; pertanto, non è così semplice comprare una casa nel centro di Londra, a meno che non si sia ricchi come Paul Getty.

Uno strumento come quello della *vignette*, invece, sarebbe di uso semplicissimo e avrebbe due effetti importanti: scoraggiare l'uso di auto

con un maggiore impatto ecologico ed ottenere un gettito, che potrebbe essere alternativo a quello dell'accisa sulla benzina, da riutilizzare per finanziamenti iscritti in un fondo nazionale per un progetto di mobilità sostenibile.

Voglio poi ricordare che Torino è capofila del progetto per il potenziamento delle rete di distribuzione del metano. Siamo in attesa da due anni dei primi finanziamenti; vi sono impianti già individuati e costruiti: cinque o sei a Milano, tre a Torino, uno a Palermo. Mi avvalgo di questa occasione per sollecitare, tramite suo, signor Presidente, il ministro Matteoli a finanziare (perché solo di questo si tratta) il progetto; se continuiamo a ritardare il funzionamento degli impianti già costruiti, a causa della mancanza di denaro necessari per farli funzionare, tra non molto verranno demoliti.

Per quanto concerne poi il blocco delle automobili a Torino adottiamo un sistema che tendenzialmente cerca di tener conto delle condizioni meteorologiche, anche se questo non è gradito dai Verdi. Normalmente, per il mercoledì e il giovedì stabiliamo la circolazione con targhe alterne; il lunedì si verificano le condizioni meteorologiche e, salvo casi in cui siano previste condizioni meteorologiche favorevoli oppure la situazione degli inquinanti sia migliorata per effetto del cambiamento di circolazione, si conferma il blocco del traffico. Se vi sono mutamenti rapidi è quasi impossibile tenerne conto mentre si riescono a prevedere abbastanza facilmente situazioni normali. Per il momento siamo riusciti ad evitare situazioni paradossali, come ad esempio la previsione del blocco mentre nevica.

GOGGI. Innanzi tutto, farò riferimento ai piani urbani della mobilità. Anch'io ho partecipato alle riunioni svoltesi per la messa a punto del regolamento sui piani urbani della mobilità. Mi si perdoni la crudezza, ma se a questi piani non sono associati finanziamenti consistenti non si vede perché qualcuno dovrebbe dire alle città come devono essere fatti i PUM. Sappiamo benissimo come farli, secondo le nostre esigenze. Il problema non sta tanto nel regolamento; è necessario sapere se i PUM sono operanti e se sono strumenti utili per realizzare determinati obiettivi, altrimenti ogni città opererà indipendentemente, come ha già fatto Milano, senza un regolamento per orientare la propria fluidificazione. Si tratta, dunque, di uno strumento utilissimo con queste precisazioni.

Abbiamo salutato con grande entusiasmo la legge obiettivo perché rappresenta uno strumento strategico per concedere finanziamenti finalizzati al raggiungimento di obiettivi molto importanti. La legge obiettivo, però, presenta alcune sbavature relative ai tempi di finanziamento e soprattutto riguardo al tipo di opere finanziate. Dal mio punto di vista è giusto che la legge obiettivo non finanzi i parcheggi di interscambio: infatti non comprendo per quale motivo dovrebbe finanziare anche le piccole opere. È giusto, quindi, che si concentri sulle grandi opere, sulle ferrovie, sulle metropolitane e sulle autostrade. Allora però è necessario che si preveda un modo diverso per finanziare le piccole opere perché non si vive

solo con i cenoni di Pasqua e di Natale, c'è anche il panino di tutti i giorni di cui le amministrazioni hanno bisogno soprattutto quando si tratta di opere che non possono essere diversamente finanziate. Il meccanismo previsto nella legge n. 122 del 1989, che finanziava i parcheggi di interscambio sulla base dei contributi in conto interessi, ad esempio, aveva portato ad un bassissimo esborso per lo Stato; era molto efficiente, non finanziava la totalità della spesa ma la rendeva affrontabile da parte delle amministrazioni ed ha portato alla realizzazione di numerosi parcheggi di interscambio. Probabilmente, quindi, c'è bisogno di uno strumento che si occupi anche delle piccole opere che non sono di livello strategico.

Per quanto riguarda le aree metropolitane, condivido pienamente quanto affermato dal sindaco di Torino. Nella mia precedente esperienza di urbanista sono sempre stato contrario a risolvere i problemi per istituzioni perché se un problema si ingrandisce, come il raggio delle aree metropolitane, non lo si può seguire con istituzioni sempre più grandi. A Londra e a Parigi le aree metropolitane sono state realizzate negli anni Sessanta, poi sono state abolite e sostituite da consorzi volontari o da strumenti più flessibili. Penso che ciò dovrebbe essere fatto anche in Italia, abbandonando quella rigidità pianificatoria tipica della sinistra di una volta, per la quale le istituzioni centrali dovevano rappresentare tutti i problemi.

Per quanto riguarda il finanziamento del trasporto pubblico locale, il sindaco Chiamparino prima ha ricordato la proposta dell'ANCI, quella dei tre centesimi di aumento dell'accisa sulla benzina. Devo ricordare, però, che esiste un'altra proposta più articolata avanzata recentemente da Federmobilità, un organismo autocostruito, in modo del tutto trasversale, da alcuni Comuni, Province e Regioni per la gestione della mobilità. Di esso fanno parte il Comune di Milano, il Comune di Bologna (prima delle recenti elezioni, successivamente vi ha partecipato un po' meno), il Comune di Roma, la Regione Emilia, la provincia di Torino ed altri ancora. Tutti questi enti insieme studiano i problemi principali che affliggono chi deve gestire la mobilità indipendentemente dalla dimensione delle istituzioni e dalla collocazione politica. In questa proposta presentata alla stampa un paio di settimane fa sono contenuti molti interventi possibili, non solo l'accisa sulla benzina ma anche una proposta che piacerebbe al Presidente: prevedere un piccolo contributo da parte delle attività produttive dell'area, analogo al *national transports* attualmente esistente in Francia. Alla luce delle tradizioni di finanziamenti statali consolidate in Italia, il contributo previsto in tale proposta è di certo molto piccolo. La proposta è stata firmata dalle confederazioni sindacali, da ASSTRA e ANAV, ma non da Confindustria poiché in essa si faceva riferimento anche a una tassa sulla pubblicità delle autovetture. La proposta in realtà indica tanti modi di agire che non necessariamente devono essere realizzati contemporaneamente.

Ciò che è importante per il settore è che non ci siano finanziamenti *una tantum* ma un flusso finanziario costante (grande o piccolo ma comunque costante) che consenta da una parte di sostenere l'industria che

produce materiale rotabile, che altrimenti vivrebbe anni di attività normale ed altri di attività frenetica, con il relativo problema di aumento dei costi del materiale rotabile (che in Italia costa più che altrove), dall'altra consenta alle pubbliche amministrazioni di predisporre i propri programmi sapendo di poter contare su un finanziamento certo.

Per quanto riguarda lo studio sull'idrogeno, a Milano abbiamo utilizzato la società Zincar, costituita dall'azienda elettrica municipale, ma attualmente per il 51 per cento sotto il controllo del Comune, il cui nome in inglese è l'acronimo delle parole *zero impact, no carbon*. Questa società si propone di studiare, senza necessità di attuazione immediata (per questo si parla anche di idrogeno), la possibilità di trovare fonti di energia non inquinanti e ad impatto zero. Anche noi, quindi, puntiamo sul metano per il breve termine, pur restando la ricerca sull'idrogeno comunque significativa anche perché non esiste soltanto l'idrogeno per autotrazione, che comporta una serie di problemi, ma anche quello per uso stazionario. Ricordo che tempo fa a Milano il gas di città era costituito da idrogeno al 70 per cento e che una rete di tubazioni di idrogeno che alimenti caldaie tipo Vaillant o equivalenti può consentire di azzerare il contributo all'inquinamento da parte dei riscaldamenti. Quindi, stiamo cercando di sviluppare, impiegando tutto il tempo necessario, queste attività. Ci basiamo su una cella a combustibile che produce idrogeno dal metano con un impianto di *reforming*, che può essere quindi erogato da un distributore apposito, con le prime sperimentazioni. Naturalmente quando si parla di idrogeno il problema più grande da affrontare non scaturisce dalla sua applicazione quanto dalla produzione *ab origine* dell'idrogeno stesso, in quanto tutti sappiamo che si ha una produzione economica solo con le centrali nucleari. Questo è il problema che sta alla base dell'idrogeno; infatti la produzione dal metano è abbastanza costosa e porta con sé il problema della anidride carbonica. Questo è l'altro aspetto da considerare.

Per quanto riguarda il *road pricing*, ricordo che il Comune di Milano ha compiuto un apposito studio di fattibilità per applicare l'equivalente del *congestion charge* inglese alla città. In primo luogo, possiamo dire che Londra, in un arco temporale di 7 anni, ha potuto mettere in piedi questo sistema in quanto già disponeva di un servizio di telecamere per la sicurezza, realizzato per tenere testa al terrorismo dell'IRA, con il quale controllava tutte le strade di accesso alla *City*. Si può quindi dire che ha utilizzato i portali che aveva per il pedaggio attualmente in vigore.

Abbiamo verificato che a Milano non sarebbe possibile, né dal punto di vista economico né da quello dell'organizzazione, introdurre un sistema di portali all'ingresso in città. Abbiamo scartato anche il sistema della *vignette* svizzera, perché potrebbe avere l'effetto di incoraggiare l'utilizzo del mezzo privato per ammortizzare il costo di questa sorta di bollo annuale. Nella stessa Londra il prezzo del *congestion charge* viene pagato tutti i giorni, in quanto non esiste alcuna forma di abbonamento proprio allo scopo di disincentivare i cittadini. Abbiamo pensato di utilizzare il sistema della *vignette* per i mezzi commerciali euro zero che accedono al centro, perché ciò potrebbe diventare un incentivo per un loro ricambio

con mezzi meno inquinanti che non devono pagare questo bollo; comporterebbe, quindi, un cambiamento nel bilancio economico.

L'unica ipotesi consistente e possibile di *road pricing* sarebbe stata quella di posizionare telecamere nella Cerchia dei Bastioni, ossia nella parte interna della città, per controllare da quel punto l'ingresso nell'area metropolitana. Tuttavia, abbiamo rilevato che ciò sarebbe possibile solo dopo aver realizzato una serie di interventi che a Londra sono stati già compiuti, ossia un controllo molto più severo della sosta e delle corsie preferenziali, nonché una riduzione dei punti di accesso al centro basandosi su una diversa organizzazione del sistema di circolazione canalizzata, sistema che peraltro si pensava di mettere in atto in questi anni ma che poi si è deciso di non realizzare prima delle elezioni comunali. Per questo motivo e per via di problemi politici, il sindaco ha deciso di rinviare *sine die* la realizzazione del sistema di *road pricing*, restando però a disposizione della prossima Giunta comunale come studio molto dettagliato ed esecutivo.

In base all'esperienza maturata negli ultimi anni, incomincia ad intravedersi un sistema che potrebbe essere diverso e che potrebbe, da un certo punto di vista, superare anche gli inconvenienti del *road pricing* alla londinese. Quando si abituano i cittadini a pagare il pedaggio e ad includere questa spesa nel proprio bilancio, lo si utilizza in misura maggiore. Già a Londra si è registrato prima una diminuzione del 25 per cento e poi un successivo aumento del traffico. Si pensa, quindi, di aumentare il pedaggio per riuscire a mantenere bassa la percentuale del traffico.

Abbiamo studiato tre aspetti. A Milano non si è mai fatto pagare la sosta ai residenti. Questo potrebbe rappresentare un grosso disincentivo, soprattutto per il fatto che oggi utilizziamo strisce gialle e blu per separare lo spazio destinato ai residenti da quello destinato al traffico operativo, che tariffiamo. In mancanza di un pagamento della sosta da parte dei residenti, dopo un certo periodo di tempo l'effetto di questa misura si ridurrebbe, in quanto coloro che sono in possesso di un *box* o di un posto in un'autorimessa, nel momento in cui hanno il contrassegno di residente, lo abbandonano e utilizzano quello su strada. L'intervento diventa quindi meno efficace.

Abbiamo pensato alla costruzione di parcheggi sotterranei, anche attraverso lo sfruttamento del *project financing*, allo scopo di ridurre largamente quelli in superficie. Abbiamo in previsione di costruire nel centro della città un numero di parcheggi sotterranei pari al numero di quelli in superficie esistenti attualmente. Quindi, il prossimo sindaco – anche i nostri interventi hanno tempi molto lunghi, nonostante il sindaco sia anche commissario, a causa delle procedure che la sovrintendenza ha in questo campo – potrebbe decidere che non si posteggia più nel centro di Milano in superficie e che ciò sarà permesso solo ai residenti e ai mezzi operativi di carico e scarico. Contemporaneamente stiamo cercando di studiare l'ipotesi di strade sotterranee a pedaggio per l'accesso alla città. Abbiamo ricevuto due proposte da parte di privati ed una di esse sta per diventare di pubblica utilità. Siamo, infatti, riusciti a chiudere il piano finanziario. Questo vuol dire poter in futuro usufruire di una piccola rete di strade sot-

terranee a pedaggio che porta all'interno della città e, quindi, disincentivare in modo molto più severo il traffico in superficie. A questo punto non si diminuirebbe l'accesso e avremmo la possibilità di manovrare il costo della sosta e del pedaggio nelle strade sotterranee, nonché i provvedimenti restrittivi della circolazione in superficie. Si eviterebbe in tal modo un sistema come quello del *road pricing* e si otterrebbero risultati migliori. Se dovessi dare consigli a tal proposito al prossimo sindaco, gli consiglierei di approfondire questa possibilità piuttosto che adottare il sistema di *road pricing* di tipo londinese.

Da ultimo, per quanto riguarda il metano, confermo quanto ha detto il sindaco Chiamparino. Esiste però un problema: molte aziende che possono realizzare distributori a metano si tirano indietro in quanto pensano di non avere un mercato sufficiente. Ci sono distributori pronti, con gestori che prima si candidano e poi si tirano indietro o ci chiedono sufficienti garanzie. È un circolo vizioso che in qualche modo bisogna spezzare.

Per quanto riguarda i parcheggi, devo dire che a Milano abbiamo sfruttato sino in fondo la possibilità di costruire parcheggi residenziali utilizzando i finanziamenti dei residenti. Cooperative di residenti e di imprese possono fare domanda per realizzare parcheggi in qualsiasi area della città. Nel 2000 abbiamo addirittura modificato il modo di predisporre il programma urbano dei parcheggi, che prima prevedeva localizzazioni rigide, individuando sola aree con un dimensionamento e lasciando libera la possibilità di avanzare proposte su qualsiasi area pubblica. Abbiamo fatto tre bandi, uno nel 1997, uno nel 2002 ed un altro nel 2004, per il numero di posti auto che prima ho ricordato; attualmente sono aperti 120 cantieri in diversa fase di avanzamento lavori e abbiamo realizzato circa 3.926 posti. In realtà, sono ammesse le domande presentate da parte dei privati anche al di fuori dei bandi emanati dall'amministrazione. Sono stati infatti ugualmente accettati i progetti di parcheggi residenziali proposti da alcuni operatori che non erano previsti nei nostri bandi. In alcuni casi, le domande vengono rifiutate perché magari ci sono situazioni di fatto che impediscono la realizzazione dei progetti, come la presenza di sottoservizi che non possono essere spostati, oppure il fatto che determinate aree non siano di proprietà del Comune di Milano. Abbiamo avuto per esempio grossi problemi con aree di proprietà del demanio, che non siamo ancora riusciti ad ottenere, nonostante le promesse che ci sono state fatte. In tali casi, allora, le richieste vengono respinte.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il contributo offerto ai nostri lavori.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,40.

€ 1,00