

COMMISSIONE XIV  
IGIENE E SANITÀ PUBBLICA

30.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 MARZO 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRAZIOSI

INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	319
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>	
Modifiche alle norme sui sussidi ai lebbrosi e familiari a carico (3106) . . .	319
PRESIDENTE . . . . .	319, 320, 321
DE MARIA . . . . .	320
LA BELLA . . . . .	321
LA PENNA, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i> . . . . .	320
SPINELLI . . . . .	320
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico causato da gas di scarico provenienti dagli autoveicoli equipaggiati con motori ad accensione comandata ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (3127) . . .	321
PRESIDENTE . . . . .	321, 324, 326, 329
ALBONI . . . . .	327, 329
CUCCHI . . . . .	326
DE MARIA . . . . .	324
LA BELLA . . . . .	328
LA PENNA, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i> . . . . .	329
MASCOLO . . . . .	325
SORGI, <i>Relatore</i> . . . . .	321
SPINELLI . . . . .	327
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	329

La seduta comincia alle 9,50.

MORELLI, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Cattaneo Petrini Giannina, Foschi e Querci.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche alle norme sui sussidi ai lebbrosi e familiari a carico (3106).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 3106: « Modifiche alle norme sui sussidi ai lebbrosi e familiari a carico ».

Come gli onorevoli colleghi ricordano, dopo la relazione dell'onorevole Cucchi e la discussione generale, nella precedente seduta avevamo iniziato l'esame degli articoli. Tale esame era stato sospeso, però, perché si è dovuto chiedere il parere della Commissione bilancio su un emendamento aggiuntivo all'articolo 1, proposto dai deputati De Maria, Barberi e Morelli. La Commissione bilancio ha espresso parere favorevole sugli emendamenti agli articoli 1 e 3 del disegno di legge, segnalando, peraltro, l'opportunità di adottare una nuova formulazione del primo comma dell'articolo 3.

Do lettura dell'articolo 1 del disegno di legge modificato secondo l'emendamento De

## V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1971

Maria, Barberi e Morelli, di cui la Commissione aveva approvato, nella precedente seduta, il principio base e sul quale la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole:

## ART. 1.

A decorrere dal 1° gennaio 1970, la misura del sussidio giornaliero, previsto dalla legge 27 giugno 1967, n. 533, a favore degli infermi affetti da lebbra e dei loro familiari a carico, è stabilita in:

lire 900 giornaliera per i lebbrosi ricoverati;

lire 1.700 giornaliera per i lebbrosi assistiti a domicilio;

lire 900 giornaliera per ogni familiare a carico.

A decorrere dal 1° gennaio 1971 la misura del sussidio di cui al comma precedente è stabilita in:

lire 1.000 giornaliera per i lebbrosi ricoverati;

lire 2.000 giornaliera per i lebbrosi assistiti a domicilio;

lire 1.000 giornaliera per ogni familiare a carico.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2, al quale non sono stati presentati emendamenti:

## ART. 2.

Il secondo e terzo comma dell'articolo 1 della legge 6 luglio 1962, n. 921, concernente le norme sui sussidi dei lebbrosi e dei familiari a loro carico, sono sostituiti dai seguenti:

« Per la determinazione della qualifica di familiare a carico valgono le disposizioni di cui agli articoli 1, 3, 5 e 8 del testo unico delle norme concernenti gli assegni familiari, approvati con decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 1955, n. 797, e successive modificazioni e integrazioni, salvo per quanto concerne i figli a carico, in favore dei quali il detto sussidio è corrisposto fino al compimento del ventunesimo anno di età per i maschi e fino al trentesimo anno di età per le femmine.

Il sussidio in favore dei familiari a carico viene corrisposto fino a 24 mesi dopo la morte del lebbroso ».

SPINELLI. Verso la fine del secondo comma dell'articolo 2 si parla dei limiti di età delle persone a carico e si dice che per i figli maschi esso è di 21 anni e per le femmine è di 30. Ma in quale posizione consideriamo quelli (maschi o femmine) che sono inabili permanentemente? Gli inabili permanentemente restano sempre persone a carico. Li vogliamo considerare in questa parte o in altra parte della legge?

Dato che non ho potuto rileggere gli articoli delle leggi precedenti richiamati in questo disegno di legge, desidero sapere se vi sono compresi gli inabili permanenti che, in tutte le leggi, sono considerati sempre a carico della famiglia, indipendentemente dai limiti di età.

LA PENNA, *Sottosegretario di Stato per la sanità*. Qui si fa riferimento alla legislazione generale per cui non possono trovare considerazione le norme riguardanti gli assegni familiari.

DE MARIA. Ci troviamo nel campo degli assegni familiari mentre il fatto della invalidità è un altro problema che riguarda la reversibilità delle pensioni.

PRESIDENTE. Dopo questi chiarimenti forniti all'onorevole Spinelli pongo in votazione l'articolo 2, del quale ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

## ART. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 120 milioni in ragione d'anno, si provvede per l'anno finanziario 1971, quanto a lire 120 milioni, a carico del fondo speciale di cui al capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1970 e, quanto a lire 120 milioni, mediante riduzione rispettivamente di lire 50 milioni e di lire 70 milioni degli stanziamenti dei capitoli 1181 e 1210 dello stato di previsione del Ministero della sanità per l'anno finanziario 1971 e dei corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

A questo articolo 3 era stato proposto il seguente emendamento da parte degli onorevoli De Maria, Barberi e Morelli:

*Sostituire il primo comma con il seguente:*

« All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 120 milioni per l'anno finanziario 1971 e successivi, si provvede per l'anno finanziario 1970, quanto a lire 120 milioni a carico del fondo speciale di cui al capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1970 e, quanto a lire 180 milioni, mediante riduzione rispettivamente di lire 80 milioni e di lire 100 milioni degli stanziamenti dei capitoli 1181 e 1210 dello stato di previsione del Ministero della sanità per l'anno finanziario 1971 e dei corrispondenti capitoli degli esercizi successivi ».

La Commissione bilancio cui era stato chiesto il parere in merito a questo emendamento ha segnalato l'opportunità di adottare la seguente nuova formulazione:

« All'onere relativo all'anno finanziario 1970, valutato in lire 120 milioni, si provvede a carico del fondo speciale di cui al capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

All'onere relativo agli esercizi successivi, valutato in lire 180 milioni annui, si provvede mediante riduzione, rispettivamente per lire 80 milioni e per lire 100 milioni, degli stanziamenti dei capitoli 1181 e 1210 dello stato di previsione del Ministero della sanità per l'anno finanziario 1971 e dei corrispondenti capitoli per gli anni finanziari successivi ».

Pongo in votazione l'emendamento all'articolo 3 sostitutivo del primo comma, nella formulazione suggerita dalla Commissione bilancio.

*(È approvato).*

L'articolo 3 rimane pertanto così formulato:

#### ART. 3.

All'onere relativo all'anno finanziario 1970, valutato in lire 120 milioni, si provvede a carico del fondo speciale di cui al capitolo 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

All'onere relativo agli esercizi successivi, valutato in lire 180 milioni annui, si provvede

mediante riduzione, rispettivamente per lire 80 milioni e per lire 100 milioni, degli stanziamenti dei capitoli 1181 e 1210 dello stato di previsione del Ministero della sanità per l'anno finanziario 1971 e dei corrispondenti capitoli per gli anni finanziari successivi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Lo pongo in votazione.

*(È approvato).*

LA BELLA. Propongo il seguente emendamento al titolo del disegno di legge:

*Sostituire le parole:* « ai lebbrosi », *con le altre:* « agli hanseniani ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento La Bella.

*(È approvato).*

Il titolo del disegno di legge rimane pertanto così formulato: « Modifiche alle norme sui sussidi agli hanseniani e familiari a carico ».

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto alla fine della seduta.

#### **Discussione del disegno di legge: Misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico causato da gas di scarico provenienti dagli autoveicoli equipaggiati con motori ad accensione comandata (Approvato dal Senato) (3127).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3127: « Misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico causato da gas di scarico provenienti dagli autoveicoli equipaggiati con motori ad accensione comandata », già approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 19 febbraio 1971.

L'onorevole Sorgi ha facoltà di svolgere la relazione.

SORGI, *Relatore.* Il disegno di legge che abbiamo al nostro esame è stato presentato dal Ministero della sanità di concerto con i Ministeri dei trasporti e dell'industria; è stato presentato al Senato, col n. 1389, il 30 ottobre dell'anno scorso; è stato approvato il 19 febbraio di quest'anno, con una piccola modifica, di carattere esclusivamente formale: la data di entrata in vigore di una determinata prescrizione. Nel disegno di legge governativo

## V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1971

era prevista la data del 1° gennaio 1971; poiché il disegno di legge è stato approvato in data posteriore, i senatori hanno posto un termine diverso: 1° aprile 1971, cioè domani.

Questa legge è da considerare come l'attuazione di una direttiva del Consiglio della comunità europea: rappresenta, quindi, un altro piccolo passo in avanti verso la formazione di un « diritto europeo », come dicono i giuristi, anche se limitato soltanto alla piccola Europa.

L'oggetto di questo disegno di legge è la imposizione di alcuni accorgimenti nella costruzione dei motori di alcuni tipi di autoveicoli, per ridurre l'apporto di gas di scarico all'inquinamento atmosferico.

Per dare delle notizie su quella che è stata ed è la pressione degli organi comunitari sugli Stati componenti la Comunità europea, accennerò a tre passi che sono stati compiuti. Nel 1969 il Parlamento europeo e il comitato economico e sociale si pronunciavano per un riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di omologazione dei veicoli a motore: era una raccomandazione di carattere generale. Nel febbraio del 1970 il Consiglio della CEE recepiva i risultati dei lavori di una commissione per la eliminazione degli ostacoli agli scambi e approvava una direttiva generale per instaurare una procedura unica fra i sei Stati in merito alla omologazione degli autoveicoli: quella che è stata chiamata la omologazione CEE.

Fra i vari elementi vengono considerati anche quelli riguardanti l'inquinamento atmosferico.

Qualche settimana più tardi si passava ad una attuazione parziale di questa, che era una direttiva di carattere generale. E cioè il 20 marzo 1970 il Consiglio della CEE emanava la direttiva n. 70220, riguardante appunto alcuni tipi di motore e alcuni tipi di inquinanti, su cui effettuare un particolare controllo. A tale direttiva si collega il presente disegno di legge.

Per precisare ancora di più questo oggetto, di cui già abbiamo fatto cenno, cioè l'oggetto formale, esso è rappresentato dalla imposizione di misure di carattere tecnico, che dovranno essere adottate dalle industrie automobilistiche nella costruzione dei motori, in modo che i gas di scarico prodotti non contengano più di una determinata percentuale di certi elementi inquinanti l'atmosfera.

Andando ad esaminare, ora, l'oggetto materiale, cioè quali tipi di motori e quali tipi di gas ricadono sotto le prescrizioni del di-

segno di legge, vi sono diversi elementi da considerare. Innanzitutto la legge riguarda esclusivamente i motori ad accensione comandata, come è detto nel titolo, il che significa: motori a benzina. Sono esclusi, quindi, tutti i motori *diesel* che hanno l'alimentazione a gasolio.

Secondo elemento. Sono compresi, in questo progetto di legge, gli autoveicoli a quattro ruote con determinate caratteristiche di peso e di velocità, che sono indicate nell'articolo 1 della legge: devono pesare non meno di 400 chilogrammi, velocità massima non inferiore a 50 chilometri orari. Sono escluse le motociclette e i motocarri, perché sono, rispettivamente, con due e tre ruote.

Anche rimanendo nell'ambito delle quattro ruote, sono esclusi tutti i veicoli pesanti: autocarri (con o senza rimorchio) e autobus, le macchine agricole; le trattrici, le macchine operatrici per cantieri e lavori stradali.

Vorrei sottolineare che sono escluse anche le macchine che lavorano in galleria.

Un terzo elemento: la legge interessa la omologazione sia degli autoveicoli di nuova costruzione, sia di quelli già in circolazione ma il cui motore venga potenziato: anche in questo caso vi è l'obbligo di attenersi alle prescrizioni di questa legge e di sottoporsi ai relativi controlli. Da quanto ho detto si deduce che alle norme anti-inquinamento si sottraggono tutti i veicoli in circolazione, che non sono pochi.

Le ditte che stanno costruendo le nuove macchine che entreranno in circolazione, come ad esempio la Fiat 127, annunciano che già stanno rispettando queste nuove norme comunitarie.

Un quarto elemento si riferisce al controllo sulla emissione di alcuni tipi di inquinanti. Si tratta, per la precisione, di ossido di carbonio, che è uno dei più velenosi, e degli idrocarburi non combustibili. Non si parla della emissione di ossido di azoto in quanto anche nella relazione ministeriale viene detto esplicitamente che gli studi in proposito si trovano ancora ad uno stadio iniziale.

Adesso vorrei fare una osservazione di carattere generale per inserire questo argomento in quello più ampio dell'inquinamento atmosferico, sia pur limitato alla componente che proviene dalla circolazione di autoveicoli.

La lotta contro l'inquinamento atmosferico si potrebbe condurre su molteplici fronti.

Il primo fronte è sul piano dell'urbanistica, provvedendo a costruire strade più ampie dotate dei necessari polmoni di verde e di

una opportuna ventilazione per facilitare la loro capacità di autodepurazione. Nei piani urbanistici si dovrà cominciare a tener presente anche questo aspetto costruendo le strade in una determinata direzione in modo che i venti possano favorire la depurazione dell'aria.

Il secondo fronte potrebbe essere costituito dal controllo sulla produzione dei carburanti in modo che le sostanze tossiche siano ridotte al minimo.

Un terzo fronte riguarda la tecnica della costruzione dei motori in modo da ridurre la produzione di certi gas e, soprattutto per ridurre i residui incombusti. A questi accorgimenti che riguardano l'interno del motore si aggiunga un altro elemento, che può essere costituito dai depuratori da applicare ai vari tipi di scappamento. In alcuni paesi, come in certi stati degli USA e in certe zone della Unione Sovietica, soprattutto nelle zone di miniera, queste cautele sono obbligatorie.

E poi vi è un quarto fronte in questa lotta contro l'inquinamento atmosferico causato dal traffico: neutralizzazione delle sostanze tossiche emesse dai motori a combustione interna. Cioè, quando, con tutti questi accorgimenti, non si è riusciti che a ridurre al minimo la produzione, si può ancora fare un passo avanti: provvedere a purificare l'aria (ionizzazione) per neutralizzare le sostanze che, nonostante tutti gli sforzi, sono immesse nelle aree soprattutto urbane.

Il provvedimento che noi stiamo esaminando incide sul terzo fronte e vi incide parzialmente. Non è necessario che io stia qui a ripetere argomenti già tante altre volte avanzati da esperti, in merito ai disastrosi effetti dei gas di scarico sull'apparato respiratorio: tumori polmonari e malattie bronchiali. Mi limito a citare i risultati di un'indagine condotta a Genova, che ha rivelato come la mortalità per neoplasie polmonari, nella categoria degli autisti, sia di gran lunga superiore ad altre categorie di lavoratori. Naturalmente s'intende autisti di professione.

Dovremmo tener presente, per noi e per l'opinione pubblica, che questo argomento interessa, sì, tutta la popolazione, ma interessa in modo particolare alcuni tipi di lavoratori, alcune categorie professionalmente esposte, quali sono oltre agli autisti, anche gli addetti ai distributori di benzina e vigili, che si trovano nelle zone di intenso traffico per molte ore della giornata. E non dimentichiamo gli abitanti delle case, sotto le cui finestre sono collocati distributori di benzina.

Per uno che viene dalle piccole città è causa di grande meraviglia vedere, qui, in mezzo alle strade di Roma, sotto le abitazioni civili, sul marciapiede, proprio sotto le finestre, installati i distributori di benzina! Occorre ricordare che ogni volta che viene immesso un certo volume di benzina nel serbatoio, da questo fuoriesce un egual volume di gas di benzina, che entra in circolazione e quindi viene respirato da tutte le persone che abitano nei paraggi.

Vi sono ora da fare certe osservazioni sulle carenze del disegno di legge. Si potrebbe anche non usare la parola « carenza »; e si potrebbe parlare di « aspetti non trattati ». Ne prendo spunto non per inficiare la validità del disegno di legge, ma per stimolare il Governo a certi adempimenti che il Parlamento gli ha delegati.

Innanzitutto sono esclusi gli ossidi di azoto.

La delegazione italiana alla CEE ha già fatto presente agli altri stati membri la necessità di prevedere limitazioni anche per gli ossidi di azoto, non appena — leggo dalla relazione del Ministero — « fossero stati ultimati gli studi di correlazione con gli altri inquinanti emessi dal motore: tenuto conto che, a seguito di tali studi, potrà essere valutata anche la possibilità di una ulteriore riduzione della concentrazione e dei quantitativi di ossido di carbonio e dei quantitativi degli idrocarburi incombusti emessi dai veicoli ».

Ora, però, noi possiamo dire a noi stessi: se la delegazione italiana raccomanda agli altri stati membri di tener presente questo elemento, potremmo anche noi, con nostra legge autonoma, cominciare a provvedere in merito.

Seconda osservazione. Se l'azione del Governo, in parte è di stimolo agli altri stati, in parte però mostra di trovarsi in ritardo. Vi è stata la legge del 13 luglio 1966, n. 615, che riguardava l'argomento globale dell'inquinamento atmosferico: a cinque anni di distanza si attende ancora il regolamento di esecuzione proprio per la parte che stiamo trattando.

Veramente il Ministero della sanità fornisce due notizie. La prima è questa. Per quanto riguarda il controllo sui motori ad accensione comandata in riferimento all'ossido di carbonio, sono in avanzata elaborazione gli schemi delle norme di esecuzione. Per quanto riguarda i motori *diesel* le norme relative sono già pronte e il ministero ci fa sapere che sono già state trasmesse al Consiglio di Stato per il prescritto parere.

Ciò vorrebbe dire che vi sono almeno due regolamenti di esecuzione in preparazione: uno per i motori *diesel* e un altro per l'ossido di carbonio. Ricordiamoci, però, che vi sono questi altri elementi: gli ossidi di azoto e gli idrocarburi in genere.

Non sta a me fare rilievi in materia, però è veramente augurabile che, a cinque anni di distanza dall'approvazione della legge, queste norme di esecuzione siano al più presto completate affinché la legge possa essere applicata e possa dare il suo valido contributo in questa lotta contro gli inquinamenti atmosferici, dai quali la nostra società urbana è angosciata.

Passiamo ora ad un rapido esame degli otto articoli.

Nel primo viene fissato il campo di applicazione, individuando i veicoli sottoposti alle norme e alle prescrizioni contenute nella legge.

Nell'articolo 2 sono indicate le prescrizioni alle quali i veicoli devono attenersi, e questo in due tempi diversi: 1) a decorrere dal 1° aprile 1971 dovranno sottoporsi ad un tipo di prove; 2) a decorrere dal 1° ottobre, ad un altro tipo di prova, il più difficile e rigoroso e significativo come risulta dagli allegati: questo è il tipo numero 1, che riguarda la emissione dei principali prodotti inquinanti ad opera di veicoli in marcia su un tratto urbano ad alta intensità di traffico. Indubbiamente è la prova più importante ma anche la più difficile e richiede una più lunga preparazione: ecco perché si prevede l'entrata in vigore dal 1° ottobre. Gli altri tipi di prove, invece, dovranno cominciare subito e sono i seguenti:

Prova di tipo 2: prova specifica per la emissione di ossido di carbonio dal tubo di scappamento, nelle condizioni di funzionamento al minimo. La prova di tipo 3 riguarda la permanenza di gas non combustibili nel basamento del motore. E negli allegati è indicato che cosa s'intende per basamento del motore.

Notevoli, fra gli altri articoli, sono gli articoli 4 e 5 che prevedono la collaborazione tra i Ministeri della sanità, dei trasporti e dell'industria e l'articolo 6 che riguarda la validità dei documenti nell'ambito della Comunità.

E poi vi sono sette allegati. Alcuni precisano, nei particolari tecnici, i tre tipi di prove di cui ho parlato; altri contengono i moduli prescritti per la richiesta dell'omologazione e per la comunicazione dei risultati ai vari stati componenti della Comunità europea.

Con questo, ho finito la mia breve illustrazione. Raccomando l'approvazione di questa

legge agli onorevoli colleghi. Già iniziando ho fatto notare che il problema viene risolto in un modo molto limitato: è solo un aspetto del complesso problema dell'inquinamento atmosferico che qui viene affrontato, sotto lo stimolo della CEE. Da ciò possiamo trarre occasione per sollecitare il Ministero della sanità agli adempimenti che tutti attendono. Noi, intanto, per la parte che ci spetta, possiamo cominciare col compiere questo primo passo, che sarà limitato, ma indubbiamente riveste una importanza fondamentale ed apre un'epoca nuova nella difesa della società dall'aggressione dei motori.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DE MARIA. Mi congratulo con il collega Sorgi per la sua accurata relazione e anche io debbo sottolineare che questa legge è quanto mai improvvisata e insufficiente. Con essa noi ci uniformiamo alle direttive della CEE per cui viene meno anche il carattere dell'originalità! Non è che vogliamo essere dei censori; ma indubbiamente su certi argomenti noi legislatori dovremmo essere più sensibili. Con questa legge larghi settori del problema rimangono insoluti. Vorrei dire che le macchine che offrono una maggiore quantità di idrocarburi sono proprio quelle che rimangono fuori dalla legge: motori agricoli, trattori, eccetera.

Tuttavia il valore pratico della legge è di considerare quelle macchine che sono più diffuse e cioè quelle per il trasporto umano; le altre le lasciamo da parte. Ma, innegabilmente, anche le altre, agli effetti sanitari che noi vogliamo considerare, hanno un loro valore molto importante.

Giustamente il collega Sorgi accennava prima al problema degli scavi in galleria dove appunto l'inquinamento ristagna. In Italia abbiamo approfondito gli studi nei riguardi dei gas prodotti dagli scarichi e il laboratorio provinciale di igiene e profilassi di Milano ha effettuato degli studi avanzati sull'ossido di carbonio che fa parte della serie degli idrocarburi; questi, poi, possono essere a catena aperta e a catena chiusa e sono i più diretti responsabili della produzione dei tumori.

Fino ad oggi noi abbiamo elencato circa 1800 sostanze cancerogenetiche di cui il settore più grave è rappresentato dagli idrocarburi, particolarmente dal gruppo del benzopirene. Sempre allo stesso settore degli idrocarburi appartiene la serie aromatica conte-

nuta nello stesso fumo delle sigarette. Sugli effetti cancerogeni degli idrocarburi credo che non ci possano essere dubbi: dal 1948 al 1953 sono stati condotti a Roma degli esperimenti da cui si è potuto accertare che, in rapporto alla professione, le categorie più colpite dai tumori sono quelle dei tassinari e degli asfaltisti, come pure quei lavoratori che hanno a che fare con la benzina e i suoi derivati. Si è constatato altresì che i paesi più progrediti, considerato il rapporto delle strade asfaltate, hanno la più alta percentuale di colpiti da cancro. Infatti la gente che vive nei campi è meno soggetta al cancro del polmone. In Italia l'aumento delle strade asfaltate ha portato un incremento nei colpiti da tumore: la regione più colpita è la Lombardia, seguono la Liguria e il Piemonte, al penultimo posto si trova la Puglia, mentre all'ultimo posto troviamo la Lucania.

Noi quest'anno abbiamo avuto circa centomila morti di cancro, per cui ci troviamo di fronte ad un problema di vaste proporzioni.

E questo è un elemento di fondo. Riguardo al cancro del polmone, per esempio, possiamo fare molto ma molto poco, perché purtroppo quelle del polmone sono sindromi mute; è un po' come per l'encefalo: il medico se ne accorge quando ormai non può far più nulla. Le diagnosi precoci, per il tumore all'encefalo, sono molto difficili. Al limite, per ogni cefalea, dovremmo fare delle indagini con i radioisotopi, che sono i più utili in queste circostanze, ma voi capite che sarebbe impossibile. Comunque, sono gli elementi sociali del problema quelli che noi dobbiamo considerare e dobbiamo persuaderci dell'importanza attuale dell'aspetto sociale della medicina. Purtroppo la medicina sociale non la si studia all'università, ma rappresenta uno dei più importanti problemi della vita di oggi. E quello degli inquinamenti è un grave problema sociale.

Vale più una legge di questo tipo — con la quale noi dobbiamo studiare l'inquinamento dell'aria, proibire l'eccessiva dispersione nell'aria dei gas nocivi mediante accorgimenti per l'assorbimento di essi negli stessi motori, anche se dobbiamo aumentare il costo delle macchine e aumentare il peso per l'industria automobilistica — vale più una legge di questo tipo, dicevo, che non un complesso di provvedimenti diretti a maggiormente dotare gli ospedali, con spese di miliardi, perché quando siamo arrivati all'ospedale siamo già ad una fase troppo avanzata!

Dobbiamo persuaderci di questi aspetti sociali della medicina che interessano poi in modo preminente la nostra Commissione.

Quindi io raccomando di dare voto favorevole al disegno di legge, sottolineando nel contempo l'esigenza che il Governo provveda autonomamente a risolvere il problema più generale senza essere rimorchiato dalla CEE, ma possibilmente, ponendo il nostro paese all'avanguardia. È necessario che sia approfondito il problema degli ossidi di azoto, quello dei gas incombusti, nonché il problema dei motori *diesel*, dei trattori agricoli e delle perforatrici utilizzate nelle miniere, che non sono trattati in questa legge. Dopo di che ci auguriamo che il Governo stesso proponga al più presto un nuovo disegno di legge, più completo ed esauriente, sull'argomento.

MASCOLO. Su questo disegno di legge noi vorremmo fare alcune osservazioni di metodo, di principio, senza entrare nell'esame dei singoli articoli. In altri termini, dal confronto Governo-sindacati (come risulta dai comunicati emessi il 6 febbraio scorso) è emerso che tra i compiti delle unità sanitarie locali, sono compresi anche quelli dell'igiene ambientale soprattutto nei luoghi di lavoro. Pare che questo elemento sia affiorato anche nella riunione dell'altro ieri e, da indiscrezioni trapelate su quella riunione interministeriale, sembra che questo argomento sia stato anche oggetto di polemica tra i vari componenti di quel consiglio. E questo proprio perché uno dei punti qualificanti della riforma sanitaria è la competenza delle unità sanitarie locali in materia di igiene ambientale anche nei luoghi di lavoro. Lo strano, però, è che dopo quella data, dopo quel fatidico 6 febbraio del 1971, noi abbiamo visto che il Governo ha spinto avanti tre iniziative: da parte del Ministero della sanità, sono stati portati avanti quel disegno di legge sulla biodegradabilità dei detergenti sintetici e quello oggi in discussione; da parte del Ministero del lavoro un disegno di legge di delega (del quale ci siamo già occupati) ad emanare norme sulla sicurezza e l'igiene del lavoro. Tre provvedimenti legislativi, quindi, in perfetto contrasto con quelli che sono stati o sono — per lo meno da ciò che ne sappiamo fino ad oggi — gli accordi tra Governo e sindacati.

È evidente che se davvero si persistesse su questa via, noi verremmo a preconstituire condizioni particolari, cioè verremmo a vanificare, la scelta che Governo e organizzazioni sindacali hanno operato; e, ancora più grave,

noi verremmo a svuotare, proprio per quelle considerazioni fatte poc'anzi, il progetto del sistema sanitario nazionale e quindi le regioni e le unità sanitarie locali dei loro poteri.

A nostro avviso, questi tre provvedimenti costituiscono proprio il tentativo di impedire che i poteri relativi alla materia della prevenzione contro le nocività ambientali, passino alle regioni e quindi alle unità sanitarie locali: tentando quindi di imporre che una certa potestà rimanga ai ministeri e ai loro organi periferici, così come previsto dal disegno di legge che noi oggi abbiamo all'esame. Con questo disegno di legge, infatti, il Governo si limita a proporre l'approvazione di una direttiva del MEC.

Ora, a parte il fatto che noi Parlamento italiano, in questo modo, ci riduciamo a un ruolo di registrazione di decisioni extra-nazionali, lo strano è che soltanto ora si scopra la urgenza di certe cose, malgrado, come diceva il relatore, queste raccomandazioni siano state fatte già nel 1968 da parte del Consiglio della CEE. A distanza di più di un anno, cioè, si scopre l'urgenza di certe decisioni e si stabilisce di bruciare i tempi affinché il provvedimento vada in porto subito. E ciò malgrado il regolamento della legge antismog, la n. 615, a distanza di sei anni, non sia ancora stato approvato. E si consideri che, con ogni probabilità, in quel regolamento noi avremmo potuto anche affrontare il discorso che è oggetto del presente disegno di legge.

La normativa del MEC, inoltre, lascia veramente perplessi, in quanto tutto il suo contesto sembra basato su elementi di ordine economico. Pare davvero che questo sia un problema più di ordine economico che non di ordine sanitario. È forse sintomatico il fatto che la FIAT, subito dopo, ha emesso un comunicato dicendo di essere pronta ad accettare le norme previste nel provvedimento.

Ma poi, queste norme del MEC che noi dovremmo tradurre in legge italiana, si presentano assai carenti; ammettono e prevedono, infatti, soltanto la presenza di ossido di carbonio in una certa quantità, non superiore al 4, 4 e mezzo per cento; ignorano completamente gli ossidi di piombo, che hanno una tossicità molto più grave e importante; e soprattutto ignorano i residui di piombo tetraetile, gli additivi detonanti, che hanno un fondo di tossicità veramente pericolosa, anche maggiore di quella degli ossidi di piombo. Ma il fatto più grave è che il testo della legge prevede che tutta la materia viene affidata ad alcuni organi burocratici ministeriali a livello

periferico, come i medici provinciali, come gli ispettorati della motorizzazione.

Se noi persistessimo in questo disegno di legge faremmo veramente dell'antiriforma. Ecco perché noi diciamo di attendere che la riforma sanitaria venga almeno presentata prima di emettere questo provvedimento.

E poiché il progetto di legge per la riforma sanitaria prevede norme sull'igiene ambientale, nella sfera di attività delle unità sanitarie locali, vediamo di non svuotarne anticipatamente il contenuto e ripeto, attendiamo che esso venga presentato; soprassediamo, quindi, all'esame e all'approvazione del disegno di legge oggi al nostro esame.

**PRESIDENTE.** È stata avanzata proposta di soprassedere alla discussione ed approvazione di questo disegno di legge. A mio modo di vedere, si può anche concordare sull'opportunità di rinviare la discussione del provvedimento, ma non credo si possa accettare il principio di rinviare a tempo indeterminato in attesa della legge di riforma sanitaria. Non può certo essere condiviso l'orientamento dell'onorevole Mascolo secondo cui la normativa di cui al disegno di legge in discussione rientrerebbe nella competenza delle regioni, perché non si vede come la regione possa dire come deve essere fatto, ad esempio, il motore dell'automobile ed anche perché, altrimenti, ogni regione stabilirebbe norme diverse: la regione piemontese si occuperebbe della FIAT, quella lombarda dell'Alfa Romeo!

Concordo, invece, con i colleghi De Maria e Sorgi nell'ammettere che vi sono carenze in questo provvedimento, che possono anche essere colmate, ma sono dell'idea che il provvedimento debba essere esaminato ed approvato.

**CUCCHI.** Mi rendo conto della posizione di principio che ha assunto il collega Mascolo, ma penso che sia una posizione che coinvolge tutti i problemi che hanno a che fare con la riforma sanitaria. Intanto siamo di fronte ad una direttiva del mercato comune e, come abbiamo visto su una vasta serie di argomenti, tutta la legislazione italiana deve accettare certi adattamenti che derivano da impegni di carattere comunitario.

Entrando nel merito di questo disegno di legge, esso può anche essere considerato carente; però tutto ciò che viene fatto in questa direzione concorre ad affrontare un problema che indubbiamente viene posto all'attenzione dell'opinione pubblica, il problema, cioè, dello

svuotamento dei poteri della regione. Noi abbiamo approvato tante leggi, ma il giorno in cui saranno approvati gli statuti regionali tutti questi problemi verranno trasferiti sotto la diretta competenza delle regioni che avranno tutti i poteri per migliorare ed ampliare i concetti che sono insiti nelle leggi stesse. Nella fattispecie, non so se potranno portarsi emendamenti a questa legge che già è stata approvata dal Senato.

Concludendo, debbo dire che approvando, anche se con le opportune modifiche, questo provvedimento, noi concorriamo indubbiamente ad affrontare un grosso problema di interesse nazionale ed internazionale.

SPINELLI. Concordo con quanto esposto dal collega Cucchi. Desidero anche aggiungere che noi, nei riguardi della Comunità economica europea, siamo carenti in molti campi tanto da essere stati messi ripetutamente di fronte alle nostre responsabilità e dichiarati insolventi nei riguardi di molti problemi, come quello dell'agricoltura e della riforma tributaria. Per queste ragioni siamo stati costretti a prendere decisioni legislative affrettate e non sempre ponderate per poterci mettere alla pari con gli altri cinque paesi della CEE. Certamente anche su questa questione noi saremo chiamati a metterci alla pari con gli altri, nel rispetto delle scadenze stabilite. Condivido le opinioni espresse dal relatore e dagli altri colleghi per cui, secondo la delega della CEE noi abbiamo la necessità di approvare questa legge che dovrà dare un apporto al problema, importantissimo per la salute pubblica, soprattutto per ciò che riguarda i tumori.

In merito alle regioni voglio aggiungere che, per quanto riguarda i problemi sanitari, la regione ha possibilità primarie anche per stabilire delle norme, però deve muoversi sempre nell'ambito delle leggi quadro nazionali, sentendo (a mio avviso preventivamente) il parere dei tecnici del settore. Infatti quando sono intervenuti accordi tra Governo e sindacati, noi medici abbiamo protestato perché siamo stati sempre tenuti lontano dalla possibilità di trattare ai vari livelli. Dico questo per richiamare ancora una volta il ministro della sanità sulla necessità di sentire i tecnici del settore in tutti i problemi che li interessano direttamente. Circa i rapporti con le unità sanitarie locali, debbo dire che ancora non sappiamo che cosa saranno le unità sanitarie locali e, perciò, dobbiamo essere molto prudenti nel chiamarle in causa. Si è solo

certi che l'unità sanitaria locale si occuperà anche della prevenzione delle malattie.

Per concludere ritengo opportuno che questa legge sia approvata nel più breve tempo possibile nell'interesse della salute pubblica, ma con tutte le riserve esposte dal relatore e ribadite dal collega De Maria. A mio parere un brevissimo rinvio di qualche settimana al fine di ottenere maggiori chiarimenti non comprometterà nulla.

ALBONI. Ho chiesto la parola per confermare alcune perplessità che il collega Mascolo ha inteso sottoporre alla cortese attenzione della Commissione. Noi siamo pienamente d'accordo che i provvedimenti di disciplina onde contenere gli inquinamenti atmosferici di diversa natura debbano essere varati con la necessaria urgenza, tempestività e completezza; e siamo anche convinti che un provvedimento di questa natura possa essere esaminato, discusso e possibilmente migliorato. Quello che ci preoccupa è il fatto che un provvedimento settoriale di questa natura debba avere un indispensabile coordinamento con le linee generali di riforma sanitaria che dovranno essere attuate quanto prima. In altri termini, noi avremo, fra non molto, al nostro esame, il disegno di legge governativo sulla riforma sanitaria le cui linee generali vorremmo conoscere soprattutto in rapporto alle competenze particolari che verranno assegnate alle regioni e ai comuni.

Il rinviare di qualche giorno il provvedimento attuale, in modo che ci si possa rendere conto di come esso si possa innestare organicamente nella normativa più generale, mi pare non rappresenti un danno gravissimo, soprattutto se si tiene conto del fatto che abbiamo già atteso oltre un anno prima di vederlo sottoposto al nostro esame. Vogliamo renderci conto in che misura disegni di legge parziali come questo possano organicamente rientrare nel provvedimento più vasto di riforma sanitaria. Noi siamo perfettamente convinti, come voi, che la legge sulla riforma sanitaria non sarà certamente tale da risolvere immediatamente tutti i problemi. Ci sono esigenze di gradualità che dovranno necessariamente imporre anche provvedimenti parziali tesi a realizzare, in un lasso di tempo che sarà stabilito, gli obiettivi più generali che i legislatori intendono proporsi con questa nuova disciplina. Però dovette convenire con noi che, per avere una visione organica del problema, dobbiamo per lo meno sapere come il Governo intende muoversi in direzione della riforma:

quali poteri intende dare alle regioni e quali strumenti operativi intende prefigurare anche in rapporto ai provvedimenti settoriali che andiamo assumendo.

Abbiamo approvato a suo tempo un provvedimento di disciplina dell'inquinamento atmosferico e degli scarichi nell'atmosfera che — il Governo ce ne deve dare atto — non ha potuto avere una pratica ed efficace realizzazione. Perché? Il disegno generale può essere giudicato in diversi modi, comunque ha avuto una finalità positiva. Ma gli strumenti che quella legge ha messo a disposizione si sono rivelati assolutamente inadeguati e inefficaci rispetto ai fini che si proponeva. Per cui, non soltanto da parte nostra, ovviamente, ma da parte dei comuni e delle province, si sono avanzate ripetute richieste di profonda modificazione di quella legge in modo da consentire agli enti locali di poter organizzare il controllo della esecuzione delle norme, conseguendo oltre tutto una assunzione di responsabilità più precisa e più diretta ai fini della seria ed efficace applicazione della legge.

Ora noi andiamo a legiferare ancora parzialmente su una materia così importante, con strumenti vecchi e con una organizzazione dello Stato che si è già rivelata insufficiente e inadatta alle esigenze connesse ad una disciplina veramente rigorosa ed operante degli scarichi gassosi in atmosfera.

Noi proponiamo di rimandare di qualche giorno il presente dibattito non per il gusto di un rinvio, ma unicamente per questa preoccupazione di carattere generale, per una esigenza di organicità del provvedimento onde sia possibile articolarlo in modo da renderlo veramente efficace e applicabile.

Concludo, onorevole Presidente, dicendo che, se è vero che noi dobbiamo attenerci alle norme della CEE perché facciamo parte di questo organismo, è altrettanto vero che possiamo dettare norme anche più avanzate di quelle della CEE stessa. E quando il collega Mascolo fa riferimento alla mancata applicazione del regolamento di disciplina dell'inquinamento atmosferico da gas di motori a scoppio, si richiama a una inadempienza del Governo assai grave. Se il regolamento fosse stato attuato, questo disegno di legge non avrebbe avuto ragion d'essere. Noi non vogliamo rinviare *sine die* il provvedimento: non è nostro intendimento perseguire tale scopo. Vogliamo chiedere alla Presidenza e agli onorevoli colleghi di accettare un breve rinvio, innanzitutto per approfondire meglio tutti gli

aspetti del provvedimento, poi, soprattutto, per vedere come questi aspetti e questi contenuti possano meglio inquadrarsi nelle linee fondamentali della riforma sanitaria.

LA BELLA. Intendo richiamare l'attenzione del Governo e dei colleghi sul fatto che ci troviamo di fronte ad un problema molto grave che affrontiamo come colui che va a caccia di elefanti con la fionda. Si è creata la religione dell'automobile: è il « vitello d'oro » che, oggi, l'uomo si è messo ad adorare specie nei paesi di alta industrializzazione. Quello che avviene in questi giorni è sintomatico: ovunque non si parla che della nuova FIAT 127! Penso che sia arrivato il momento di prendere il toro per le corna opponendo alla cosiddetta « civiltà delle macchine » la civiltà dell'uomo razziocinante.

Il problema dell'automobile è in primo luogo, problema della salute. L'inquinamento da gas di scarico degli autoveicoli a motore è concausa dell'aumento dei tumori, delle affezioni polmonari, nonché di altre malattie prima sconosciute, come ad esempio la « nevrosi del traffico » protagonista di non pochi gravi episodi di cronaca nera, il cosiddetto « delitto del cacciavite ». Bisogna affrontare il problema con misure radicali non con palliativi. Si deve arrivare senza indugio al divieto di circolazione dei mezzi privati nei centri abitati o, perlomeno, instaurare questo divieto negli agglomerati urbani che superano un certo *standard* di popolazione che potremmo individuare intorno a 50-60 mila abitanti. Si deve arrivare, come seconda misura antinquinante all'obbligo di predisporre isole pedonali in rapporto al numero degli abitanti, stabilendo un numero di metri quadrati di spazio per abitante, o in rapporto alla superficie territoriale. Se non saremo capaci di affrontare il problema da questa angolazione, ossia non razionalizzando il « mostro » ma limitandone la circolazione non riusciremo a difendere né la salute né l'economia del nostro paese perché l'automobile, oltre alla salute, investe anche un problema di grande rilevanza economica. Basti pensare alle migliaia di miliardi che si spendono per adorare il moderno « vitello d'oro », mentre mancano aule scolastiche, posti-letto negli ospedali, attrezzature civili, asili-nido. Queste le osservazioni che volevo fare ad evitare di lasciarci intrappolare da una legge forse razionalizzatrice ma non risolutiva del problema, incapace, cioè, di affrontare con misure radicali questa moderna piaga: l'invasione delle « cavallette a quattro

ruote » delle nostre città che tutto condizionano e distruggono.

LA PENNA, *Sottosegretario di Stato per la sanità*. Volevo fare alcune considerazioni per porre in risalto la portata e i limiti di questo provvedimento.

Sono pienamente d'accordo che sarebbe auspicabile affrontare il problema dell'inquinamento dell'aria e del suolo in modo organico e globale. In effetti il Governo ha già preparato un'appendice al disegno di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici, con la rielaborazione delle norme da approvare.

Questo provvedimento risponde, invece, all'esigenza di adeguare la legislazione italiana a quella comunitaria. Non posso non essere d'accordo con quello che hanno detto i colleghi La Bella, Albani e Mascolo nei riguardi dell'inquinamento e di tutto ciò che si potrebbe fare. Qui, però, si parla soltanto del problema delle auto con motore a scoppio e si dice che la legge potrebbe anche essere migliorata, ma desidero dichiarare che ci sono tanti altri problemi che incidono sull'inquinamento atmosferico. L'Organizzazione mondiale della sanità, ad esempio, ha invitato tutte le nazioni a portare l'attenzione anche all'inquinamento derivante dal traffico aereo: si è accertato, infatti, che, in un'ora di volo, un reattore consuma tanto ossigeno quanto ne occorre ad una città di centomila abitanti per una giornata.

Dalle ricerche che si stanno effettuando presso le piste di atterraggio e di decollo dei campi di aviazione, risulta che la sedimentazione dei gas inquinanti supera tutti i limiti della tollerabilità. Naturalmente il progresso scientifico e tecnico ci darà delle indicazioni, ma desidero dichiarare che gli allegati 1, 2 e 3 a questo disegno di legge, rappresentano, sul piano del progresso tecnico e scientifico, le prescrizioni più aggiornate; vale a dire che, per potere eliminare al massimo le emissioni di gas nei motori a scoppio debbono essere contemplate determinate prescrizioni e che la omologazione deve avvenire solo se il motore corrisponde a quelle condizioni.

È chiaro anche che bisognerebbe evitare il traffico automobilistico nei centri urbani consentendo solo il traffico dei mezzi pubblici, ma bisogna dire che l'automobile è una caratteristica della civiltà moderna che non possiamo distruggere. Dobbiamo, invece, applicare alla automobile nel modo più ampio possibile i risultati della scienza e della tecnica in modo

da evitare al massimo l'immissione dei gas inquinanti. Tale è il senso di questa norma che, sebbene limitata nella sua portata, non si può dire che non sia aggiornata.

Ed è limitata la portata, perché, in effetti, non possiamo ritenere di avere combattuto l'inquinamento con questa legge. È ovvio. Io non spenderei altre parole a questo proposito. Ma è evidente che questa legge, pur nella sua limitata portata, pur nei suoi ristretti confini, anche prescindendo dalla necessità dell'armonizzazione con la legislazione europea, rappresenta una esigenza urgentissima per la nostra legislazione, in modo da metterci in condizione di poter dettare alle case costruttrici e alle case che importano auto in Italia, queste prescrizioni.

Ed aggiungerei ancora che siamo in ritardo rispetto alle altre nazioni! La FIAT, ad esempio, già produce per l'estero con queste caratteristiche. Ecco perché la FIAT ha detto che è pronta. Proprio perché anche l'organizzazione tecnica delle nostre aziende è tale da poter affrontare, e quindi realizzare subito, questi impianti, con la relativa produzione.

Per questo motivo vorrei, onorevole Presidente, rivolgere l'invito alla Commissione, tenendo conto della portata e dei confini del disegno di legge, di non rinviare e di approvare il provvedimento al più presto.

PRESIDENTE. Vorrei conoscere dai presentatori della proposta di rinvio se dopo le precisazioni e l'invito del sottosegretario insistono nella loro proposta.

ALBANI. Noi abbiamo avanzato una richiesta che ci sembra abbastanza ragionevole. Non abbiamo chiesto un rinvio *sine die* ma soltanto un rinvio limitato nel tempo.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, al fine di consentire un maggiore approfondimento del testo del disegno di legge, può rimanere stabilito che il seguito della discussione del provvedimento è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

---

V. LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 MARZO 1971

---

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modifiche alle norme sui sussidi agli hanseniani e familiari a carico » (3106):

Presenti e votanti . . . .	23
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	22
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alboni, Allera, Allocca, Andreoni, Balasso, Barberi, Biamonte, Bosco, Cortese, Cucchi, De Maria, Ferrari, Graziosi, La Bella, Mascolo,

Monasterio, Morelli, Sisto, Sorgi, Spinelli, Urso, Venturoli e Zanti Tondi Carmen.

*Sono in congedo:*

Cattaneo Petrini Giannina, Foschi, Querci.

**La seduta termina alle 11,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO