

CAMERA DEI DEPUTATI N. 301

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CALZOLAIO, BANDOLI, CAMOIRANO, LORENZETTI, ZAGATTI,
GERARDINI, DE SIMONE, ALOISIO, BARGONE, BARTOLICH, VIGNI**

Norme per incentivare la diffusione di veicoli e carburanti
a minore tasso di inquinamento ambientale e in materia di
sicurezza dei veicoli a motore

Presentata il 20 aprile 1994

ONOREVOLI COLLEGGHI! — « Non v'è dubbio che, tra i problemi ambientali, l'inquinamento dell'aria, oltre ad essere uno fra i più rilevanti, è fra quelli che vengono percepiti con maggiore immediatezza e per i quali i cittadini chiedono con più insistenza interventi di risanamento ». Con queste parole inizia il capitolo dedicato a « L'aria » della Relazione sullo stato dell'ambiente nell'ormai lontano del 1989, redatta dal Ministero dell'ambiente.

Ed è certamente vero che ormai il problema della qualità dell'aria, soprattutto nei grandi centri urbani, sta assumendo sempre più rilevanza: gli anni '90, dal punto di vista ambientale, saranno probabilmente ricordati come gli anni dell'emergenza-aria (le ordinanze dei Ministri dell'ambiente e per le aree urbane, le targhe alterne, le limitazioni all'accensione degli impianti di riscaldamento, eccetera) in città come Milano, Torino, Napoli, Roma e tutte le altre aree metropolitane e non solo.

E citiamo Milano e Torino, in modo particolare, per il fatto che in queste due città, dotate di un sistema di monitoraggio funzionante, si conoscono i dati del livello di inquinamento dell'aria. Purtroppo in molte altre grandi città italiane non esiste una rete stabile, funzionante ed attendibile, di monitoraggio della qualità dell'aria oppure si sta provvedendo alla sua realizzazione o messa a punto con molto ritardo.

Questo fatto evidenzia in modo drammatico l'arretratezza con la quale il nostro Paese si appresta ad affrontare quella che sarà probabilmente l'emergenza dei prossimi mesi e dei prossimi anni. Tale ritardo è ancora più evidente se paragonato a quanto è già stato approntato e a quanto si sta predisponendo in altri Paesi.

Ad esempio, già nel 1986, il Consiglio federale svizzero ha adottato una « Strategia contro l'inquinamento atmosferico », il cui obiettivo minimo dichiarato è quello di far scendere le emissioni, entro il 1995, ai livelli del 1960.

Attraverso un insieme di misure normative (quali ad esempio l'obbligo del controllo periodico dei veicoli in circolazione e dei loro gas di scarico, l'isolamento termico degli edifici, limiti di velocità più restrittivi, rinuncia all'estensione della rete stradale, eccetera) viene previsto che le emissioni di inquinanti, entro il 2000, diminuiranno per gli idrocarburi del 15 per cento; per l'anidride solforosa e gli ossidi di azoto di circa il 35 per cento.

Inoltre, corollario fondamentale a tutta la strategia, è l'attenzione alla funzionalità degli organismi di monitoraggio e controllo, individuati come cardine per il raggiungimento degli obiettivi. Altro esempio, ormai famoso, è il piano anti-inquinamento predisposto dal *South coast air quality management district*, l'organismo che controlla la qualità dell'aria nella contea della California e che comprende la città di Los Angeles.

Il Piano, una volta approvato dall'EPA (*Environmental protection agency*) ha come obiettivo di raggiungere entro diciotto anni, il rispetto degli *standard* federali di

emissioni riguardo sia all'ozono sia agli altri gas inquinanti.

Il Piano, articolato in tre fasi temporali, prevede una serie di norme molto rigorose riguardo al numero degli autoveicoli per nucleo familiare. Nell'ultima fase del Piano per tutti gli autoveicoli sarà obbligatoria la trazione elettrica, l'uso del carburante al metanolo per tutti i veicoli a noleggio e per gli autobus, un sistema di controlli pubblici molto severo sui componenti chimici di vernici, solventi, cosmetici, eccetera.

Inoltre, recentemente, è stato approvato il *Clean air bill*: una legge valida in tutti gli Stati Uniti, che fissa degli *standard* inimmaginabili fino a qualche tempo fa per combattere l'inquinamento delle auto, le piogge acide e il buco nell'ozono. In particolare, per il settore auto è prevista l'installazione sulle vetture di sistemi di controllo che durino almeno dieci anni. Le emissioni di biossido di azoto dovranno essere ridotte del 60 per cento e quelle di ossido di carbonio del 40 per cento entro il 2003.

Ma torniamo in Italia, per descrivere, attraverso l'evidenza dei numeri, le caratteristiche del fenomeno « inquinamento atmosferico ».

Secondo le stime del Ministero dell'ambiente, nel 1986, in Lombardia si sono avute le seguenti emissioni:

ossidi di zolfo 295.560 tonnellate; ossidi di azoto 215.150 tonnellate; particelle sospese 62.840 tonnellate; monossido di carbonio 872.980 tonnellate; composti organici volatili 122.800 tonnellate.

Per tutti gli inquinanti presi in esame, a livello regionale, la Lombardia detiene il non certo invidiabile primato di essere la regione con la quota più alta, assoluta e in percentuale, di emissioni.

In totale, quasi 1 milione e mezzo di tonnellate di gas inquinanti immessi nell'atmosfera.

Ma la situazione è grave anche in altre regioni, e soprattutto nei grandi centri urbani, e gli imputati principali sono sicu-

ramente gli autoveicoli e gli impianti termici.

Secondo i dati della ultima relazione sullo stato dell'ambiente, pubblicata nel marzo del 1992, si sarebbero avute, in tutto il territorio nazionale, le seguenti emissioni nel 1989:

ossidi di zolfo 1.981.700 tonnellate; ossidi di azoto 1.933.800 tonnellate; particelle sospese 548.800 tonnellate; monossido di carbonio 6.589.300 tonnellate; composti organici volatili 2.006.300 tonnellate.

Si pensi che il settore trasporti in Italia, nel 1985, si stima abbia contribuito all'immissione in atmosfera di:

947.000 tonnellate di NO^x, 1.067.000 tonnellate di HC, 5.701.000 tonnellate di CO, 78.449.000 di CO², 98.600 tonnellate di SO₂, 6.400.000 tonnellate di Pb.

Per quanto riguarda, inoltre la CO², oltre al dato in quantità assoluta, ricordiamo le stime settoriali in termini di percentuale di attribuzione: il 30,7 per cento è attribuito alle produzioni di energia elettrica, il 28,8 per cento ai trasporti, il 19,7 per cento ai settori residenziale e terziario, il 17,8 per cento all'industria e il 3 per cento all'agricoltura.

Dalla coscienza di questa situazione, dalla gravità dei numeri fin qui elencati e dalla valutazione delle carenze e del parziale insuccesso delle norme fin qui emanate, prende spunto la presente proposta di legge.

In modo particolare condividiamo quanto scritto da Gianfranco Amendola a proposito della legge 13 luglio 1966, n. 615, la cosiddetta legge antismog, e cioè che: « In generale si può dire che i difetti principali della legge consistono nella eccessiva frammentazione delle competenze, nella creazione di nuovi organi non in grado di funzionare, nell'assenza di finanziamenti, nell'assenza di previsioni di organi tecnici di controllo ».

Proprio su questi ultimi elementi è fondata la nostra proposta: voler costituire un sistema unico, a livello nazionale, di controllo sulle emissioni degli autoveicoli.

Un sistema di controllo inserito in un circuito virtuoso formato da: *standard* di qualità - *standard* di emissioni - certezza del controllo - prescrizioni - adeguamento - sanzioni. Un circuito che noi pensiamo possa far nascere anche un rapporto diverso, sia d'uso che di manutenzione, da parte dei cittadini nei confronti dell'auto.

Soprattutto un circuito che consente comunque di tenere sotto osservazione e di intervenire direttamente e in tempo reale, a livello prescrittivo, su una rilevantissima fonte d'inquinamento. Questo rappresenterebbe un notevole passo in avanti rispetto all'attuazione di una reale politica di prevenzione e diminuzione delle emissioni. Anche in ragione del fatto che le misure contenute nella presente proposta di legge tengono conto delle esperienze più avanzate, ma riproducibili su vasta scala, che si stanno realizzando in Italia. Parliamo, ad esempio, dei controlli sugli autoveicoli che in base ad accordi volontari con le case automobilistiche si stanno realizzando in molte città.

Inoltre avendo inserito anche la sicurezza tra i parametri da sottoporre a controllo periodico, intendiamo tutelare e preservare i cittadini dai numerosi incidenti che ogni anno si verificano nel nostro Paese.

Ci riferiamo agli incidenti su strada provocati dal cattivo funzionamento degli autoveicoli (freni, gomme, assetto, eccetera) e dunque pensiamo alla sicurezza degli automobilisti, ma più in generale alla sicurezza dei pedoni e dei cittadini.

Descrizione del contenuto degli articoli.

Con l'articolo 1 si definisce la qualità merceologica dei combustibili e dei carburanti (problema dei tempi).

L'articolo 2 stabilisce che mediante lo strumento dell'accordo di programma, promosso dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, siano effettuati controlli periodici sulla qualità merceologica dei combustibili e dei carburanti sia nella fase di raffinazione sia in quella di distribuzione alla pompa.

Con l'articolo 3 vengono definite le sanzioni per l'immissione sul mercato di combustibili e carburanti aventi caratteristiche diverse da quelle stabilite dalla presente legge.

Con l'articolo 4 si stabiliscono i livelli di responsabilità e le sanzioni per chi non si attiene alle disposizioni in materia di sicurezza dei veicoli.

L'articolo 5 disciplina l'impiego della benzina senza piombo, consentendolo solamente alle autovetture munite di marmitta catalitica o altri dispositivi equivalenti.

Con l'articolo 6 viene stabilito che il pagamento della tassa automobilistica dovrà essere commisurato alla classe qualita-

tiva del veicolo determinata attraverso il sistema di controlli degli *standard* previsti dalla legge. Da questo consegue anche la soppressione della tassa speciale sulle autovetture alimentate a metano (articolo 7).

Con l'articolo 8 vengono previste alcune misure finalizzate alla sorveglianza della salute della popolazione e degli operatori del settore.

Infine, l'articolo 9 stabilisce che ogni provvedimento adottato dalle autorità, nel settore d'intervento della presente legge, dovrà essere portato a conoscenza dei cittadini con adeguate forme di pubblicità e di informazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Qualità dei combustibili e dei carburanti).

1. Ai sensi della presente legge si intende per benzina qualsiasi olio minerale volatile destinato al funzionamento dei motori a combustione interna e ad accensione comandata, prodotto in conformità con gli *standard* fissati dalla presente legge per la propulsione dei veicoli. Essa si distingue in:

a) benzina senza piombo: qualsiasi benzina con un contenuto massimo di idrocarburi aromatici pari al 30 per cento in volume, con un contenuto massimo di benzene pari all'1 per cento in volume e con un contenuto in composti di piombo, calcolato in piombo, non superiore a 0 grammi di piombo per litro;

b) benzina a basso contenuto di piombo: qualsiasi benzina con un contenuto massimo di idrocarburi aromatici pari al 30 per cento in volume, con un contenuto massimo di benzene pari all'1 per cento in volume e con un contenuto di composti di piombo, calcolato in piombo, non superiore a 0,15 grammi di piombo per litro.

2. Il contenuto di benzene e di idrocarburi aromatici è determinato mediante gascromatografia con colonna polare e *standard* interno.

3. Il primo comma dell'articolo 12 della legge 13 luglio 1966, n. 615, come modificato dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 1982, n. 400, è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal 1 gennaio 1995, per il funzionamento degli impianti termici, con potenza termica al focolare uguale o superiore a 30.000 Kcal/h, destinati al riscaldamento delle abitazioni o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari,

sono ammessi soltanto i seguenti combustibili:

- a) combustibili gassosi (metano e simili);
- b) distillati di petrolio (kerosene, gasolio e simili) con contenuto in zolfo non superiore allo 0,1 per cento in volume;
- c) legna ».

4. Dopo il primo comma del citato articolo 12 della legge n. 615 del 1966, sono inseriti i seguenti:

« A decorrere dal 1° gennaio 1995 il gasolio utilizzato per alimentare gli impianti termici destinati al riscaldamento delle abitazioni o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari non deve essere colorato.

È fissato al 1° gennaio 1996 il termine di adeguamento per gli impianti termici destinati al riscaldamento delle abitazioni o alla produzione di acqua calda per usi igienico-sanitari e alimentati da:

- a) coke metallurgico e da gas;
- b) antracite e prodotti antracitosi;
- c) carbone di legna ovvero qualsiasi tipo di carbone ».

5. L'articolo 13 della legge 13 luglio 1966, n. 615, come modificato dall'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 1982, n. 400, è abrogato.

6. A decorrere dal 1° gennaio 1995 il gasolio commercializzato e utilizzato come carburante di veicoli a motore non deve essere colorato e non può avere un contenuto in zolfo superiore allo 0,1 per cento in volume.

7. Le autorità statali o regionali, rispettivamente competenti per la rete autostradale e per la rete ordinaria, provvedono ad assicurare la distribuzione con ripartizione equilibrata su tutto il territorio nazionale della benzina priva di piombo. Le norme di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro per il coordinamento

delle politiche comunitarie 28 maggio 1988, n. 214, in contrasto o difformi con quanto previsto nel presente articolo, sono abrogate.

8. Le benzine per autoveicoli di cui al presente articolo possono essere messe in vendita con alcool etilico anidro denaturato da materie prime agricole in una percentuale non superiore al 10 per cento in volume; le benzine per autoveicoli di cui al comma 1 possono essere altresì miscelate in una percentuale non superiore al 15 per cento in volume con additivi ossigenati a base di alcool etilico anidro denaturato da materie prime agricole.

9. L'alcool etilico anidro denaturato da materie prime agricole usato per la miscelazione deve avere una gradazione non inferiore a 99,9 per cento in volume alla temperatura di 20 gradi centigradi.

10. L'alcool etilico anidro denaturato da materie prime agricole usato per la miscelazione con la benzina deve avere la seguente composizione:

a) acqua: massimo 0,01 per cento del volume;

b) denaturante: deve essere usata benzina priva di piombo in ragione del 5 per cento in volume.

11. L'alcool etilico anidro denaturato da materie prime agricole usato in miscela con la benzina come carburante per auto-trazione o utilizzato per produrre additivi ossigenati non è soggetto all'imposta di fabbricazione sugli spiriti, ai diritti erariali speciali nonché al trattamento fiscale previsto all'articolo 11 della legge 31 dicembre 1962, n. 1852, come da ultimo modificato dall'articolo 5 del decreto-legge 30 settembre 1989, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 novembre 1989, n. 384.

12. A decorrere dal 1° gennaio 1996 è consentita la vendita soltanto di benzina avente le caratteristiche merceologiche definite dal presente articolo.

13. Il Governo, sulla base delle informazioni scientifiche in campo igienico, sanitario ed ambientale nonché in relazione ai progressi tecnologici nel settore della raffi-

nazione e della ingegneria motoristica, periodicamente assume iniziative, anche legislative, al fine di migliorare la qualità degli *standard* merceologici dei carburanti e dei combustibili.

ART. 2.

(Controlli sulla qualità dei combustibili e dei carburanti).

1. Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, d'intesa con il Ministro dell'ambiente e con il Ministro delle finanze, avvalendosi degli uffici provinciali dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del nucleo ecologico dei Carabinieri e delle sezioni territoriali degli uffici tecnici delle imposte di fabbricazione, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, promuove un accordo di programma finalizzato al controllo periodico della qualità merceologica dei combustibili e dei carburanti sia al termine del processo di raffinazione sia durante la vendita alla pompa di distribuzione, in relazione agli *standard* e alle norme contenute nella presente legge.

ART. 3.

(Sanzioni).

1. Chiunque immetta in mercato carburanti e combustibili, disciplinati dalla presente legge, con caratteristiche merceologiche diverse da quelle determinate dall'articolo 1, è punito con l'ammenda da lire 1 milione a lire 10 milioni e con l'arresto sino ad un anno, nonché con la sospensione della autorizzazione alla produzione o al commercio per un massimo di sessanta giorni.

ART. 4.

(Responsabilità e sanzioni in riferimento alla sicurezza dell'autoveicolo).

1. Ferma restando ogni ipotesi di responsabilità per negligenza, la casa produttrice ed il soggetto che ha svolto l'atti-

vità di certificazione sulla sicurezza del veicolo sono solidalmente responsabili dei danni derivanti dalla circolazione dell'autovettura certificata non conforme agli *standard* di sicurezza, ivi compresi quelli ambientali, se non provano di avere effettuato tutti i controlli previsti per il rilascio delle certificazioni. La prova può essere data anche attraverso forme di coinvolgimento del soggetto certificato per la verifica della effettività dell'attività di certificazione svolta.

2. L'assenza della certificazione o la non conformità dell'autovettura agli *standard* di sicurezza, anche ambientale, comportano la sospensione immediata della libertà di circolazione del veicolo a motore. L'autoveicolo fermato deve essere ricoverato nel più vicino posto di soccorso stradale a cura dell'autorità verbalizzante.

3. Il soggetto alla guida dell'autoveicolo privo della documentazione attestante l'avvenuta certificazione è punito, per il solo fatto della mancanza di documentazione sul mezzo circolante, con una sanzione amministrativa pari al costo del controllo per la certificazione.

4. Il provvedimento di reimmissione in circolazione viene rilasciato dall'autorità di pubblica sicurezza del luogo ove ha la residenza il proprietario, a seguito della presentazione della certificazione, o di certificazione sostitutiva rilasciata dall'Ispettorato della motorizzazione civile.

5. Le eventuali spese di certificazione, le spese di soccorso e dell'attività amministrativa sono integralmente a carico del responsabile civile della circolazione del veicolo a motore e devono essere corrisposte anteriormente al rilascio del provvedimento di reimmissione in circolazione del veicolo.

6. È abrogato il quarto comma dell'articolo 2054 del codice civile.

7. È fatto obbligo al soggetto che svolge l'attività di certificazione di provvedere allo smaltimento delle marmitte catalitiche esauste o degli altri dispositivi equivalenti sostituiti in sede di certificazione, secondo la classificazione e le metodologie di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n. 915, concernente lo smaltimento dei rifiuti tossici

e nocivi. I soggetti che provvedono per qualsiasi causa alla sostituzione di marmitte catalitiche esauste o di altri dispositivi equivalenti devono conferire i materiali sostituiti ai soggetti che svolgono le attività di certificazione per lo smaltimento, conformemente alle norme dettate dall'apposito regolamento che sarà adottato dal Ministro dell'ambiente, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 5.

(Utilizzo della benzina senza piombo).

1. L'impiego della benzina senza piombo è consentito solamente alle autovetture munite di marmitta catalitica di tipo omologato o di altri dispositivi equivalenti. È vietato l'impiego della stessa per la preparazione di miscela per i motori a due tempi.

2. Il gestore di impianti di distribuzione di carburanti che effettua rifornimenti di benzina senza piombo in violazione di quanto previsto al comma 1 è punito con una sanzione amministrativa pecuniaria di lire 500.000. In caso di recidiva la sanzione amministrativa viene triplicata. La violazione comporta inoltre la chiusura dell'impianto per un periodo minimo di quindici giorni. La stessa sanzione amministrativa si applica all'utente che, non avendo installato la marmitta catalitica, rifornisce il proprio autoveicolo in violazione di quanto disposto al comma 1.

3. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, provvede a stabilire con apposito decreto le caratteristiche tecniche che dovranno avere gli erogatori della benzina senza piombo, nonché i bocchettoni di carico carburante delle autovetture dotate di marmitta catalitica, al fine di impedire la possibilità di rifornimento di tale carburante ad autoveicoli non provvisti di marmitta catalitica. Con lo stesso decreto saranno stabilite le modalità tecniche idonee ad assicurare il rifornimento in Italia delle autovetture estere dotate di marmitta catalitica.

ART. 6.

(Tassa automobilistica).

1. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri delle finanze, della sanità, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti e della navigazione, anche avvalendosi del parere degli enti tecnici di normazione, adotta un decreto in cui vengono individuate classi qualitative di appartenenza dei veicoli a motore cui fare riferimento al fine della applicazione e della determinazione della tassa automobilistica anche al fine dell'applicazione di tale tassa da parte delle regioni.

ART. 7.

(Autovetture alimentate a metano).

1. La tassa speciale a favore dell'erario sulle autovetture alimentate a metano, istituita con l'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362, è soppressa.

ART. 8.

(Sorveglianza sulla salute della popolazione e degli operatori).

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della sanità stabilisce, con proprio decreto, le misure da adottare per la sorveglianza biologica della popolazione contro il rischio di saturnismo e determina altresì le misure da adottare per la sorveglianza biologica della popolazione contro i rischi derivanti dalla emissione di gas inquinanti dai veicoli a motore.

2. Entro il termine di cui al comma 1, il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, avvalendosi dell'Ente per le nuove tecnologie, l'energia e l'ambiente (ENEA), adotta un programma di ricerca

finalizzato alla rilevazione, sorveglianza e riduzione delle concentrazioni inquinanti provenienti dalla manipolazione di carburanti, dalle emissioni evaporative nel circuito di distribuzione della benzina, con particolare riferimento al benzene, nelle stazioni di servizio e sugli autoveicoli, e dagli scarichi dei veicoli a motore, coordinando a tal fine le strutture del Servizio sanitario nazionale in sede locale per la raccolta e la trasmissione dei dati.

ART. 9.

(Informazione ai consumatori).

1. Ogni provvedimento adottato dall'autorità amministrativa avente carattere di disposizione generale dovrà essere portato a conoscenza del pubblico dei consumatori e degli utenti con idonee forme di pubblicità e di informazione. Idonea ed appropriata forma di pubblicità dovrà essere predisposta dal Ministero dell'ambiente, anche in relazione alla creazione di metodologie di impiego di nuovi prodotti in grado di determinare il rispetto dei limiti di inquinamento atmosferico fissati dalla presente legge in conseguenza della circolazione dei veicoli a motore e della loro diminuzione.

2. Il Ministro dell'ambiente predispone il programma annuale dell'attività di informazione e pubblicità e gli stanziamenti relativi. Per detta attività può avvalersi degli Ispettorati della motorizzazione civile e, sulla base di apposite convenzioni, degli Automobile club periferici.