

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1266

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PASTORE, CHERCHI, AMADEI FERRETTI, BOCCHI, PALOPOLI, CERRINA FERONI, ALASIA, BENEVELLI, BERNARDI ANTONIO, BORGHINI, CALONACI, CANNELONGA, CARDINALE, CECI BONIFAZI, CHELLA, CIANCIO, CUFFARO, COMINATO, DI GIOVANNI, DONAZZON, GELLI, GIOVAGNOLI SPOSETTI, GRADI, GRADUATA, GRASSUCCI, GROTTOLA, LANFRANCHI CORDIOLI, MAINARDI FAVA, MONTANARI FORNARI, OLIVI, PERNICE, PICCHETTI, PROVANTINI, RICCARDI, RIDI, RONZANI, PROIETTI, SALATIELLO, SASTRO, TAGLIABUE, TREBBI ALOARDI**

*Presentata il 3 febbraio 1984*

**Norme relative al contenuto di piombo nella benzina per i motori ad accensione comandata destinati alla propulsione degli autoveicoli**

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'inquinamento da piombo ha subito in questi anni un aggravamento tale da diventare ormai un elemento di pericolo per la salute dei cittadini, anche per coloro che apparentemente sono meno esposti.

Già nel giugno del 1979 il laboratorio di igiene e profilassi di Bologna, in uno studio pubblicato dalla Società botanica italiana, evidenziava che i valori di piombo, rilevati dalle analisi effettuate sui fiori di tiglio dei viali della circonvallazione della città di Bologna, erano assolutamente patologici in quanto variavano da un minimo di 51 mcg per chilogrammo di fiori sino a 793 mcg per chilogrammo; (per avere la dimensione di che cosa questi numeri significhino, ricorderemo che il valore massimo ingeribile con gli alimenti è stato stabilito dalla Commissione

mista FAO-OMS in 3 mcg alla settimana per un soggetto dotato di un peso corporeo di 70 chilogrammi).

È seguita a questo studio la relazione pubblicata a Lussemburgo nel settembre del 1980 a cura della Commissione delle Comunità europee (Direzione generale occupazione e affari sociali); detta relazione metteva in rilievo i dati rilevati da numerosi laboratori provinciali di igiene e profilassi e fatti propri dall'Istituto superiore di sanità.

La relazione sopra citata evidenziava che in tutte le città italiane prese in esame (Venezia, Milano, Sassuolo, Paderno, Bologna, Roma, Torino e Napoli) tutti i soggetti esposti presentavano livelli di piombemia non conformi alle direttive CEE e che addirittura per i soggetti non esposti si verificava un superamento dei

livelli CEE in quattro delle otto città esaminate (e precisamente a Paderno, Sassuolo, Bologna e Torino); in questo contesto risultavano particolarmente gravi i dati relativi alla città di Torino, la cui situazione si colloca tuttora ben oltre i limiti di guardia, stabiliti dalla CEE.

Se non si vuole che la situazione degeneri bisogna correre ai ripari, determinando, in primo luogo, le cause della produzione del piombo ambientale; ora è noto che, a giudizio di tutti gli esperti e studiosi del settore, il 90 per cento dell'inquinamento atmosferico da piombo è dovuto agli scarichi delle auto, è dovuto cioè all'alto tenore di composti di piombo presenti nella benzina.

Esistono, per la verità, anche altre sorgenti inquinanti ambientali che, per ragioni di brevità, intendiamo soltanto elencare; ci riferiamo, in particolare a:

- a) presenza di piombo nelle vernici;
- b) persistenza di tubazioni di piombo per la conduzione delle acque potabili;
- c) impiego di scatolame (per cibi conservati) con saldature contenenti tracce di piombo.

Queste cause, anche se non vanno certamente sottovalutate, assumono tuttavia una importanza marginale, rispetto alla causa inquinante di gran lunga più importante e significativa, rappresentata, appunto, dagli scarichi delle auto, contenenti composti di piombo in quantità notevole, se non addirittura massiccia.

È noto, ormai, il percorso seguito dal piombo liberato dai tubi di scappamento delle automobili per giungere all'organismo umano. Sotto forma di particelle dell'ordine del micron (un millesimo di millimetro) esso ricade nell'ambiente circostante, facendo registrare forti concentrazioni sia sui terreni che nelle coltivazioni vicine a grandi arterie di comunicazione e ad agglomerati urbani. Le particelle più leggere riescono a galleggiare nell'aria per molto tempo e si depositano un po' dovunque sulla terra; non altrimenti si spiegherebbe l'« impennata »

della concentrazione di piombo nei ghiacciai della Groenlandia registrata dopo il 1945, dopo cioè la diffusione del trasporto con autovetture.

L'organismo umano introduce dunque il piombo sia attraverso l'apparato respiratorio sia attraverso quello digerente, mediante i cibi che sono stati esposti direttamente all'inquinamento o che hanno accumulato piombo nella « catena alimentare ».

Per quanto concerne i danni indotti da elevate piombemie e, più ancora, da una intossicazione cronica da piombo (saturismo) desideriamo ricordare che una vasta letteratura medica documenta, senza ombra di dubbio, i danni provocati da eccessive assunzioni di piombo; sono descritte alterazioni delle funzioni cerebrali ed emopoietiche; ma soprattutto vi sono fondati sospetti che anche dosi inferiori a quelle che producono danni immediatamente rilevabili, siano pericolose, alla lunga, per gruppi di individui più sensibili (per esempio: i bambini); recenti indagini condotte negli USA su oltre 2.000 bambini (Meedleman e collaboratori) hanno evidenziato infatti che ad alti livelli di piombo nei denti dei bambini corrispondono quozienti di intelligenza più bassi; nel gruppo a massima percentuale di piombo, il numero dei bambini mentalmente ritardati è risultato doppio rispetto al gruppo a percentuale minima.

Ma i danni arrecati dal piombo, presente nella benzina, non si fermano a questo punto: il piombo impedisce infatti l'applicazione dei filtri catalitici; è noto che i filtri catalitici rappresentano il sistema più efficace per abbattere parte degli inquinanti prodotti dalle automobili (monossido di carbonio, ossido d'azoto ed idrocarburi incombusti).

In altri termini l'applicazione di questi accorgimenti agli autoveicoli permetterebbe un drastico abbattimento dell'inquinamento atmosferico in numerose zone urbane italiane; il costo dei filtri catalitici non è elevato rispetto a quello complessivo dell'automobile e, se di buona qualità, il filtro può durare a lungo, a patto però che non vi sia piombo nella

benzina, che rapidamente « avvelena il filtro » ed inibisce la sua capacità di depurazione; possiamo quindi sinteticamente affermare che la presenza dei composti di piombo nella benzina non è solo lesiva di per sé, ma, a sua volta, determina un inquinamento da altri prodotti in quanto questi non possono essere abbattuti dagli strumenti tecnici oggi a nostra disposizione.

Si impongono pertanto nuove norme legislative rivolte progressivamente a diminuire e ad eliminare il piombo dalla benzina.

Desideriamo ricordare, a questo proposito, che molti Paesi (USA, URSS, Giappone, Australia) hanno preso drastici provvedimenti, limitando rigidamente o eliminando del tutto il piombo tetraetile dalla benzina; il Parlamento europeo, inoltre, ha adottato recentemente una risoluzione in cui ha invitato gli Stati membri ad abbassare il livello massimo di piombo nella benzina a 0,15 grammi per litro entro il 1985, mettendo così in soffitta la ridicola limitazione inferiore che era stata fino ad allora mantenuta (la percentuale di piombo poteva andare infatti da 0.15 a 0.4 grammi per litro); infine, proprio in questi mesi, è in discussione tra i Paesi della CEE una proposta per la soppressione totale del piombo.

L'Italia è uno dei pochi Paesi sviluppati a conservare un elevato tenore di piombo nella benzina (0.4 grammi per litro); per le considerazioni sopra esposte è pertanto necessario (anzi urgente) addivenire ad una nuova disciplina legislativa dell'intera materia.

Desideriamo ricordare in tal senso che, secondo recenti prese di posizione dell'ANFIA (Associazione nazionale tra le industrie automobilistiche), l'industria automobilistica nazionale è disponibile alla limitazione del piombo nelle benzine fino alla sua eliminazione, purché siano mantenute le attuali caratteristiche dei combustibili; secondo l'ANFIA è assolutamente necessario avere combustibili a 97/98 ottani, anche senza piombo, per

permettere all'industria automobilistica di continuare a progettare motori ad elevata efficienza energetica con adeguate prestazioni.

Il problema tecnico che si pone pertanto davanti all'industria automobilistica nazionale ed all'industria della raffinazione dei petroli è quello di ottenere una benzina ad alto numero di ottani attraverso l'uso di nuovi antidetonanti, che vengano a sostituire interamente il piombo tetraetile; la ricerca di additivi alternativi al piombo è già in corso, anzi è in fase di avanzata evoluzione, come è dimostrato anche dal fatto che molti paesi (tra cui gli USA ed il Brasile) hanno già raggiunto questo obiettivo.

La nostra proposta di legge è rivolta quindi a ridurre immediatamente il tenore massimo di piombo nella benzina a 0,15 grammi per litro (articolo 1) e ad eliminare totalmente il piombo dalla benzina a decorrere dal 1° gennaio 1986.

All'articolo 2 viene precisato che la riduzione e la successiva abolizione del tenore di piombo non deve comportare un aumento delle quantità di altri inquinanti o un deterioramento della qualità di benzina.

L'articolo 3 prevede la nomina di una commissione tecnico-scientifica avente il triplice compito di formulare proposte per la sorveglianza biologica della popolazione contro il rischio di saturnismo, di individuare le modalità per la completa eliminazione del piombo dalla benzina, e di affrontare la ricerca per l'individuazione di succedanei al piombo tetraetile.

All'articolo 4 viene precisato che è compito del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato indicare, con proprio decreto, i sostituenti dei composti di piombo, impiegabili nella benzina a scopo antidetonante.

L'articolo 5 prevede le pene e le ammende da erogare in caso di inosservanza delle norme di legge.

L'articolo 6, infine, disciplina, in modo corretto, l'annoso problema della tito-

---

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

---

larità delle competenze in tema di controlli e sorveglianza sull'attuazione del dispositivo legislativo.

Onorevoli colleghi, la presente proposta di legge assume una notevole impor-

tanza nel settore della sicurezza ambientale e nella lotta contro l'inquinamento; anche per questa ragione (che è scelta di civiltà e di progresso) ne raccomandiamo la sollecita approvazione.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

A decorrere dalla data del 1° gennaio 1986 non è consentita la presenza di composti di piombo nella benzina.

A decorrere dalla stessa data, è consentita soltanto l'immatricolazione di autoveicoli in grado di essere alimentati con carburanti privi di composti di piombo.

A decorrere dall'entrata in vigore della presente legge, il tenore massimo consentito di composti di piombo, calcolato in piombo, nella benzina, immessa sul mercato, è fissato in 0,15 grammi per litro.

## ART. 2.

La riduzione e l'eliminazione del piombo nella benzina, di cui all'articolo precedente, non deve comportare un aumento delle quantità di altri inquinanti o un deterioramento della qualità della benzina.

## ART. 3.

Entro sessanta giorni dalla data di approvazione della legge, ai fini di:

a) formulare proposte relative alle misure da adottare per la sorveglianza biologica della popolazione contro il rischio di saturnismo;

b) individuare le modalità per la completa eliminazione del piombo dalla benzina;

c) indicare i sostituenti dei composti di piombo impiegabili;

è nominata con decreto del Ministro della sanità di concerto con il Ministro dell'in-

dustria, del commercio e dell'artigianato e con il Ministro dei trasporti, una commissione tecnico-scientifica, presieduta dal direttore generale dell'igiene pubblica del Ministero della sanità e così composta:

1) da un rappresentante del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

2) da un rappresentante del Ministero dei trasporti;

3) da un rappresentante del Consiglio nazionale delle ricerche;

4) da un rappresentante dell'Istituto superiore di sanità;

5) da un rappresentante dell'ANFIA (Associazione nazionale fra gli industriali dell'auto);

6) da un rappresentante dell'ENI;

7) da tre esperti designati dalle regioni;

8) da tre esperti designati dall'ANCI;

9) da tre esperti designati dalle organizzazioni sindacali del settore maggiormente rappresentative a livello nazionale.

Esercita le funzioni di segretario un funzionario del Ministero della sanità.

La commissione tecnico-scientifica, di cui al presente articolo, deve far pervenire le conclusioni dei suoi lavori ai Ministeri competenti entro sei mesi dal suo insediamento.

#### ART. 4.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con proprio decreto, indica i sostituenti dei composti impiegabili nella benzina a scopo antidetonante.

## ART. 5.

Chiunque immette sul mercato benzina con tenore di piombo superiore al limite massimo consentito dalle norme della presente legge è punito con l'amenda da lire un milione a cinque milioni e con l'arresto fino ad un anno.

## ART. 6.

Le funzioni di controllo e di sorveglianza sull'attuazione della presente legge sono attribuite al sindaco, in quanto autorità sanitaria locale, ai sensi dell'articolo 13 della legge 23 dicembre 1978, n. 833.

Il sindaco, nell'espletamento delle funzioni di cui al precedente comma, si avvale dell'opera del personale tecnico ed amministrativo dell'unità sanitaria locale, di rispettiva competenza territoriale.

Il Ministro della sanità può procedere, in qualunque momento, a mezzo di propri tecnici, a rilievi ed a indagini idonee all'attuazione della presente legge.