

COMMISSIONE XIV
IGIENE E SANITÀ PUBBLICA

32.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 APRILE 1971

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRAZIOSI

	INDICE		PAG.
Congedo:			
PRESIDENTE	340		
Comunicazioni:			
PRESIDENTE	340		
FOSCHI	340		
MARIOTTI, <i>Ministro della sanità</i>	340		
VENTUROLI	340		
Inversione dell'ordine del giorno:			
PRESIDENTE	340		
FOSCHI	340		
Proposta di legge (Discussione e rinvio):			
FOSCHI: Provvedimenti a favore del personale sanitario profugo e rimpatriato dalla Libia (2842)	340		
PRESIDENTE	340, 341, 342		
FOSCHI, <i>Relatore</i>	304, 341		
MARIOTTI, <i>Ministro della sanità</i>	340, 341, 342		
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):			
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)	342		
PRESIDENTE	342, 346, 347, 349, 350, 351, 352, 353, 384, 386	ALBONI	342, 347, 348, 349, 350, 352
		CAPUA	344, 350, 352
		DE MARIA	343, 344
		LA BELLA	342, 350, 351, 382, 383, 384, 386
		MARIOTTI, <i>Ministro della sanità</i>	345, 346, 348, 349, 351, 352, 383, 385, 386
		MASCOLO	342, 344, 345, 351, 352
		SORGI, <i>Relatore</i>	350, 352
		Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
		Modifica dell'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, relativa a provvidenze per l'assistenza psichiatrica (2985)	387
		PRESIDENTE	387, 388, 389
		FOSCHI, <i>Relatore</i>	387, 388
		MARIOTTI, <i>Ministro della sanità</i>	387, 389
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	389

La seduta comincia alle 10,15.

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

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Bartole.

Comunicazioni.

VENTUROLI. Colgo l'occasione della presenza del ministro della sanità Mariotti per rivolgergli la preghiera, che estendo anche a lei, signor Presidente, di farsi interprete presso la delegazione italiana che parteciperà alla conferenza dell'Organizzazione mondiale della sanità, il prossimo 5 maggio, perché appoggi la proposta di invito alla delegazione della Germania orientale, perché entri a far parte dell'Organizzazione mondiale della sanità.

PRESIDENTE. La delegazione italiana è nominata dal Ministero della sanità?

VENTUROLI. Sì, signor Presidente.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Ogni anno il Ministero della sanità manda al congresso dell'Organizzazione mondiale della sanità una sua delegazione. Se dovessi esprimere un parere personale questo non potrebbe essere che favorevole, ma su questa materia è necessario che io consulti il Presidente del Consiglio.

FOSCHI. Se permette, signor Presidente, essendo io componente del gruppo parlamentare Italia-Germania orientale, e poiché ritengo non vi siano motivi che ostino a una tale domanda, vorrei associarmi alla richiesta del deputato Venturoli.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Io mi sono espresso affermativamente, però, ripeto, per correttezza ritengo opportuno avere l'assenso del Presidente del Consiglio.

Inversione dell'ordine del giorno.

FOSCHI. Signor Presidente, poiché non abbiamo ancora ricevuto il parere della V Commissione bilancio sul disegno di legge n. 2985, relativo all'assistenza psichiatrica, proporrei una inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere subito il provvedimento a favore del personale sanitario rimpatriato dalla Libia.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Foschi: Provvedimenti a favore del personale sanitario profugo e rimpatriato dalla Libia (2842).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Foschi: « Provvedimenti a favore del personale sanitario profugo e rimpatriato dalla Libia ».

L'onorevole Foschi ha facoltà di svolgere la relazione.

FOSCHI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi rifaccio a quanto già detto nella precedente seduta, nel corso della quale concordammo, in linea di massima, sul contenuto della proposta che, peraltro, era già stato approvato unanimemente dalla Commissione nel momento in cui proponemmo questo testo in sede di parere sul disegno di legge di conversione del decreto-legge adottato dal Governo per i profughi della Libia. Poiché, peraltro, in quella sede, il Governo ritenne di dover rinviare ad un apposito provvedimento le modifiche che avrebbero causato ulteriori lungaggini nella discussione in aula, successivamente il testo, che era stato approvato dalla Commissione all'unanimità, fu da me riproposto, e nella seduta presente ritengo che dovremmo procedere soltanto alla definitiva approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Io desideravo dire, signor Presidente e onorevoli colleghi, che noi già abbiamo disposto alcune agevolazioni per i sanitari rimpatriati dalla Libia, attraverso un meccanismo regolamentare predisposto dal Ministero: alcuni di questi sanitari sono già inseriti negli enti ospedalieri in attesa di concorso. Ora, in base al decreto del Presidente della Repubblica 17 marzo 1969, n. 130, come loro sanno, i sanitari non possono essere assunti presso enti ospedalieri se non dopo aver conseguito la idoneità e aver superato il concorso di assunzione. Se noi dovessimo procedere, così, meccanicamente, all'inserimento di questi sanitari negli enti ospedalieri, potremmo fare una cosa che potrebbe essere non solo impugnata da altri ma costituire un precedente invocato da altri. Pertanto il Governo è contrario a questo modo di procedere.

FOSCHI, *Relatore*. Se mi permette, onorevole ministro, questo testo fu approvato dal Governo!

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Questo non mi consta! Chi l'ha approvato? Il sottosegretario?

FOSCHI, *Relatore*. Sì, il sottosegretario che rappresentava il Governo!

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Ebbene, quel sottosegretario ha fatto una cosa che non doveva fare!

FOSCHI, *Relatore*. Lo discutemmo nel corso di due sedute e fu approvato unanimemente. Ed è solo per questo che successivamente fu ripresentato.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Io prego il signor Presidente di rinviare la discussione di questa proposta di legge per consentirmi di sentire il sottosegretario.

FOSCHI, *Relatore*. Ma ci sono i verbali che possono attestarlo.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Ma vorrei domandargli il perché egli abbia espresso l'orientamento favorevole del Governo.

FOSCHI, *Relatore*. Se mi permette, signor ministro, posso tentare di spiegare come stanno le cose. Non credo che la sua preoccupazione sia del tutto fondata, perché si tratta, in realtà, di personale che ha tutti i titoli in regola. Proprio per questo si era ritenuto di dover modificare il testo approvato dal Senato, per il quale, del resto, lo stesso sottosegretario dichiarò di essersi battuto in Senato per fare approvare il testo che io ho riproposto. Non si vede per quale motivo questo personale, che ha già un titolo di laurea conseguito in Italia, che era in servizio presso ospedali italiani in Libia, che aveva ottenuto il riconoscimento di equipollenza in base alla legge 20 luglio 1960, n. 735, debba avere, non dico un trattamento di favore, ma un trattamento peggiore ed essere quindi sottoposto nuovamente ad un esame di idoneità e a un concorso!

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Perché in Libia non l'hanno fatto! Glielo dico io, onorevole Foschi!

FOSCHI, *Relatore*. Onorevole ministro, se è vero che, in base alla legge 20 luglio 1960, il servizio da loro prestato in Libia dà luogo a un decreto di equipollenza, questa stessa

equipollenza comporta la non necessità di svolgere il concorso.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Onorevole Foschi, io ho chiesto un breve rinvio in modo da poter approfondire il problema.

FOSCHI, *Relatore*. D'altra parte mi permetto di aggiungere ancora una volta, signor ministro, che si tratta di circa venti medici i quali, in parte, hanno già risolto la loro posizione e hanno avuto tutti i riconoscimenti; ve ne sono però alcuni che, o per i limiti di età o per altre particolari situazioni, si tratta di cinque o sei unità, si troverebbero ad essere esclusi, a non poter più essere inseriti nel mondo ospedaliero. Ed è per questo motivo che sia il Governo, sia la Commissione unanimemente, avevano espresso parere favorevole e così pure il relatore aveva riconfermato, in aula, che si era unanimemente favorevoli all'approvazione della modifica, ma pregava di farlo con provvedimento a parte: ed è quello che ho cercato di fare con questa proposta di legge.

PRESIDENTE. Desidero dare lettura del *Bollettino delle Commissioni parlamentari* nel quale è contenuto il resoconto della seduta del 17 marzo 1971 della nostra Commissione, relativamente all'argomento in discussione: «Dopo che il sottosegretario La Penna ha dichiarato, a nome del Governo, di essere favorevole all'ulteriore iter del provvedimento, la Commissione all'unanimità, delibera di richiederne alla Presidenza della Camera l'assegnazione alla propria competenza legislativa».

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Desidero ribadire l'opportunità di un rinvio di una settimana in modo che io possa sentire il sottosegretario La Penna il quale, probabilmente, non so perché, ha fatto per lo meno una cosa di cui non ero a conoscenza. Comunque, il ministro sono io.

FOSCHI, *Relatore*. Nessuno lo mette in dubbio! Tuttavia, signor ministro, devo anche precisare che non fu soltanto il sottosegretario La Penna ad esprimere l'orientamento favorevole del Governo. Il provvedimento, infatti, è stato trattato in più sedute; e quando l'argomento fu discusso in sede di conversione del decreto-legge relativo ai profughi della Libia, a rappresentare il Governo fu il sottosegretario Maria Vittoria Mezza. Comunque c'è un problema di urgenza che

V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1971

sottopongo alla sua attenzione: se la proposta di legge non venisse approvata rapidamente si correrebbe il rischio di intervenire non tempestivamente, dopo, cioè, che i concorsi sono già stati espletati.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Chiedo solo una settimana di tempo!

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha chiesto un breve rinvio di sette giorni. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione della proposta di legge è rinviata alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della 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 il seguito della 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 », già approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 19 febbraio 1971.

Su questo provvedimento è già stata svolta la relazione e si è già iniziata la discussione generale che poi è stata rinviata per consentire la predisposizione di emendamenti da parte dei deputati del gruppo comunista.

ALBONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, io debbo porre una prima pregiudiziale, che consiste precisamente in questo: il disegno di legge al nostro esame prevede, negli allegati, una serie di norme di carattere tecnico che, per profani come in gran parte siamo noi, non sono di facile acquisizione. In particolare siamo rimasti perplessi circa la percentuale di ossido di carbonio che — come risulta dagli allegati — verrebbe ad essere determinata, una percentuale della misura del 4, 4 e mezzo per cento che — si dice — in altri paesi risulta limitata al 3 e mezzo per cento. Inoltre viene esclusa la possibilità di una disciplina degli scarichi connessi all'ossido di azoto, che è un inquinante altrettanto pericoloso e grave dell'ossido di carbonio. Noi abbiamo una sezione di ricerca presso l'Istituto superiore della sanità che,

tra le altre cose, si occupa anche di questa importante materia.

Ora io chiedo se non sia possibile, prima di procedere all'ulteriore esame del provvedimento sentire i tecnici della sezione di ricerca dell'Istituto superiore di sanità, affinché essi ci possano fornire quelle indicazioni e risultanze di carattere tecnico sulle quali poter sviluppare una coerente e concreta discussione. Ritengo che questa sia una circostanza nella quale una relazione di questi tecnici potrà offrire alla Commissione un più ampio e approfondito materiale di dibattito e di convincimento attorno alle questioni che vengono sottoposte alla nostra attenzione dal disegno di legge e dagli allegati relativi.

Perciò chiedo, in via pregiudiziale, che, prima di continuare la discussione sul disegno di legge relativo alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico causato da gas di scarico provenienti da autoveicoli, si debba sentire il parere dei tecnici dell'Istituto superiore di sanità.

PRESIDENTE. La discussione di questo disegno di legge è già stata posta due volte all'ordine del giorno, ed ogni volta sono state sollevate eccezioni diverse. Oggi si chiede di acquisire il parere dell'Istituto superiore di sanità. Come ho già detto nelle precedenti occasioni, si tratta di un disegno di legge che intende recepire le disposizioni della Comunità economica europea, quindi non è necessario fare tante discussioni e ricerche, che certamente sono state fatte nell'ambito della CEE prima dell'emanazione di queste disposizioni.

LA BELLA. Vorrei appoggiare la richiesta del collega Alboni con un'altra indicazione: all'Istituto macchine del Politecnico di Milano è stato sperimentato un tipo di carburatore che fa scendere la percentuale di ossido di carbonio al momento dello scoppio allo 0,25 o, al massimo, all'1,5 per cento; poi, con l'insufflazione di aria secca, la percentuale scenderebbe al 2,3 o al 2,5. Sembra quindi che sia possibile scendere a valori più bassi di quelli previsti dal disegno di legge.

MASCOLO. Sono d'accordo con i colleghi Alboni e La Bella. Il fatto è che quanto più si approfondisce l'argomento sulla base delle conoscenze e delle pubblicazioni esistenti tanto più ci si accorge della insufficienza e delle carenze di questo disegno di legge, insufficienza che, del resto, è stata riconosciuta da tutti i colleghi intervenuti, dal relatore

e anche dallo stesso sottosegretario La Penna. Anzi diremo che più dell'opposizione è la maggioranza che conforta con giudizi negativi e critiche di fondo la discussione su questi provvedimenti.

Oltre al problema dell'ossido di carbonio, insistiamo, ve n'è un altro veramente serio, che non è risolto nel disegno di legge: quello cioè dell'ossido di azoto; sostanze ormai da considerarsi inquinanti primari, il cui livello sale continuamente. Si è detto che mancano studi adeguati per quanto concerne la determinazione dell'ossido di azoto, ma penso che il problema vada inquadrato in un contesto molto più ampio di questo. Nel *Corriere della sera* del mese di febbraio si parla di una tavola rotonda tenuta a Milano per un processo alle fonti di inquinamento; ebbene quello dell'ossido di azoto è il problema più dibattuto e anche se ancora non si è arrivati ad una determinazione scientifica in che misura incidono questi ossidi di azoto, tuttavia sono stati indicati molti elementi di ordine scientifico per abbattere questo inquinante, come la benzina priva di piombo e l'uso delle marmitte catalitiche mentre rimane sempre aperta la soluzione microbiologica. Certo la situazione è molto grave; l'automobile è diventata davvero una fabbrica di veleni. Nelle città non si respira più. L'automobile, dicono allarmati gli igienisti, non uccide solo nelle sciagure stradali. Nei quartieri centrali la mortalità per tumori è doppia di quella dei quartieri periferici per l'annidarsi nei gas di scarico di numerosi agenti cancerogeni. Non a caso i tumori dell'apparato respiratorio si manifestano prevalentemente nelle città. Lo dimostra una inchiesta fatta dal dottor Iavicoli a Roma.

L'*Unità* riferisce inoltre che il comune di Milano, con la collaborazione dell'ACI, ha compiuto studi sugli effetti nocivi dell'ossido di azoto sui vigili urbani e da tali studi sono emersi dati veramente allarmanti.

Quindi non possiamo affrontare la discussione di un disegno di legge con questi grossi limiti anche se ci viene suggerito dalla CEE, ed uniformarci ai criteri generali senza avere un'idea in ordine ai problemi sociali che esso solleva nel nostro Paese: a meno che non si vuol andar cauti per non disturbare il padrone del vapore che in questo caso è il monopolio automobilistico. Ritengo quindi che sarebbe bene affrontare la discussione del provvedimento sulla base di più approfondite notizie scientifiche. Ci risulta infatti che l'Istituto superiore della sanità abbia alcuni studi sull'ossido di azoto, perché non li uti-

lizziamo? L'entità del problema, ci impone il dovere, di impegnarsi a fondo nel tentativo di migliorare il provvedimento in discussione.

DE MARIA. Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi su un altro aspetto del problema. Il problema dell'inquinamento è estremamente grave e tutti i colleghi sanno che ormai l'attenzione dell'opinione pubblica è mobilitata. Il Presidente del Senato Fanfani ha costituito una Commissione alla quale partecipano esperti, e sono in fase di studio una serie di provvedimenti. Come il sottosegretario ha ricordato in una precedente seduta, un reattore consuma in un'ora l'ossigeno che consuma in 24 ore la popolazione di una città di centomila abitanti. È innegabile che sussiste l'urgenza di un provvedimento che recepisca le disposizioni comunitarie, e questo provvedimento può dare un contributo, sia pure minimo, alla soluzione del problema dell'inquinamento ambientale, che è un diretto derivato del nostro tipo di civiltà. Vediamo che vi è un profondo mutamento nelle condizioni di vita di tutti i tipi di fauna e di flora; la sintesi delle sostanze organiche è tipica del mondo vegetale, e il mondo animale non esiste senza quello. Se ci addentriamo nelle condizioni di vita del genere umano, vediamo che il problema diviene estremamente grave. Non possiamo certo pensare di affrontare un problema di così vasta portata con questo disegno di legge. Tuttavia devo lodare l'iniziativa del Governo che, in attesa di affrontare il problema globale, cerca di fare qualche cosa per risolvere questioni particolari.

Questo disegno di legge si riferisce ad un fatto specifico, cioè al problema dell'inquinamento dell'aria derivante dalla circolazione di veicoli a motore. L'argomento è settoriale, poiché si riferisce all'inquinamento derivante in alcuni centri urbani dalla circolazione dei motori a benzina. E si riferisce agli inquinamenti che derivano dall'ossido di carbonio e dagli idrocarburi. Naturalmente si riferisce soprattutto all'ossido di carbonio, e non all'ossido di azoto. Vorrei, però, ricordare o sottolineare in modo particolare un altro aspetto: che accanto a quello dell'ossido di carbonio c'è il problema, appunto, degli idrocarburi. Negli idrocarburi della serie aromatica — questo lo abbiamo già detto — vi sono sostanze cancerogenetiche. Si tratta di un problema estremamente grave. Loro sanno meglio di me che quest'anno abbiamo un aumento ulteriore di morti per

cancro: siamo già arrivati a quasi 90.000 unità e rischiamo di arrivare a 100.000. Loro sanno che i residui di piombo, i tetraetili di piombo, sono sostanze terribilmente dannose. Io sono convinto che il problema va affrontato su scala più vasta; però, se i colleghi dell'altra parte me lo permettono, ritengo che il più non escluda il meno. In attesa di adottare provvedimenti di fondo, ritengo sia produttivo che noi cerchiamo di dare il nostro parere favorevole a questo provvedimento legislativo che tende ad eliminare almeno l'inquinamento derivante dall'ossido di carbonio.

Su questo punto mi pare che vi sia un motivo particolare per noi, Commissione sanità: infatti sappiamo benissimo che l'ossido di carbonio, insieme con altri gas e sostanze (come gli idrocarburi, gas saturi della serie aromatica, a catena chiusa, non a catena aperta) è cancerogeno.

Le statistiche fatte per i decessi da cancro negli ospedali di Roma dal 1948 al 1953 dimostrano un'alta percentuale di decessi in ragione della professione e, particolarmente, per coloro che lavorano attorno ai motori a scoppio. Per cui, le categorie più colpite erano, prima, quella dei conducenti di *taxi*, i cosiddetti tassinari in gergo romanesco, poi gli asfaltisti. E il problema delle strade asfaltate si riallaccia proprio al problema che stiamo discutendo, perché voi sapete che la più alta percentuale di casi di cancro (ossia di cancerogenesi) noi la registriamo nei paesi che hanno la più alta percentuale di strade asfaltate. L'Olanda è al primo posto; poi c'è l'Inghilterra; la Svezia; e l'Italia è al quarto posto. Vengono, quindi, gli operai addetti all'industria del piombo; i contadini, invece, sono i meno colpiti.

Quindi, indipendentemente da tutti i problemi di fondo relativi all'inquinamento atmosferico, che questo disegno di legge ovviamente non può integralmente affrontare e risolvere — poiché dà soltanto soluzioni settoriali e particolari — ritengo che faremmo un'opera non produttiva per quel che riguarda le finalità della nostra Commissione se non dessimo parere favorevole e non cercassimo di accelerare al massimo l'iter del provvedimento.

Innanzitutto qui ci sono delle norme particolari, vi sono delle regole per sottoporre a controllo i motori a scoppio, che dovranno essere muniti di speciali apparecchiature, per evitare appunto la diffusione nell'atmosfera dei gas nocivi. È da auspicare che si realizzino delle soluzioni di fondo;

però, in attesa di tali soluzioni, noi abbiamo tutto l'interesse, e direi il dovere, di approvare intanto questo provvedimento, che rappresenta un piccolo passo avanti verso la prevenzione delle neoplasie maligne. Noi sappiamo, infatti, che le parti più colpite, in questi casi, sono le vie respiratorie, perché, con l'aria, noi respiriamo anche questi gas nocivi. Teniamo presente che, per esempio, se per un certo periodo, abbiamo centomila morti, vuol dire che abbiamo come minimo, mezzo milione di malati di cancro...

MASCOLO. Onorevole De Maria, anche se questo provvedimento esclude i veicoli superiori ai 400 quintali di portata e con velocità inferiore ai 50 chilometri all'ora? Sarebbero esclusi, cioè, gli autobus, i trattori, le trattrici agricole, macchine operatrici per cantieri cioè il gran numero dei veicoli in circolazione.

DE MARIA. Onorevole Mascolo, il contenuto del mio intervento è questo: il problema è immensamente vasto, e molto probabilmente la nostra Commissione sarà ancora investita del problema; io insisto, però, ancora nel dire che il più non esclude il meno. Anche per quanto riguarda gli altri veicoli da lei citati, potremmo farci promotori di un altro provvedimento legislativo che li prenda in considerazione. Il fatto di approvare ora, sollecitamente, questo importante disegno di legge, non esclude la possibilità che in futuro il problema possa essere più compiutamente riesaminato o integrato.

CAPUA. Vorrei fare alcune osservazioni. La legge, in linea di massima, batte una via giusta, perché non solo da noi ma, ovviamente, in tutti i paesi del mondo, una grossa campagna si sta facendo contro gli inquinamenti provocati dai gas di scarico degli autoveicoli. Apprezzo molto le osservazioni fatte dai colleghi comunisti, i quali trovano nella legge imperfezioni tecniche; però io mi riporto a un principio più a monte, e cioè, quando si fa una legge che ha un contenuto tecnico, anche se la si presume perfetta, il giorno dopo che è stata varata, già può essere ritenuta superata da nuove acquisizioni tecniche, le quali smontano tutto il contenuto della legge stessa dal punto di vista tecnico, ma non smontano il principio informatore della legge, secondo il quale è necessario cominciare a porre un limite all'attuale stato di progressivo e generale inquinamento. Il fatto che cominciamo ad approvare, oggi,

il criterio che, sia pure ad un certo numero di macchine, debbano essere applicati dispositivi atti a depurare gli scarichi, è per me un fatto concreto; noi ci riserviamo, ovviamente, come è nostro fondamentale dovere, il diritto di perfezionare in qualunque momento la legge, a mano a mano che la tecnica progredisce in questo campo. Il principio fondamentale, anche se impreciso ed imperfetto, bisogna però pure affermarlo!

Per questi motivi, quindi, io non sono contrario, in linea di massima, all'approvazione di questo disegno di legge.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Desidero dire agli onorevoli colleghi che se questo disegno di legge dovesse, non dico insabbiarsi, ma subire notevole ritardo nella sua approvazione a seguito della presentazione di numerosi emendamenti, certamente il paese non reagirebbe positivamente. Parliamoci chiaro: in una materia così complessa, che investe anche interessi piuttosto notevoli, pensare di risolvere in poco tempo un problema così imponente che fra l'altro, come è stato precedentemente sottolineato, interessa tutto il mondo, significa sognare; anche a prescindere dalle migliaia di miliardi che occorrerebbero. Nel 1967, questa Commissione riuscì a varare, attraverso una lotta piuttosto aspra, la legge antimog, che io ho completato, in questi pochi mesi, con tutti i regolamenti di esecuzione, che hanno affrontato anche i problemi connessi alle sostanze tossiche emesse dalle industrie. Quindi direi che si comincia a dotare il paese di uno strumento legislativo che, se articolato attraverso i poteri delle regioni e degli enti locali, può finalmente aggredire un fenomeno che porta le conseguenze cui poc'anzi faceva riferimento l'onorevole De Maria.

Ora io non so comprendere perché, per arrivare ad uno strumento legislativo perfetto (o quanto meno credibile, in questo senso) noi si debba attendere ancora e non si voglia affrontare, anche se parzialmente, il problema dei gas di scarico degli autoveicoli, problema che veramente preoccupa l'opinione pubblica; perché, insieme ai sistemi termici, specialmente nel triangolo industriale, là dove più intenso è il traffico, non v'è dubbio che eliminare o ridurre la percentuale di ossido di carbonio presente nell'aria è già un grosso passo avanti: è una patologia che può attenuarsi, secondo le strutture, le inclinazioni di ogni organismo individuale più o meno resistente all'ossido di azoto o all'ossido di carbonio, i quali, come è noto, pos-

sono dar vita a quella serie di degenerazioni poc'anzi ricordate dall'onorevole De Maria.

Ora il problema posto da questi emendamenti (che mi sembra, in sostanza, si concentrino) nel senso di vietare la circolazione degli autoveicoli nelle zone ove vi siano più di 50.000 abitanti o nei capoluoghi di provincia, non è che non sia interessante e probabilmente da studiarsi; però mi è sembrato che non si sia tenuto alcun conto di alcuni aspetti che caratterizzano, fra l'altro, in modo differenziato, le zone a sviluppo urbanistico delle nostre città. Vale a dire, noi non abbiamo uno sviluppo uguale o quanto meno equivalente, che abbia certe linee di tendenza in cui tutte le città d'Italia si riconoscano (lo spazio riservato al verde, le zone pedonali, le zone in cui non si può circolare): per cui, se dovessimo veramente emanare delle norme in base agli emendamenti che sono stati presentati dai colleghi comunisti, non c'è dubbio che esse assumerebbero forme restrittive su una caratteristica urbanistica differente per ogni città o zona, e porrebbero gli stessi enti locali in una situazione estremamente difficile.

Non si sono considerati, inoltre, alcuni effetti che mi sembrano quasi meccanicamente destinati a verificarsi. Se, ad un certo momento, io vieto la circolazione in certe zone, dove vi sono quegli elementi cui fanno cenno gli emendamenti dei colleghi comunisti, non c'è dubbio che noi avremo una specie di trasferimento del traffico più intenso nelle zone adiacenti. Cioè a dire, invece che in quelle zone circoscritte, perimetrali, noi avremo tutta l'intensità del traffico addensata nelle zone adiacenti. Non è detto, poi, che queste sostanze inquinanti debbano essere messe in rapporto, per esempio, alla densità degli abitati; né vi è sempre un rapporto preciso, che possa spiegare alcuni fenomeni o una patologia particolare, come quella delle neoplasie. Per questa serie di considerazioni, io ritengo che la materia debba essere studiata, ma ciò non impedisce che intanto si faccia un passo in avanti.

MASCOLO. Onorevole ministro, vi è uno studio dell'Istituto superiore di sanità, mi dicono, abbastanza preciso.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Onorevole Mascolo, io sono a contatto con l'Istituto superiore di sanità! Come lei certamente saprà, alcuni anni fa la Commissione igiene e sanità della Camera, per prima, su iniziativa del Governo, studiò la famosa legge

antismog alla quale in precedenza ho fatto riferimento. Ora, invece, un problema così importante e imponente come questo, improvvisamente, risveglia le coscienze, e vi è tutto un fiorire di iniziative! Se ne occupano i lavori pubblici, la sanità ha fatto gli studi per la difesa dell'ambiente, sono stati affrontati i problemi dell'inquinamento delle acque; oggi abbiamo l'illustre Presidente del Senato Fanfani, che istituisce una commissione per l'ecologia; il Ministero dell'interno rivendica anch'esso il diritto di prendere iniziative del genere! Insomma, la materia è ancora così complessa, così imperscrutabile, così piena di misteri, per cui tutti se ne sentono attratti!

PRESIDENTE. Onorevole ministro, lei ha accennato a codeste iniziative; devo riferirle che vi è anche una proposta di inchiesta parlamentare presentata dal deputato Orlandi, con la quale si vuol dar vita proprio a qualche cosa di simile o di migliore rispetto a quanto si è fatto finora.

MARIOTTI, Ministro della sanità. Signor Presidente, io ho presentato uno schema di disegno di legge organico in materia, ma queste iniziative non è che mi disturbino o mi diano insofferenza, anzi! Direi, però, che sto registrando queste iniziative di tutte le forze politiche che stranamente si sono ridestate così improvvisamente e violentemente a un problema che noi abbiamo affrontato e che ha bisogno di studi piuttosto approfonditi e non soltanto sul piano nazionale: l'entità dei mezzi che occorrerebbero è tale che se non si costituisce una specie di *pool* a livello di Stati per affrontare i problemi di finanziamento atti a fronteggiare la situazione degli inquinamenti delle acque e dell'atmosfera, probabilmente non si risolve niente.

Quando si pensi che soltanto le acque marine e dei fiumi richiederebbero, per una sia pur minima depurazione, oltre 15.000 miliardi; quando si pensi che ancora il nostro paese manca di depuratori in tutta la rete fognante, che copre il nostro territorio soltanto per un terzo, ci si rende conto dell'entità del problema!

Né per il fatto che bisogna percorrere una lunga strada né in attesa dei risultati di studi illuminati dell'Istituto superiore di sanità, che ci potrebbero indicare nuove strade — ma vuole, onorevole Albani, che io non me ne sia occupato di questi studi dell'Istituto superiore di sanità nel cui ambito ci sono

scienziati di prim'ordine? — è possibile rinviare l'esame di questo provvedimento che rappresenta comunque un primo passo in avanti nella lotta contro gli inquinamenti.

Vi è poi un'altra ragione molto importante da tenere presente. Se noi non variamo questo disegno di legge, che poi ubbidisce anche a norme regolamentari fissate in sede di Comunità economica europea, non soltanto il paese può essere convenuto in giudizio innanzi all'Alta corte per inosservanza di dette norme, ma rischiamo anche di creare un intoppo al flusso di esportazioni e una limitazione alle importazioni delle macchine prodotte rispettivamente in Italia e all'estero. Naturalmente, non è che la Comunità economica europea abbia fissato queste norme alla leggera, e che non vi sia un sottofondo economico! Noi, in Italia, eravamo già in condizione di produrre autoveicoli che, attraverso opportuni meccanismi, potevano emettere una percentuale assai minore di ossido di carbonio. La Fiat, l'Alfa Romeo, sono in condizione di arrivare anche al 3 o al 3,2 per cento.

In sede di Comunità economica europea, quando noi abbiamo detto che il nostro paese era in grado di produrre macchine con dispositivi capaci di limitare l'emissione di ossido di carbonio a livelli inferiori al 4 per cento, che cosa ci è stato risposto? Che la Germania, l'Inghilterra e la Francia non erano in tali condizioni, e che quindi noi, per due anni, ci saremmo dovuti assestare su questo tipo di percentuale, altrimenti essi non avrebbero più importato Fiat nei loro paesi.

A questo punto, loro capiscono la situazione. Vi sono centinaia di migliaia di operai che lavorano in queste industrie, che sono in fase espansiva. E naturalmente non è che tutto questo non ci abbia preoccupati. Allora abbiamo dovuto digerire, in questo organismo internazionale, il fatto di dover accedere per due anni alla limitazione dell'ossido di carbonio al 4 per cento. Abbiamo però già mandato in sede di Comunità economica europea un rapporto in cui si dice che il nostro paese, alla scadenza del 1972, proporrà questa diminuzione. Vi dirò anche di più, e cioè che, in una riunione che avverrà fra giorni, il Ministero della sanità si adopererà perché venga affrontato anche il problema del tetratite di piombo. Perché si possono escogitare tutti i meccanismi che volete: però, finché c'è questa percentuale di piombo piuttosto notevole, che consente ai petrolieri di spendere meno avendo un rendimento di ottanti

assai superiore, io vi dico che non si farà niente. E io ho detto che senz'altro va posta la questione, per vedere se si può depurare il carburante di queste sostanze, di questo tetratile di piombo, perché allora avremmo veramente una percentuale piuttosto bassa sia di ossido di carbonio, sia di ossido di azoto. Noiosterremo fino in fondo questa posizione. Ma voi sapete benissimo che, nell'ambito cosiddetto degli autoveicoli, non si può pensare che la Fiat, l'Alfa Romeo, ecc., siano aziende di dimensioni abbastanza piccole da poter soddisfare soltanto il consumo interno.

O esse riescono a realizzare un fatturato consistente piazzando la produzione in tutto il mondo, oppure bisogna sobbirsi un cinquantamila disoccupati in quel settore!

Qualche volta potrebbe sembrare che il Ministero della sanità o il Governo o altre forze politiche, per far piacere a certa gente, non siano in grado di prospettare alcuni problemi che certi scienziati, invece, prospettano. Da un punto di vista scientifico coloro che pensano questo hanno ragione; ma dal punto di vista della situazione generale in cui l'Italia è costretta ad operare, debbono tener presente che bisogna per forza sentire anche gli altri, per non andare incontro a problemi sociali che sono assai importanti se non superiori a quello che stiamo discutendo.

Quindi, per tutto questo insieme di ragioni, il Governo non intende accettare gli emendamenti presentati dai deputati del gruppo comunista. Però dà un suggerimento, anzi rivolge una preghiera: chiede ai colleghi di parte comunista se non ritengano opportuno condensare la materia oggetto degli emendamenti, in un ordine del giorno, perché esso a noi serve, e in sede internazionale e in altre sedi politiche, per raccogliere altre forze che si possono allineare su questa posizione che, in realtà, è già stata espressa dal Ministero della sanità nelle sedi competenti, ma che si è dovuta in parte mitigare per le ragioni che ho esposto.

A nome del Governo, pertanto, debbo rivolgere viva preghiera perché questo disegno di legge diventi al più presto operante in modo da arrecare un certo sollievo alla situazione. Voglio informare per altro gli onorevoli colleghi — e ho finito — che qui si tratta di autoveicoli di nuova immatricolazione.

C'è, inoltre, il grosso problema di tutti gli autoveicoli circolanti. Per questo devo dire che non ho ancora trovato un accordo con il Ministero dei trasporti sui controlli ed

altro. Vi è una questione non soltanto formale: come si fanno a controllare tutti gli autoveicoli già in circolazione? Il Ministero della sanità aveva suggerito, soprattutto in base a certe esperienze fatte in Lombardia, di istituire dei centri di controllo disseminati razionalmente in tutto il territorio nazionale, costringendo i proprietari di automobili a sottoporre a controllo, ad esempio ogni sei mesi o ogni anno, le macchine, per quanto riguarda i carburatori e tutto quel complesso di meccanismi che provocano la emanazione dei gas tossici.

Su questo punto certe organizzazioni che rappresentano gli automobilisti hanno protestato, ritenendo un vero fastidio il dover andare ogni sei mesi a far controllare il carburatore o altre parti degli autoveicoli. Quindi, da una parte vi sono sollecitazioni alla emanazione di questa legge, dall'altra gli italiani, che sono tendenzialmente anarchici, non intendono sottoporsi a questi controlli; non protestino poi se respirano male, perché lo stesso avviene per la legge che vieta il fumo nei locali pubblici, che, se non altro, servirebbe a creare le condizioni per una educazione sanitaria.

PRESIDENTE. Onorevole Albani, insiste nella sua richiesta diretta a rinviare la discussione del provvedimento in attesa della acquisizione del parere dell'Istituto superiore di sanità?

ALBANI. Insisto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio formulata dal deputato Albani.

(È respinta).

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

ALBANI. Signor Presidente, mi permetto avanzare alla Commissione proposta di non passaggio all'esame degli articoli del disegno di legge, motivandolo brevemente.

Nel corso del dibattito sulla proposta pregiudiziale di rinvio è venuto in luce chiaramente il fatto dell'esistenza della legge 13 luglio 1966, n. 615, che reca provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico, il cui capo VI, « Veicoli a motore », prevede una disciplina dello scarico gassoso in atmosfera dei motori a scoppio. Tale disciplina — come senza dubbio il ministro ricorda — prende in considerazione sia il motore a ciclo 8 sia il

motore *diesel*, e affida al Ministero della sanità la facoltà di emettere decreti per rendere obbligatoria l'applicazione ai motori di dispositivi che si reputino, al momento, efficienti per una riduzione sensibile della tossicità del gas di scarico.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Si trattava dei veicoli in circolazione, non di quelli di nuova immatricolazione.

ALBONI. Nell'ambito di tale disciplina sono anche previste delle ammende nei confronti dei conduttori di veicoli *diesel* i cui motori scarichino fumo con un'opacità superiore a quella regolamentare. Questo capo VI della citata legge n. 615 prevede anche la possibilità di sottoporre a controllo obbligatorio di revisione tutti quei veicoli che non siano conformi alle caratteristiche previste dalla legge stessa.

Ora, noi denunciavamo alcune gravi lacune di questa legge; per esempio, abbiamo sottolineato il fatto che non esiste alcuna imposizione nei confronti dei costruttori di autoveicoli; che vi è carattere burocratico nei controlli delle fonti di inquinamento; nonché un esautoramento totale dei poteri disciplinatori degli enti locali. Tuttavia, questa legge tendeva ad impostare il problema della disciplina degli scarichi gassosi dei motori in una maniera più completa, non escludendo alcuni tipi di autoveicoli e alcuni tipi di inquinamento. In questo consisteva, a nostro avviso, la validità della legge n. 615. Ovviamente, come abbiamo avuto modo di osservare, l'applicabilità di questa parte della legge avrebbe richiesto una più vasta delega di poteri disciplinatori agli enti locali. Il fatto che, per esempio, questa legge abbia suscitato una notevole polemica e sia rimasta per larga parte inapplicata è dovuto essenzialmente all'impossibilità di disporre di adeguati controlli degli effluenti gassosi nell'aria sia da impianti termici, sia da impianti industriali sia da gas da motorizzazione; inoltre non esisteva allora un settore di ricerca nell'ambito dell'Istituto superiore di sanità che avesse come obiettivo l'analisi delle cause dell'inquinamento atmosferico riferibili in particolare ai motori, al loro potere di inquinamento ed alla loro influenza inquinante rispetto alle altre componenti di inquinamento. Ma soprattutto l'applicazione della legge non è stata possibile perché non è stata affidata agli enti locali la possibilità di intervento e di controllo, e quindi di repressione, che garantisse l'applicazione delle

norme. Infatti moltissimi comuni hanno avanzato in questi anni la proposta pressante di una sostanziale e profonda modifica della legge n. 615.

La condizione essenziale per una efficace validità della legge richiede innanzitutto una migliore definizione delle competenze normative delle regioni; e pare a noi che questa potrebbe essere la circostanza per affidare alle regioni dei compiti primari, come stabilito dalla Costituzione.

Ciò ho premesso doverosamente per inquadrare legislativamente in un modo più corretto il tema che è posto sul tappeto dalla iniziativa governativa. Ciò detto, la domanda che ci viene spontanea è questa: che bisogno c'era di presentare, in tema di inquinamento dell'atmosfera, un nuovo disegno di legge di disciplina del settore dei motori a scoppio, quando tale settore è già stato inquadrato giustamente nell'ambito di una linea globale di interventi contro tutte le fonti di inquinamento dell'atmosfera?...

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Mi perdoni, onorevole Alboni; ciò che lei dice è pertinente per quanto riguarda le automobili in circolazione, non per quelle di nuova immatricolazione, che sono sottoposte a trattati internazionali. Per quanto riguarda le automobili in circolazione, le sto dicendo che sono in corso trattative per approntare un regolamento di esecuzione che si attenga alle disposizioni della legge n. 625. La materia che lei sta trattando non ha nulla a che fare con quella del disegno di legge !!...

ALBONI. Secondo il nostro punto di vista, invece, poiché la legge n. 615 prevede non soltanto l'emanazione di un regolamento di esecuzione per la parte che concerne i veicoli a motore, ma prevede anche l'emanazione di decreti ministeriali, di positivi strumenti tecnici atti a ridurre la tossicità degli scarichi gassosi dei motori, sembra a noi che, non soltanto dal punto di vista formale, ma anche dal punto di vista sostanziale, sia più corretto inserire la disciplina dettata dal presente disegno di legge come parte del regolamento di applicazione del capo VI della legge n. 615. Poiché il Governo ha questi poteri, sembra a noi che l'emanazione di un decreto per questa parte regolamentare del capo VI della legge n. 615, sia senz'altro più corretto e rappresenti una soluzione molto più rapida, che non pregiudica oltre tutto la possibilità di ulteriori interventi in materia.

Se fra qualche tempo i mezzi tecnici che oggi si considerano i più perfezionati ai fini della depurazione dei gas di scarico nell'atmosfera, dovessero subire una evoluzione, nel senso che sia possibile arrivare ad una maggiore capacità di correggere le componenti inquinanti degli scarichi gassosi dei motori, continueremo a legiferare in modo così discontinuo e frazionato? D'altra parte - l'abbiamo preannunciato e lo confermiamo adesso - non ci sentiamo di approvare una disciplina che si presenta contraddittoria e lacunosa come questa, una disciplina - si badi bene - che sanziona ancora una volta l'esclusione delle regioni da una loro competenza primaria, preconstituendo una limitazione di diritti assolutamente ingiustificabile; una disciplina che pretende di escludere i motori in circolazione e quelli *diesel*! Noi andiamo a imporre degli strumenti tecnici ai motori in fabbricazione e in distribuzione e lasciamo completamente sguarnita la parte dei motori che sono attualmente in circolazione...

PRESIDENTE. Ma faremo un provvedimento anche per quelli!

ALBONI. ... una disciplina, per di più, che ignora pericolosamente il potere inquinante, come è stato sottolineato, dell'ossido di azoto, che dimentica completamente le penalità da applicare nei confronti delle inadempienze non soltanto dei costruttori ma anche dei privati utenti!

Il costruttore, infatti, mette in vendita dei motori con un certo dispositivo; l'utente lo può tranquillamente modificare, lo può togliere, lo può lasciare in una condizione di inefficienza totale, e noi ci culliamo nell'illusione che, per il fatto che dalla Fiat o dall'Alfa Romeo è uscita una macchina dotata di quel dispositivo, la salvaguardia della purezza dell'aria sia pienamente e permanentemente garantita!

Il fatto che non esista una disciplina riguardante gli utenti dei veicoli a motore lascia aperto il campo al permanere e all'aggravarsi del problema che con questo disegno di legge vorremmo risolvere.

Per tutti questi motivi, sembrando a noi più corretto che il disegno di legge in esame venga trasferito come parte del regolamento di esecuzione della legge n. 615, per il fatto inoltre che esso è estremamente lacunoso e contraddittorio, riteniamo legittimo insistere nella iniziale richiesta di non passaggio agli articoli.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Ho ascoltato attentamente l'intervento dell'onorevole Albani; ma, con tutto il rispetto che nutro per lui, per i tanti anni che lo conosco (e debbo dire che, dal suo punto di vista, molto rispettabile, dà qualche volta elementi di meditazione e di riflessione anche a chi non la pensa come lui), non posso non ripetergli che la materia da lui trattata, e che si lega alla legge 13 luglio 1966, n. 615, non ha niente a che fare con questo disegno di legge! Ripeto nuovamente: tutta la materia trattata dal collega Albani riguarda le auto circolanti! Ripeto anche che si sta approntando quel famoso regolamento di esecuzione (che poi completa il ciclo perché per i motori *diesel* l'abbiamo già fatto) della citata legge n. 615. In altre parole, non era necessario venire qui in Commissione se si fosse trattato di un regolamento esecutivo; mi sarebbe bastata l'approvazione del Consiglio dei ministri con un parere del Consiglio di Stato. Quindi, sia per le industrie, sia per gli impianti termici, per i *diesel* e fra pochi giorni anche per il parco circolante, noi abbiamo chiuso il ciclo dell'esecuzione della legge antimog. Ripeto, quindi, che il provvedimento da approvare oggi non ha niente a che fare con quella materia. Si tratta, qui, dei nuovi tipi di autoveicoli da immatricolare, cioè della produzione nuova.

Per i veicoli già in circolazione, finora non si è andati in fondo, per una posizione piuttosto rigida (ma che si sta attenuando) presa dal Ministero dei trasporti. Esso desiderava anzitutto che i centri di controllo (cui peraltro l'onorevole Albani si stava riferendo) avessero una loro distribuzione razionale da un punto di vista territoriale; inoltre il Ministero dei trasporti avocava a sé completamente (per l'aspetto motorizzazione) questo controllo. Noi abbiamo detto: no! il controllo non può essere svolto soltanto dalla motorizzazione (considerato, fra l'altro, come funziona), ma occorre anche un rappresentante del Ministero della sanità, che noi in genere prendiamo dall'Istituto superiore di sanità, perché si tratta di esperti. E questo andrà in fondo.

Per quanto riguarda, poi, i compiti delle regioni e degli enti locali, non è assolutamente vero quanto ho ascoltato. Vale a dire che ci sono i regolamenti di esecuzione (se l'onorevole Albani ha la pazienza di leggerli tutti) sia per gli impianti termici, sia per le industrie (in corso di pubblicazione), sia per i motori *diesel*, sia per altre materie; e gli enti locali hanno proprio specifica com-

petenza di controllo attraverso i famosi laboratori di igiene e profilassi e attraverso altre misure che i comuni possono adottare. Per quanto riguarda le industrie (dato che si tratta più che altro di provvedimenti autorizzativi alla chiusura di stabilimenti, ecc.), noi abbiamo detto alle regioni: create comitati regionali per questo regolamento di esecuzione, trattandosi di una materia piuttosto complessa e difficile che riguarda anche lo sviluppo economico e produttivo, ma siate severi!

Quindi, questa legge, a causa di trattati internazionali, si è dovuta discutere in sede di Comunità economica europea. Per quanto riguarda invece i veicoli in circolazione, vi saranno regolamenti o decreti ministeriali che verranno approvati dal Consiglio dei ministri. Ma la materia è del tutto diversa.

Onorevole Albani, io la pregherei vivamente, per non creare complicazioni e per non andare incontro a conseguenze anche in campo internazionale, di votare questo disegno di legge; ma pregherei i colleghi di parte comunista di condensare i loro emendamenti in un ordine del giorno, perché questo mi serve o serve al Governo (e quindi al Parlamento) per approfondire gli studi anche per quanto riguarda il parco circolante e per quanto riguarda certe istanze che riporteremo in sede competente.

PRESIDENTE. Onorevole Albani, dopo le dichiarazioni del ministro insiste per la votazione della sua proposta di non passaggio all'esame degli articoli?

ALBANI. Insisto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta Albani di non passaggio all'esame degli articoli.

(E respinta).

CAPUA. Prima di iniziare l'esame degli articoli, vorrei dire all'onorevole Albani che poiché gli emendamenti che il suo gruppo si propone di presentare sarebbero nella sostanza accolti da tutti i componenti la Commissione, sarebbe meglio formulare un ordine del giorno che li contenga in modo da evitare a tutti coloro che li condividono il dispiacere di doverli respingere in considerazione del momento e della sede in cui sono presentati. Ritengo che sarebbe molto più utile e produttivo presentare un ordine del giorno, sul quale probabilmente si avrebbe l'unanimità della Commissione, proprio per

raggiungere lo scopo che il gruppo al quale appartiene l'onorevole Albani legittimamente si propone.

ALBANI. Un ordine del giorno lo presenteremo, forse, dopo aver conosciuto l'opinione dei colleghi sui singoli articoli.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

I veicoli a motore, con accensione comandata, destinati a circolare su strada, con o senza carrozzeria, che abbiano almeno quattro ruote, un peso complessivo a pieno carico autorizzato di 400 chilogrammi ed una velocità massima indicata dal costruttore non inferiore a 50 chilometri orari, ad eccezione delle trattrici e macchine agricole e delle macchine operatrici, sono soggetti, per quanto riguarda la omologazione del tipo e delle modifiche alle caratteristiche costruttive essenziali e l'approvazione a seguito di analoghi accertamenti tecnici, oltre che alle disposizioni previste dagli articoli 53 e 54 del testo unico delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dagli articoli 219 e seguenti del relativo regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, alle norme della presente legge.

LA BELLA. Vorrei chiedere una spiegazione: perché usiamo l'espressione « motori ad accensione comandata », quando in tutti i trattati tecnici italiani si parla di ciclo otto o di ciclo Diesel? Questo mi sembra veramente poco comprensibile in quanto tutti i motori sono comandati.

SORGI, Relatore. Guardi, onorevole collega, che i motori Diesel non sono ad accensione comandata, ma sono ad accensione spontanea. Il concetto qui espresso non ha niente a che fare con il comando manuale dell'accensione del motore con la chiavetta! Nel motore a benzina, la scintilla della candela provoca l'accensione della miscela (ecco l'accensione comandata); nel motore diesel, invece, quando si raggiunge all'interno del cilindro quel certo grado di compressione, senza bisogno della scintilla della candela, automaticamente avviene l'esplosione. Questa è la differenza.

V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1971

LA BELLA. Quindi si sarebbe potuta adottare anche la dizione « a ciclo otto ». Comunque si trattava di un semplice chiarimento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1 al quale non sono stati presentati emendamenti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

I veicoli indicati all'articolo 1 della presente legge per ottenere i certificati di omologazione del tipo o di modifica alle caratteristiche costruttive essenziali ovvero di approvazione a seguito di analoghi accertamenti tecnici previsti dagli articoli 53 e 54 del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dagli articoli 223, 224 e 225 del relativo regolamento di esecuzione, devono rispondere:

1) a decorrere dal 1° aprile 1971 alle prescrizioni di cui all'allegato I, ad eccezione dei punti 3.2.1.1 e 3.2.2.1, nonché agli allegati II, IV, V e VI della presente legge;

2) a decorrere dal 1° ottobre 1971, oltreché alle prescrizioni di cui al precedente numero 1) anche alle prescrizioni contenute nell'allegato I, ai punti 3.2.1.1 e 3.2.2.1 e nell'allegato III.

A questo articolo, al punto 1, è necessario apportare, per evidenti ragioni, un emendamento; poiché, infatti, la data del 1° aprile 1971 è già decorsa, proporrei di sostituire le parole: « 1° aprile 1971 » con le altre: « trentesimo giorno successivo alla pubblicazione della presente legge ».

Pongo in votazione l'articolo 2 con lo emendamento da me proposto.

(È approvato).

Poiché all'articolo 3 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 3.

Le norme sull'omologazione e approvazione delle modifiche costruttive essenziali previste all'articolo 225 del regolamento di esecuzione del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono estese agli altri

elementi ed alle altre caratteristiche costruttive essenziali indicate all'allegato I, punto 1.1 della presente legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4:

ART. 4.

Le prove, le verifiche e le analisi previste dalla presente legge sono svolte nel corso di quelle stabilite dagli articoli 53 e 54 del citato testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dagli articoli 221 e 225 del relativo regolamento di esecuzione ai fini del rilascio dei certificati di omologazione del tipo, di modifica delle caratteristiche costruttive essenziali e di approvazione a seguito di analoghi accertamenti tecnici.

Alle suddette prove, verifiche ed analisi partecipa anche un funzionario tecnico dei ruoli del Ministero della sanità e dell'Istituto superiore di sanità.

L'onorevole Mascolo ha presentato all'ultimo comma il seguente emendamento:

Sostituire le parole: « un funzionario tecnico dei ruoli del Ministero della sanità e dell'Istituto superiore di sanità » *con le parole:* « un funzionario tecnico dei ruoli della regione ».

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Quando i decreti delegati saranno stati approvati e sarà in funzione il servizio sanitario nazionale, le regioni avranno tutti i poteri, non soltanto questo.

PRESIDENTE. Onorevole Mascolo, insiste nel suo emendamento?

MASCOLO. No, Signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 4, di cui dianzi ho dato lettura.

(È approvato).

Gli onorevoli Alboni, Venturoli, La Bella, Allera, Biagini, Monasterio, Biamonte, Mascolo, Morelli, Gorreri e Zanti Tondi Carmen hanno presentato li seguente emendamento:

Aggiungere dopo l'articolo 4 il seguente articolo 4-bis:

« I titolari di veicoli circolanti omologati secondo quanto disposto nel precedente articolo 2, sono tenuti ad assicurarne la perfetta

efficienza in relazione alle caratteristiche tecniche e agli scopi di cui agli allegati I, II, III, IV, V, VI e VII della presente legge.

Ai contravventori verrà applicata una ammenda di lire cinquemila e sarà vietata la circolazione del veicolo sino alla sua messa a punto secondo le disposizioni della presente legge ».

ALBONI. L'articolo aggiuntivo si illustra da sé. Si tratta di trarre le conseguenze da una disposizione che investe la responsabilità di costruttori e che successivamente ha dietro di sé una lacuna inspiegabile, per cui l'utente che acquista il veicolo dotato di un certo dispositivo di depurazione del gas, il giorno dopo lo può manomettere senza che nessuno possa obbligarlo a ripristinarlo. È questa la ragione del nostro emendamento, che ci sembra assolutamente necessario, se vogliamo dare almeno un minimo di serietà a questa legge, che diversamente sarebbe un'autentica presa in giro.

CAPUA. Sarebbe bene a mio avviso che questi dispositivi fossero dotati di una specie di spia che indicasse quando non funzionano, perché l'utente sia messo in condizione di accorgersi del suo mancato funzionamento.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Non sono d'accordo sull'emendamento, perché questa legge riguarda i nuovi autoveicoli e fa obbligo alle case costruttrici di munirli di questi dispositivi. Non si può pertanto addebitare ai proprietari delle macchine l'inservanza di un obbligo del costruttore. D'altra parte, che interesse avrebbero i proprietari a manomettere questi dispositivi ?

SORGI, *Relatore*. La preoccupazione dell'onorevole Albani è già considerata nell'articolo 3, dove si parla delle modifiche che si portano a motori già regolati, cioè il fatto è già previsto per i motori che sono in circolazione: se si attua una modifica, il motore deve di nuovo essere regolato.

MASCOLO. Sembra che questo dispositivo, anche se adottato dalla casa di costruzione, con l'uso perda le sue caratteristiche.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Nel momento in cui entra in circolazione, l'autoveicolo ricade sotto il regolamento di esecuzione, che fa obbligo ai proprietari di sottoporre la macchina a controlli.

PRESIDENTE. Onorevole Albani, insiste nel suo emendamento ?

ALBONI. Insisto, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Albani ed altri, aggiuntivo di un articolo 4-bis.

(È respinto).

Gli onorevoli Albani, Venturoli, La Bella, Allera, Biagini, Biamonte, Gorreri, Mascolo, Monasterio, Morelli e Zanti Tondi Carmen, hanno presentato il seguente emendamento:

Aggiungere dopo l'articolo 4 il seguente articolo 4-ter:

« I Consigli regionali possono emanare proprie norme per quanto attiene:

a) la determinazione degli *standards* massimi di inquinabilità dell'aria da parte dei singoli motori circolanti;

b) l'estensione della disciplina di cui alla presente legge a tutti i veicoli circolanti, qualunque sia la loro caratteristica di accensione;

c) a mettere in atto proprie misure di controllo e di repressione di ogni causa di inquinamento atmosferico;

d) a istituire centri di studio delle fonti di inquinamento atmosferico e di ricerca degli strumenti tecnici atti ad eliminarle o a ridurle, incoraggiando adeguatamente anche l'iniziativa individuale o di *équipe* ».

ALBONI. Noi vogliamo, con questo articolo aggiuntivo, cogliere l'opportunità per affidare alle regioni compiti che sono loro propri. Le regioni, ad esempio, devono poter determinare *standards* di inquinamento diversi da quelli previsti dalla legge e ciò in rapporto a diverse situazioni di urbanizzazione, di circolazione veicolare, ecc. Oltre a ciò noi vogliamo, in questa sede, affidare precisi poteri alle regioni per quanto riguarda la disciplina di tutte le fonti di inquinamento atmosferico, i poteri di controllo, di repressione di ogni causa di inquinamento; la istituzione di centri di studio e di ricerca sulla natura degli scarichi gassosi e per l'individuazione di dispositivi tecnici capaci di ridurre o eliminare le cause dell'inquinamento, ecc.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Sono contrario a questo emendamento perché vi sono gli articoli 117 e 118 della Costituzione che verranno discussi, sia per una interpretazione evolutiva che alcuni danno, sia per

una interpretazione autentica della Costituzione, cioè a dire prerogative proprie e prerogative che derivano alle regioni da decreti delegati. Su questa materia ci rivedremo in Aula, quindi è inutile discuterne ora, perché dovremo rivedere la materia in tutta la sua complessità. Il Governo, pertanto, è contrario.

PESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Alboni ed altri aggiuntivo di un articolo 4-ter.

(È respinto).

Passiamo all'articolo 5. Ne do lettura:

ART. 5.

Il Ministro della sanità, di concerto con i Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentito il parere del Consiglio superiore di sanità e della Commissione centrale contro l'inquinamento atmosferico, può con propri decreti autorizzare metodi di raccolta e di analisi dei gas per condurre la prova di tipo I, definita al punto 3.2.1.1 dell'allegato I, diversi da quelli previsti all'allegato III, purché diano risultati equivalenti.

L'onorevole Mascolo ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: « Il ministro della sanità », *con le altre:* « La regione ».

Pongo in votazione tale emendamento.
(È respinto).

Non essendovi altri emendamenti, pongo in votazione l'articolo 5 di cui ho dato lettura.
(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6:

ART. 6.

Per il completamento delle rubriche della comunicazione di cui all'allegato VII della presente legge, la fabbrica costruttrice o un suo rappresentante deve fare apposita richiesta al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, il quale provvede ad inviare copia della comunicazione stessa agli Stati membri della Comunità economica europea ed alla fabbrica costruttrice.

Qualora analoga comunicazione pervenga da altro Stato membro della Comunità economica europea il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è tenuto ad accettare tale documento come prova che i controlli previsti dalla presente legge sono stati effettuati dalle competenti autorità del paese di origine del veicolo.

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 7 e dei relativi allegati:

ART. 7.

Gli allegati I, II, III, IV, V, VI e VII, fanno parte integrante della presente legge.

DEFINIZIONI, RICHIESTA DI OMOLOGAZIONE E PRESCRIZIONI DI PROVA

1 DEFINIZIONI.

1.1 *Tipo di veicolo per quanto riguarda la limitazione delle emissioni di gas inquinanti prodotti dal motore.*

Per « tipo di veicolo per quanto riguarda la limitazione delle emissioni di gas inquinanti prodotti dal motore » si intendono i veicoli che non differiscono sostanzialmente fra loro per quanto riguarda, in particolare, i seguenti punti:

1.1.1 Inerzia equivalente, determinata in funzione del peso di riferimento, secondo quanto prescritto al punto 4.2 dell'allegato III;

1.1.2 Caratteristiche del motore definite ai punti 1-6 e 8 dell'allegato II.

1.2 *Peso di riferimento.*

Per « peso di riferimento » si intende il peso del veicolo in ordine di marcia, maggiorato di un peso forfettario di 120 kg. Il peso del veicolo in ordine di marcia è quello corrispondente al peso totale a vuoto con tutti i serbatoi pieni, ad eccezione del serbatoio del carburante che dovrà essere riempito soltanto a metà capacità, gli attrezzi d'uso e la ruota di scorta.

1.3 *Basamento del motore.*

Per « basamento motore » si intendono le capacità esistenti sia nel motore sia all'esterno e collegate alla coppa dell'olio mediante passaggi interni od esterni, attraverso i quali i gas ed i vapori possono defluire.

1.4 *Gas inquinanti.*

Per « gas inquinanti » si intendono l'ossido di carbonio e gli idrocarburi.

1.5 *Peso massimo.*

Per « peso massimo » si intende il peso massimo tecnicamente ammissibile dichiarato dal costruttore (questo peso può essere superiore al peso massimo autorizzato).

2 RICHIESTA DI OMOLOGAZIONE.

2.1 Il costruttore o il suo mandatario deve presentare le indicazioni seguenti:

2.1.1 Descrizione del tipo del motore con tutte le indicazioni di cui all'allegato II;

2.1.2 Disegni della camera di combustione e dello stantuffo, ivi compresi i segmenti;

2.1.3 Alzate massime delle valvole e angoli di apertura e di chiusura con riferimento ai punti morti;

2.2 Un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare deve essere presentato al servizio tecnico incaricato delle prove di cui al punto 3, del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1974

3 PRESCRIZIONI DI PROVA.

3.1 *Generalità.*

Gli elementi che possono influire sulle emissioni di gas inquinanti devono essere progettati, costruiti e montati in modo che il veicolo, in condizioni normali di utilizzazione e malgrado le vibrazioni cui può essere sottoposto, possa soddisfare alle prescrizioni della presente legge.

3.2 *Descrizione delle prove.*

3.2.1 Il veicolo è sottoposto, a seconda della sua categoria di peso e alle condizioni di seguito indicate, alle prove dei tipi I, II e III.

3.2.1.1 *Prova di tipo I* (controllo dell'emissione media di gas inquinanti in zona urbana a traffico intenso dopo una partenza a freddo).

3.2.1.1.1 Questa prova deve essere effettuata sui veicoli di cui all'articolo 1 e il cui peso massimo non superi le 3,5 tonnellate.

3.2.1.1.2 Il veicolo è posto su un banco dinamometrico, provvisto di freno e volano inerziale. Viene eseguita senza interruzione una prova della durata totale di 13 minuti e comprendente quattro cicli. Ogni ciclo si compone di 15 fasi (minimo, accelerazione, velocità costante, decelerazione ecc.). Durante la prova, i gas di scarico sono raccolti in uno o più sacchi. I gas sono analizzati e il loro volume è misurato al termine del periodo di riempimento.

3.2.1.1.3 La prova viene condotta secondo il metodo descritto nell'allegato III. La raccolta e l'analisi dei gas devono essere effettuate secondo i metodi prescritti.

3.2.1.1.4 Le masse di ossido di carbonio e di idrocarburi rilevate nel corso della prova, devono essere inferiori ai valori riportati nella tabella seguente in funzione del peso di riferimento del veicolo:

Peso di riferimento Pr kg	Massa di ossido di carbonio g/prova	Massa di idrocarburi g/prova
Pr ≤ 750	100	8,0
750 < Pr ≤ 850	109	8,4
850 < Pr ≤ 1020	117	8,7
1020 < Pr ≤ 1250	134	9,4
1250 < Pr ≤ 1470	152	10,1
1470 < Pr ≤ 1700	169	10,8
1700 < Pr ≤ 1930	186	11,4
1930 < Pr ≤ 2150	203	12,1
2150 < Pr	220	12,8

- 3.2.1.2 *Prova di tipo II* (controllo dell'emissione di ossido di carbonio con il motore al minimo).
- 3.2.1.2.1 Questa prova dev'essere effettuata sui veicoli di cui all'articolo 1.
- 3.2.1.2.2 Il tenore in volume di ossido di carbonio nei gas di scarico emessi con motore al minimo non deve superare il 4,5%.
- 3.2.1.2.3 Tale valore è controllato nel corso di una prova condotta secondo il metodo descritto nell'allegato IV.
- 3.2.1.3 *Prova di tipo III* (controllo delle emissioni di gas dal basamento).
- 3.2.1.3.1 Questa prova dev'essere effettuata sui veicoli di cui all'articolo 1, ad eccezione di quelli equipaggiati con motore a due tempi con compressione nel basamento.
- 3.2.1.3.2 La massa degli idrocarburi contenuti nei gas di sfato e non riaspirati dal motore dev'essere inferiore allo 0,15% della massa di carburante consumato dal motore.
- 3.2.1.3.3 Tale valore è controllato nel corso di una prova condotta secondo il metodo descritto nell'allegato V.
- 3.2.2 In linea di massima, la conformità della produzione, per quanto riguarda la limitazione dell'emissione di gas inquinanti prodotti dal motore, è controllata in base alla descrizione data nella comunicazione di cui all'allegato VII e, se sarà necessario, in base alle prove dei tipi I, II e III di cui al punto 3.2 o ad alcune di esse. Tuttavia:
- 3.2.2.1 Nel corso di una prova di tipo I effettuata su un veicolo prelevato nella serie le masse rilevate di ossido di carbonio e di idrocarburi non devono superare rispettivamente le quantità L_1 e L_2 riportate nella tabella seguente:

Peso di riferimento P_r kg	Massa di ossido di carbonio g/prova L_1	Massa di idrocarburi g/prova L_2
$P_r \leq 750$	120	10,4
$750 < P_r \leq 850$	131	10,9
$850 < P_r \leq 1020$	140	11,3
$1020 < P_r \leq 1250$	161	12,2
$1250 < P_r \leq 1470$	182	13,1
$1470 < P_r \leq 1700$	203	14,0
$1700 < P_r \leq 1930$	223	14,8
$1930 < P_r \leq 2150$	244	15,7
$2150 < P_r$	264	16,6

- 3.2.2.1.1 Se la massa di ossido di carbonio o quella di idrocarburi prodotti dal veicolo prelevato nella serie è superiore ai limiti L_1 e L_2 di cui sopra, il costruttore ha la possibilità di chiedere che vengano effettuate misure su un campione di veicoli prelevati dalla serie e contenente il veicolo prelevato inizialmente. Il costruttore stabilisce l'entità n del campione. Si determina allora per ciascun gas inquinante la media aritmetica \bar{x} dei risultati

V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1971

ottenuti sul campione e lo scarto tipo $S^{(1)}$ del campione. Si considera allora la produzione della serie come conforme se la condizione seguente è soddisfatta:

$$\bar{x} + k \cdot S \leq L$$

dove:

L : valore limite prescritto al punto 3.2.2.1 per ogni gas inquinante considerato,

k : fattore statistico dipendente da n e dato dalla tabella seguente:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{se } n \geq 20 \quad , \quad k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

⁽¹⁾ $S^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}$, dove x è uno qualunque degli n risultati individuali.

ALLEGATO II

CARATTERISTICHE ESSENZIALI DEL MOTORE ED INFORMAZIONI
RIGUARDANTI LA CONDUZIONE DELLE PROVE (1)

- 1 DESCRIZIONE DEL MOTORE.
 - 1.1 Marca
 - 1.2 Tipo
 - 1.3 Ciclo: quattro tempi/due tempi ⁽²⁾
 - 1.4 Numero dei cilindri
 - 1.5 Alesaggiomm
 - 1.6 Corsamm
 - 1.7 Cilindratacm³
 - 1.8 Rapporto volumetrico di compressione ⁽³⁾
 - 1.9 Sistema di raffreddamento
 - 1.10 Sovralimentazione con/ senza ⁽²⁾ descrizione del sistema
 - 1.11 Dispositivo di ricircolo dei gas del basamento (descrizione e schemi).....
 - 1.12 Filtro dell'aria: disegni o marche e tipi

- 2 ULTERIORI DISPOSITIVI ANTI-INQUINANTI (se esistono e se non sono compresi in un'altra voce).
Descrizione e schemi

- 3 ALIMENTAZIONE.
 - 3.1 Descrizione e schemi dei condotti di aspirazione e dei loro accessori (dash-pot, dispositivo di riscaldamento, prese d'aria supplementari, ecc.)
 - 3.2 Alimentazione di carburante:
 - 3.2.1 Con carburatore/i ⁽²⁾ Numero
 - 3.2.1.1 Marca
 - 3.2.1.2 Tipo
 - 3.2.1.3 Regolazioni ⁽²⁾

⁽¹⁾ Nel caso di motori o sistemi non convenzionali, si forniranno i dati equivalenti a quelli di seguito indicati.

⁽²⁾ Depennare la dicitura inutile.

⁽³⁾ Indicare la tolleranza.

 V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1971

- | | | | |
|---|------------------------------|-----------------------|--|
| 3.2.1.3.1 Getti
3.2.1.3.2 Diffusori
3.2.1.3.3 Livello in vaschetta
3.2.1.3.4 Peso del galleggiante
3.2.1.3.5 Sede ago..... | }
}
} oppure
}
} | {
{
{
{
{ | Curva della portata di carburante in funzione della portata d'aria ⁽¹⁾ ⁽²⁾ |
| 3.2.1.4 Starter manuale/automatico ⁽¹⁾ Regolazione di chiusura ⁽²⁾ | | | |
| 3.2.1.5 Pompa di alimentazione | | | |
| Pressione ⁽²⁾o diagramma caratteristico ⁽²⁾ | | | |
| 3.2.2 Con dispositivo di iniezione ⁽¹⁾ | | | |
| 3.2.2.1 Pompa | | | |
| 3.2.2.1.1 Marca | | | |
| 3.2.2.1.2 Tipo | | | |
| 3.2.2.1.3 Mandatamm ³ per ciclo agiri/min della pompa ⁽¹⁾ ⁽²⁾ o diagramma caratteristico ⁽¹⁾ ⁽²⁾ | | | |
| 3.2.2.2 Iniettore/i | | | |
| 3.2.2.2.1 Marca | | | |
| 3.2.2.2.2 Tipo | | | |
| 3.2.2.2.3 Taraturabar ⁽¹⁾ ⁽²⁾
o diagramma caratteristico ⁽¹⁾ ⁽²⁾ | | | |
| 4 DISTRIBUZIONE. | | | |
| 4.1 Alzate massime delle valvole e angoli d'apertura e di chiusura con riferimento ai punti morti | | | |
| 4.2 Giochi di riferimento e/o di regolazione ⁽¹⁾ | | | |
| 5 ACCENSIONE. | | | |
| 5.1 Distributore/i | | | |
| 5.1.1 Marca | | | |
| 5.1.2 Tipo | | | |
| 5.1.3 Curva dell'anticipo all'accensione ⁽²⁾ | | | |
| 5.1.4 Fasatura ⁽²⁾ | | | |
| 5.1.5 Apertura dei contatti ⁽²⁾ | | | |

⁽¹⁾ Depennare la dicitura inutile.

⁽²⁾ Indicare la tolleranza.

V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1971

- 6 SISTEMA DI SCARICO.
- Descrizione e schemi
- 7 INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI CONCERNENTI LE CONDIZIONI DI PROVA.
- 7.1 Lubrificante impiegato
- 7.1.1 Marca
- 7.1.2 Tipo
(Indicare la percentuale d'olio nel carburante se del lubrificante è mescolato al carburante)
- 7.2 Candele
- 7.2.1 Marca
- 7.2.2 Tipo
- 7.2.3 Distanza degli elettrodi.....
- 7.3 Bobina di accensione
- 7.3.1 Marca
- 7.3.2 Tipo
- 7.4 Condensatore di accensione
- 7.4.1 Marca
- 7.4.2 Tipo
- 8 PRESTAZIONI DEL MOTORE.
- 8.1 Velocità di rotazione al minimogiri/min ⁽¹⁾
- 8.2 Velocità di rotazione corrispondente al regime di potenza massimagiri/min ⁽¹⁾
- 8.3 Potenza massimaCV/HP ⁽²⁾ (ISO - BSI - CUNA - DIN - IGM - SAE, ecc. ⁽²⁾).

⁽¹⁾ Indicare la tolleranza.

⁽²⁾ Depennare la dicitura inutile.

V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1971

ALLEGATO III

PROVA DI TIPO I

(Controllo dell'emissione media di gas inquinanti in una zona urbana a traffico intenso dopo una partenza a freddo)

METODO PER CONDURRE LA PROVA DI TIPO I
DEFINITA AL PUNTO 3.2.1.1 DELL'ALLEGATO I

1 CICLO DI FUNZIONAMENTO AL BANCO DINAMOMETRICO.

1.1 *Descrizione del ciclo.*

Il ciclo di funzionamento da utilizzare al banco dinamometrico è quello dato nella tabella seguente e rappresentato nell'appendice 1. La scomposizione in sequenze è riportata nell'appendice 2.

CICLO DI FUNZIONAMENTO AL BANCO DINAMOMETRICO

N. sequenza	SEQUENZE	Fasi	Acce- lerazione m/sec ²	Velocità km/h	Durata di ciascuna		Progres- sione tempi sec.	Rapporto da utilizzare con cambio meccanico
					sequenza sec.	fase sec.		
1	Minimo	1			11	11	11	6 sec. PM+ 5 sec. K1 (*)
2	Accelerazione	2	1,04	0-15	4	4	15	1
3	Velocità costante	3		15	8	8	23	1
4	Decelerazione	4	-0,69	15-10	2	5	25	1
5	Decelerazione a frizione disinnestata		-0,92	10-0	3		28	K1
6	Minimo	5			21	21	49	16 sec. PM+ 5 sec. K1
7	Accelerazione	6	0,83	0-15	5	12	54	1
8	Cambio di velocità		2				56	
9	Accelerazione	7	0,94	15-32	5	24	61	2
10	Velocità costante		32				85	
11	Decelerazione	8	-0,75	32-10	8	11	93	2
12	Decelerazione a frizione disinnestata		-0,92	10-0	3		96	K2
13	Minimo	9			21	21	117	16 sec. PM+ 5 sec. K1
14	Accelerazione	10	0,83	0-15	5	26	122	1
15	Cambio di velocità		2				124	
16	Accelerazione	11	0,62	15-35	9	12	133	2
17	Cambio di velocità		2				135	
18	Accelerazione	12	0,52	35-50	8	8	143	3
19	Velocità costante		50				155	
20	Decelerazione	13	-0,52	50-35	8	13	163	3
21	Velocità costante		35				176	
22	Cambio di velocità	14			2	12	178	
23	Decelerazione		-0,86	32-10	7		185	2
24	Decelerazione a frizione disinnestata	-0,92	10-0	3		188	K2	
25	Minimo	15			7	7	195	7 sec. PM

(*) PM = Cambio in folle, motore innestato.

K1, K2 = Frizione disinnestata con prima o seconda marcia inserita.

1.2 *Condizioni generali per l'esecuzione del ciclo.*

Cicli di prova preliminari devono essere eseguiti per determinare il modo migliore di azionamento del pedale dell'acceleratore, del freno, se è il caso, per ottenere un ciclo che si approssimi a quello teorico rimanendo nelle tolleranze prescritte.

1.3 *Uso del cambio.*

1.3.1 Se la velocità massima che può essere raggiunta con la prima marcia è inferiore a 15 km/h, si utilizzano la seconda, la terza e la quarta.

1.3.2 Le vetture equipaggiate di cambio a comando semiautomatico sono provate utilizzando i rapporti normalmente impiegati per la marcia su strada, ed il comando del cambio è azionato secondo le istruzioni del costruttore.

1.3.3 Le vetture equipaggiate di cambio automatico sono provate selezionando il rapporto più elevato (drive). L'acceleratore è usato in modo da ottenere il più possibile accelerazioni costanti, permettendo alla trasmissione di selezionare i differenti rapporti nel loro ordine normale. Inoltre, i punti di cambio di velocità indicati all'appendice 1 non sono applicabili e le accelerazioni devono essere effettuate seguendo le rette colleganti la fine del periodo di minimo al periodo successivo di velocità costante. Si applicano le tolleranze di cui al punto 1.4.

1.3.4 I veicoli con overdrive che può essere comandato dal guidatore sono provati con l'overdrive disinserito.

1.4 *Tolleranze.*

1.4.1 Si tollera uno scarto di ± 1 km/h rispetto alla velocità teorica durante l'accelerazione, durante la velocità costante e durante la decelerazione quando si utilizzano i freni del veicolo. Nel caso che il veicolo decelererà più rapidamente senza che si utilizzino i freni, ci si attiene solamente alle prescrizioni del punto 5.6.3. Ai cambiamenti di fase, si accettano tolleranze sulle velocità superiori a quelle prescritte, a condizione che la durata degli scarti costatati non superi ogni volta 0,5 secondi.

1.4.2 Le tolleranze sui tempi saranno di $\pm 0,5$ secondi. Tali tolleranze si applicano sia all'inizio che alla fine di ogni periodo di cambio di velocità ⁽¹⁾.

1.4.3 Le tolleranze sulla velocità e sui tempi sono combinate come indicato nell'appendice 1.

2 *VEICOLO E CARBURANTE.*

2.1 *Veicoli da provare.*

2.1.1 Il veicolo deve essere in buone condizioni meccaniche.
Deve essere rodato ed aver percorso almeno 3000 km prima della prova.

- 2.1.2 Il dispositivo di scarico non deve presentare perdite suscettibili di ridurre la quantità dei gas raccolti, che dev'essere quella uscente dal motore.
- 2.1.3 Può essere verificata l'ermeticità del sistema di aspirazione, per accertare che la carburazione non sia alterata da una presa d'aria accidentale.
- 2.1.4 Le regolazioni del motore e degli organi del veicolo sono quelle previste dal costruttore
- 2.1.5 Una presa di depressione è installata nel circuito di aspirazione, in prossimità del carburatore, dopo la farfalla.
- 2.1.6 Il laboratorio può verificare che il veicolo corrisponda alle prestazioni indicate dal costruttore e sia utilizzabile per la guida normale e, in particolare, sia adatto a partire sia a freddo che a caldo.
- 2.2 *Carburante.*
- 2.2.1 Il carburante è quello di riferimento le cui caratteristiche sono definite nell'allegato VI. Se il motore è lubrificato a miscela, si aggiunge al carburante di riferimento dell'olio della qualità e nella quantità raccomandata dal costruttore.
- 3 APPARECCHIATURA DI PROVA.
- 3.1 *Freno dinamometrico.*
- Non è prescritto alcun modello particolare; tuttavia la sua regolazione deve mantenersi costante nel tempo. Non deve ingenerare vibrazioni percepibili nel veicolo e suscettibili di nuocere al suo normale funzionamento. Deve essere fornito di una serie di volani che permettano di riprodurre il funzionamento su strada del veicolo (inerzie equivalenti).
- 3.2 *Apparecchiature di raccolta dei gas.*
- 3.2.1 I tubi di collegamento devono essere in acciaio e, per quanto possibile, forniti di raccordi rigidi. Tuttavia, per isolare il dispositivo delle vibrazioni del veicolo, si deve prevedere un elemento elastico anulare completamente stagno. Si possono utilizzare altri materiali se questi non influenzano la composizione dei gas.
- 3.2.2 Se il veicolo in prova è equipaggiato con una tubazione a scarichi multipli, questi ultimi devono essere collegati tra loro quanto più vicino possibile al veicolo.
- 3.2.3 La temperatura dei gas nel sistema di raccolta deve essere compatibile con il corretto funzionamento del motore, con la buona conservazione dei sacchi di prelievo, con il livello di assorbimento degli idrocarburi previsto al punto 4.5.1 e con la riduzione al minimo delle condensazioni sulle pareti del sacco o dei sacchi di prelievo.

⁽¹⁾ Va rilevato che il tempo assegnato di 2 secondi comprende la durata del cambio di combinazione e, ove sia necessario, un certo margine per riprendere il ciclo.

- 3.2.4 Le diverse valvole che permettono di dirigere i gas di scarico sia verso l'atmosfera, sia verso il dispositivo di prelievo, devono essere a manovra e ad azione rapida.
- 3.2.5 Il dispositivo di presa è costituito da uno o più sacchi di sufficiente capacità. I sacchi sono di materiale tale che le misure e la conservazione dei gas non siano alterate.
- 3.3 *Apparecchiatura di analisi.*
- 3.3.1 La sonda può essere costituita dal tubo di prelievo collegato al dispositivo di raccolta o dal tubo di vuotamento del sacco. Essa può essere anche indipendente, ma non potrà in nessun caso avere la presa in fondo al sacco.
- 3.3.2 Gli analizzatori saranno del tipo non dispersivo ad assorbimento a raggi infrarossi. L'analizzatore per gli idrocarburi sarà sensibilizzato al *n*-esano.
- 3.4 *Apparecchiature di misura del volume.*
- 3.4.1 Si utilizza un contatore volumetrico.
- 3.4.2 Le misure della pressione e della temperatura che permettono di riportare il volume alle condizioni standard, sono effettuate in punti scelti in funzione del tipo di contatore utilizzato. La posizione di detti punti è indicata dal laboratorio.
- 3.4.3 Il dispositivo di aspirazione dei gas può essere composto da una pompa o da qualsiasi altro dispositivo che mantenga costante la pressione misurata al contatore.
- 3.5 *Precisione degli apparecchi.*
- 3.5.1 La precisione del dinamometro non è indicata essendo il freno tarato con una prova a parte. L'inerzia totale delle masse rotanti, compresa quella dei rulli e del rotore del freno (cfr. punto 4.2), è data con una approssimazione di ± 20 kg.
- 3.5.2 La velocità del veicolo deve essere misurata con riferimento alla velocità di rotazione dei rulli collegati ai volani del freno. Essa deve poter essere misurata con uno scarto massimo di ± 2 km/h per velocità comprese nella gamma 0-10 km/h e con uno scarto massimo di ± 1 km/h per velocità superiori a 10 km/h.
- 3.5.3 Le temperature considerate ai punti 5.1.1 e 6.3.3 devono poter essere misurate con uno scarto massimo di $\pm 2^\circ$ C.
- 3.5.4 La pressione atmosferica deve poter essere misurata con uno scarto massimo di ± 1 mm di mercurio.
- 3.5.5 La depressione nel sistema di aspirazione del veicolo deve poter essere misurata con una precisione di ± 5 mm di mercurio e le altre pressioni (con contropressione del dispositivo di prelievo, pressione per la correzione del volume ecc.) devono poter essere misurate con una precisione di ± 5 mm di colonna d'acqua.
- 3.5.6 La dimensione e la precisione del contatore devono essere in rapporto col volume di gas da misurare, in modo tale che la precisione della misura del volume sia di $\pm 2\%$.

- 3.5.7 Gli analizzatori devono avere un campo di misure compatibile con la precisione richiesta per la misura dei tenori diversi costituenti: $\pm 3\%$ senza tener conto della precisione dei gas campione di taratura. Il tempo totale di risposta del circuito d'analisi deve essere inferiore ad un minuto.
- 3.5.8 Il tenore dei gas campione non deve scostarsi oltre il $\pm 2\%$ dai rispettivi valori nominali. Come diluente si impiega l'azoto.

4 PREPARAZIONE DELLA PROVA.

4.1 *Regolazione del freno.*

4.1.1 La regolazione del freno deve permettere di riprodurre il funzionamento del veicolo in piano alla velocità costante di 50 km/h.

4.1.2 A questo scopo, la depressione è misurata all'aspirazione del motore, durante una prova su strada a 50 km/h in terza oppure utilizzando i rapporti indicati al punto 1.3 con il veicolo caricato secondo il suo peso di riferimento e con i pneumatici gonfiati alla pressione indicata dal costruttore. La depressione è misurata allorché la velocità in piano è stabilizzata per almeno 15 secondi. Per tener conto dell'influenza del vento, si prende la media delle misure effettuate due volte in ciascun senso.

4.1.3 Il veicolo viene in seguito posto sul dinamometro ed il freno è regolato in modo tale da ottenere una depressione all'aspirazione uguale a quella rilevata nella prova su strada definita al punto 4.1.2. Questa regolazione del freno è mantenuta durante tutta la prova.

4.1.4 Questa regolazione è valida per i freni di tipo idraulico. Per altri tipi può essere necessario verificare che la regolazione così ottenuta sia valida anche per le altre condizioni intermedie comprese tra il minimo e la velocità massima del ciclo. Se necessario, si adotta una regolazione intermedia.

4.2 *Adattamento delle inerzie equivalenti alle inerzie di traslazione del veicolo.*

Si adatta il volano che permette di ottenere un'inerzia totale delle masse in rotazione conformemente al peso di riferimento nei limiti seguenti:

Peso di riferimento del veicolo P_r , kg	Inerzie equivalenti, kg
$P_r \leq 750$	680
$750 < P_r \leq 850$	800
$850 < P_r \leq 1020$	910
$1020 < P_r \leq 1250$	1130
$1250 < P_r \leq 1470$	1360
$1470 < P_r \leq 1700$	1590
$1700 < P_r \leq 1930$	1810
$1930 < P_r \leq 2150$	2040
$2150 < P_r \leq$	2270

4.3 *Condizionamento del veicolo.*

4.3.1 Precedentemente alla prova, il veicolo è lasciato per 6 ore almeno, ad una temperatura compresa tra i 20° e 30° C. Si verifica inoltre che le temperature dell'acqua di raffreddamento e dell'olio del motore siano comprese fra 20° e 30° C.

- 4.3.2 La pressione dei pneumatici deve essere quella indicata dal costruttore, come per l'esecuzione della prova preliminare su strada, che consente la regolazione del freno. Tuttavia, se il diametro dei rulli è inferiore a 50 cm, si aumenta la pressione dei pneumatici dal 30 al 50% per evitare il loro deterioramento.
- 4.4 *Controllo della contropressione.*
- Durante le prove preliminari si verifica che la contropressione creata dall'insieme del dispositivo di presa non superi 75 mm di colonna d'acqua, effettuando tale misura ai diversi regimi stabilizzati previsti nel ciclo.
- 4.5 *Condizionamento dei sacchi.*
- 4.5.1 I sacchi sono condizionati in modo tale che, soprattutto per quanto riguarda gli idrocarburi, le perdite di idrocarburi siano inferiori al 2 % del contenuto iniziale per un periodo di 20 minuti. Questo condizionamento è effettuato durante prove preliminari eseguite in condizioni di temperatura prossime alle temperature limite riscontrate nel corso di varie prove.
- 4.5.2 Per la misura delle perdite si utilizza il metodo seguente. Col motore funzionante a regime costante, si misura con continuità il contenuto in idrocarburi dei gas che entrano nel sacco fino al riempimento. Il tenore, al termine del riempimento, deve corrispondere alla media rilevata sulla registrazione. Si procede al vuotamento del sacco con le pompe degli analizzatori e si registra il tenore con continuità o ad intervalli di tempo prestabiliti. Se al termine dei 20 minuti il tenore è mutato più del 2%, si procede al vuotamento e al riempimento del sacco per effettuare una seconda misura. Questo ciclo viene ripetuto tante volte quante sono necessarie per saturare le pareti.
- 4.6 *Regolazione degli apparecchi d'analisi.*
- 4.6.1 *Taratura degli analizzatori.*
- Si immette nell'analizzatore, per mezzo di un flussometro e di una valvola di riduzione applicata su ciascuna bombola, la quantità di gas alla pressione indicata compatibilmente con un corretto funzionamento degli apparecchi. L'apparecchio viene regolato in modo da indicare, come valore stabilizzato, il valore della bombola campione. Si traccia, partendo dalla taratura ottenuta con la bombola a tenore massimo, la curva di deviazioni dell'apparecchio, in funzione del tenore delle varie bombole di gas campione utilizzate.
- 4.6.2 *Risposta totale degli apparecchi.*
- Si immette all'estremità della sonda il gas della bombola avente tenore massimo. Si verifica che il valore indicato, corrispondente alla deviazione massima, sia raggiunto in meno di 1 minuto. Se tale valore non è raggiunto, si ricercano le perdite nel circuito d'analisi procedendo punto per punto.
- 4.7 *Regolazione del dispositivo di misura del volume.*
- Il sacco viene riempito durante prove preliminari verificando che la misura del volume possa essere effettuata con la precisione indicata. Se necessario, si sceglie un contatore appropriato per ciascun caso.

- 5 PROCEDIMENTO PER LE PROVE AL BANCO.
- 5.1 *Condizioni particolari di esecuzione del ciclo.*
- 5.1.1 La temperatura del locale del banco a rulli deve essere compresa, durante tutta la prova, tra i 20° e i 30° C ed essere la più prossima possibile a quella del locale di condizionamento del veicolo.
- 5.1.2 Nel corso della prova, il veicolo deve essere quasi orizzontale in modo da evitare una distribuzione anormale del carburante.
- 5.1.3 La prova deve essere effettuata a cofano alzato. Un dispositivo ausiliario di ventilazione agente sul radiatore (raffreddamento ad acqua) o sull'entrata dell'aria (raffreddamento ad aria), può essere usato, se necessario, per mantenere normale la temperatura del motore.
- 5.1.4 Per l'esecuzione del ciclo, la velocità da considerare è quella dei rulli collegati ai volani del freno. Si registra la velocità in funzione del tempo nel corso della prova, per poter giudicare la validità dei cicli eseguiti.
- 5.1.5 La registrazione della depressione è facoltativa; tuttavia, se è effettuata contemporaneamente a quella della velocità, essa consente di giudicare la corretta esecuzione delle accelerazioni.
- 5.1.6 Del pari possono essere facoltativamente registrate le temperature dell'acqua di raffreddamento e dell'olio del basamento del motore.
- 5.2 *Messa in moto del motore.*
- 5.2.1 Il motore è messo in moto utilizzando i mezzi di avviamento previsti a questo scopo: starter, dispositivi di strozzamento, ecc., seguendo le istruzioni del costruttore.
- 5.2.2 Il motore è mantenuto al minimo con starter inserito per una durata di 40 secondi. L'inizio del primo ciclo di prova coincide con la manovra della valvola del dispositivo di ricupero dei gas uscenti, che dev'essere effettuata al termine del suddetto periodo di 40 secondi.
- 5.3 *Utilizzazione dello starter a comando manuale.*
- Lo starter dev'essere disinserito il più presto possibile e di norma prima dell'accelerazione da 0 a 50 km/h. Se questa prescrizione non può essere rispettata, il momento di disinserimento effettivo deve essere registrato. Il metodo di regolazione dello starter è quello indicato dal costruttore.
- 5.4 *Minimo.*
- 5.4.1 Cambio a comando manuale.
- 5.4.1.1 Le fasi di minimo si effettuano con frizione innestata e cambio in folle.
- 5.4.1.2 Per poter effettuare le accelerazioni seguendo normalmente il ciclo, si inserisce la prima marcia con frizione disinnestata, 5 secondi prima della fase di accelerazione successiva al minimo considerato.

- 5.4.1.3 Il primo minimo di inizio ciclo è composto di 6 secondi con cambio in folle, frizione innestata e di 5 secondi con prima marcia inserita, frizione disinnestata.
- 5.4.1.4 Per le fasi intermedie di minimo di ciascun ciclo, i tempi corrispondenti sono rispettivamente di 16 secondi con cambio in folle e di 5 secondi con prima marcia inserita, frizione disinnestata.
- 5.4.1.5 L'ultimo minimo del ciclo deve avere una durata di 7 secondi con cambio in folle, frizione innestata.
- 5.4.2 Cambio a comando semiautomatico.
Si applicano le indicazioni del costruttore per la guida in città, o, in assenza di regole, si seguono quelle relative al cambio a comando manuale.
- 5.4.3 Cambio a comando automatico.
Il selettore non è manovrato durante tutta la prova, salvo indicazioni contrarie del costruttore. In quest'ultimo caso si applica la procedura prevista per i cambi a comando manuale.
- 5.5 *Accelerazioni.*
- 5.5.1 Le accelerazioni sono effettuate in modo da avere un valore più costante possibile per tutta la durata della sequenza.
- 5.5.2 Se l'accelerazione non può essere effettuata nel tempo prescritto, l'eccesso di durata è sottratto dalla durata del cambio marcia, se possibile, e in ogni caso dal periodo successivo di velocità costante.
- 5.6 *Decelerazioni.*
- 5.6.1 Tutte le decelerazioni sono effettuate togliendo del tutto il piede dall'acceleratore, mantenendo la frizione innestata. Il disinnesto avviene senza l'uso del cambio, alla velocità di 10 km/h.
- 5.6.2 Se la durata della decelerazione è più lunga di quella prevista nella fase corrispondente, si usano i freni del veicolo per seguire il ciclo.
- 5.6.3 Se la durata della decelerazione è più breve di quella prevista nella fase corrispondente, si ristabilisce la corrispondenza con il ciclo teorico con un periodo di minimo conglobato nella sequenza successiva di minimo.
- 5.6.4 Al termine della decelerazione (arresto del veicolo sui rulli), il cambio è posto in folle con frizione innestata.
- 5.7 *Velocità costanti.*
- 5.7.1 Si evita il « pompaggio » o la chiusura della valvola dei gas durante il passaggio dall'accelerazione alla velocità costante successiva.
- 5.7.2 I periodi a velocità costante sono effettuati mantenendo fissa la posizione dell'acceleratore.

- 6 PROCEDIMENTO PER IL PRELIEVO E L'ANALISI.
- 6.1 *Prelievo.*
- 6.1.1 Il prelievo è effettivo dal momento dell'apertura della valvola come indicato al punto 5.2.2.
- 6.1.2 Se si utilizzano più sacchi, si passa da un sacco all'altro all'inizio del primo periodo di minimo di ogni ciclo.
- 6.1.3 Appena riempito, il sacco è chiuso ermeticamente.
- 6.1.4 Al termine dell'ultimo ciclo la valvola è manovrata per deviare i gas prodotti dal motore verso l'atmosfera.
- 6.2 *Analisi.*
- 6.2.1 L'analisi dei gas contenuti in ciascun sacco è effettuata il più presto possibile ed in ogni caso non più tardi di 20 minuti dopo l'inizio del riempimento del sacco considerato.
- 6.2.2 Se la sonda non è lasciata permanentemente nel sacco, si devono evitare entrate d'aria all'atto della sua introduzione e fughe all'atto della sua estrazione dal sacco considerato.
- 6.2.3 L'analizzatore deve stabilizzarsi nel minuto successivo all'inizio del suo collegamento con il sacco.
- 6.2.4 Il valore preso in considerazione per il tenore dei gas in ciascuno degli effluenti misurati è il valore letto dopo la stabilizzazione dell'apparecchio di misura.
- 6.3 *Misura del volume.*
- 6.3.1 Per evitare sensibili variazioni di temperatura, il volume del o dei sacchi è misurato allorché i gas hanno raggiunto la temperatura dell'ambiente in cui si opera.
- 6.3.2 Si procede al vuotamento dei sacchi facendo passare i gas attraverso il contatore.
- 6.3.3 La temperatura (t_m) da adottare per i calcoli è la media aritmetica delle temperature all'inizio e quasi al termine del vuotamento; lo scarto massimo tollerato tra i due valori deve essere inferiore a 5° C.
- 6.3.4 La pressione (P_m) da adottare per i calcoli è la media aritmetica delle pressioni assolute rilevate all'inizio e quasi al termine del vuotamento; lo scarto massimo tollerato tra i due valori dev'essere inferiore a 4 mm di mercurio.
- 6.3.5 Si somma al volume misurato al contatore il volume dei gas prelevati per l'analisi, se questo supera l'1% del volume misurato. Il risultato ottenuto è indicato con V_m .
- 7 DETERMINAZIONE DELLA QUANTITÀ DI GAS INQUINANTI EMESSI.
- 7.1 *Correzione dei volumi di gas misurati.*

Il volume di gas contenuti in ciascun sacco dev'essere riportato alle condizioni normali di temperatura e di pressione secondo la formula:

$$V = V_m \frac{273}{273 + t_m} \times \frac{P_m - P_H}{760}$$

dove le quantità V_m , t_m , P_m e PH sono definite nel modo seguente:

V_m : volume rilevato, espresso in litri, come indicato al punto 6.3.5;

t_m : media aritmetica delle temperature estreme rilevate come indicato al punto 6.3.3, espressa in gradi Celsius;

P_m : media aritmetica delle pressioni assolute estreme rilevate come indicato al punto 6.3.4, espressa in millimetri di mercurio;

PH : tensione di vapore d'acqua saturo alla temperatura t_m , espressa in millimetri di mercurio.

7.2 *Massa di gas inquinanti contenuta in ciascun sacco.*

La massa di gas inquinanti contenuta in ciascun sacco è determinata dal prodotto dCV , dove « C » è il tenore in volume e « d » la massa volumica di gas inquinante considerato:

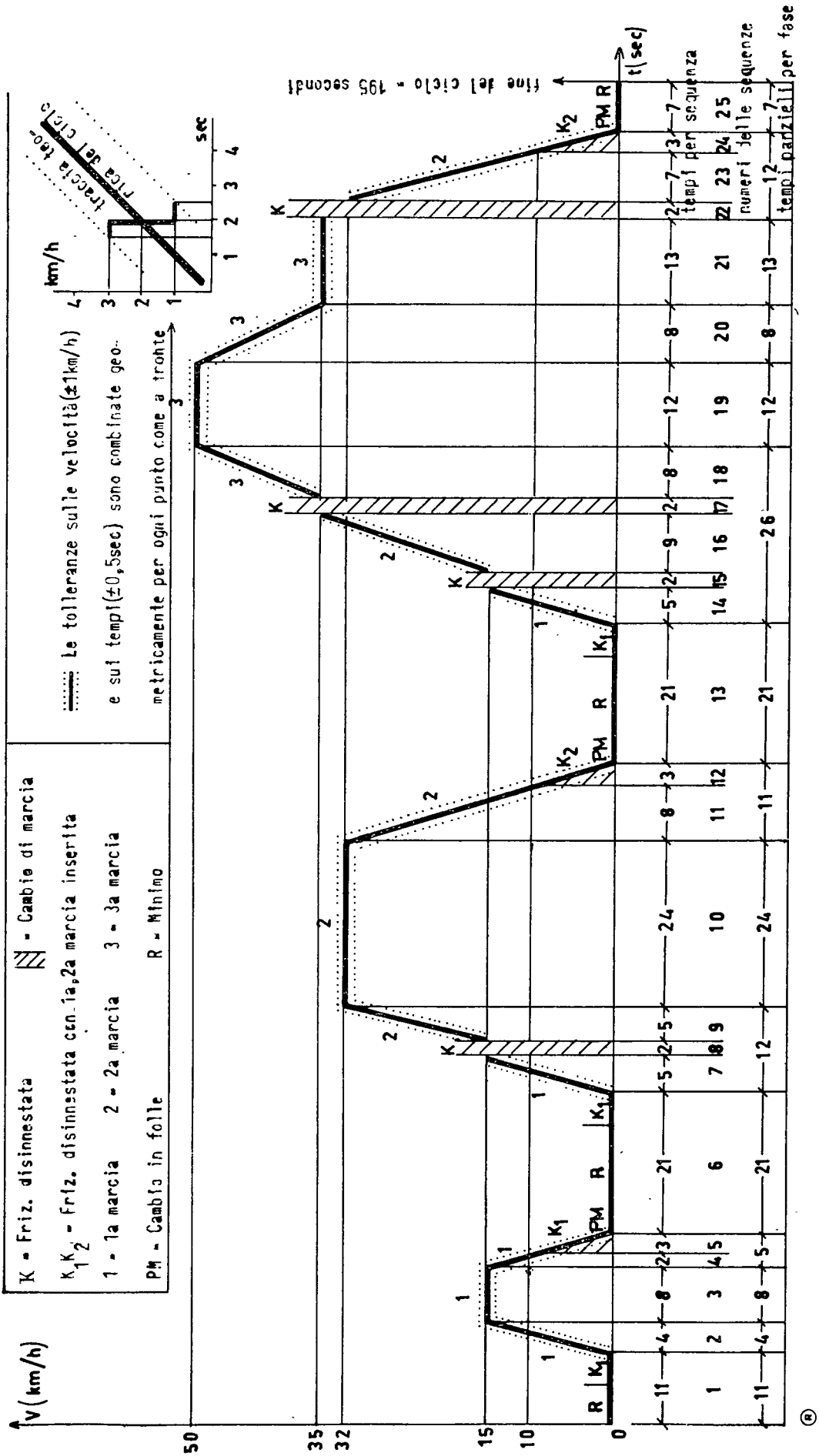
- per l'ossido di carbonio, $d = 1,250$;
- per gli idrocarburi, $d = 3,844$ (*n*-esano).

7.3 *Massa totale di gas inquinanti emessi.*

La massa M di ciascun gas inquinante emesso dal veicolo durante la prova è ottenuta sommando le masse di gas inquinanti contenute in ciascun sacco e calcolata come indicato al punto 7.2.

Nota. I laboratori dovranno controllare la validità delle analisi misurando anche la quantità di anidride carbonica prodotta.

CICLO DI FUNZIONAMENTO DEI MOTORI A BENZINA PER LA PROVA DI TIPO I



APPENDICE 2

SCOMPOSIZIONE DEL CICLO DI FUNZIONAMENTO UTILIZZATO
PER LA PROVA DI TIPO I

1 SCOMPOSIZIONE IN SEQUENZE.

	Tempo	%
Minimo	60 sec. 30,8	} 35,4
Motore al minimo, con veicolo in moto e una marcia inserita	9 sec. 4,6	
Cambio di velocità	8 sec.	4,1
Accelerazioni	36 sec.	18,5
Velocità costanti	57 sec.	29,2
Decelerazioni	25 sec.	12,8
	<hr/>	<hr/>
	195 sec.	100
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

2 SCOMPOSIZIONE IN FUNZIONE DELL'UTILIZZAZIONE DEL CAMBIO.

Minimo	60 sec. 30,8	} 35,4
Motore al minimo, con veicolo in moto e una marcia inserita	9 sec. 4,6	
Cambio di velocità	8 sec.	4,1
prima	24 sec.	12,3
seconda	53 sec.	27,2
terza	41 sec.	21
	<hr/>	<hr/>
	195 sec.	100
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

Velocità media durante la prova: 19 km/h.

Tempo effettivo di funzionamento: 195 sec.

Distanza teorica percorsa per ciclo: 1,013 km.

Distanza equivalente per la prova (4 cicli): 4,052 km.

ALLEGATO IV

PROVA DI TIPO II

(Controllo dell'emissione di ossido di carbonio al minimo)

METODO PER EFFETTUARE LA PROVA DI TIPO II DEFINITA
AL PUNTO 3.2.1.2 DELL'ALLEGATO I

- 1 CONDIZIONI DI MISURA.
 - 1.1 Il carburante è quello di riferimento le cui caratteristiche sono definite all'allegato VI.
 - 1.2 Il tenore in volume di ossido di carbonio è misurato immediatamente dopo i 4 cicli della prova di tipo I, con motore al minimo.
 - 1.3 Per i veicoli con cambio a comando manuale o semiautomatico, la prova è effettuata con cambio in folle e frizione innestata.
 - 1.4 Per i veicoli a cambio automatico, la prova è effettuata con il selettore in posizione « zero » o « sosta ».
- 2 PRELIEVO DEI GAS.
 - 2.1 La sonda di prelievo è posta nel tubo che collega lo scarico del veicolo con il sacco e il più vicino possibile al tubo di scarico.
 - 2.2 Per tener conto delle diluizioni possibili dei gas di scarico con l'aria, si misura il tenore in volume dell'ossido di carbonio (T_1) e di anidride carbonica (T_2); il tenore in volume T da confrontare con il limite prescritto è calcolato con la formula:

$$T = T_1 \times \frac{0,15}{T_1 + T_2}$$

PROVA DI TIPO III

(Controllo delle emissioni di gas dal basamento)

METODO PER EFFETTUARE LA PROVA DI TIPO III DEFINITA
AL PUNTO 3.2.1.3 DELL'ALLEGATO I

1 NORME GENERALI.

- 1.1 La prova di tipo III è effettuata sul veicolo sottoposto alle prove di tipo I e II.
- 1.2 I motori, compresi i motori stagni, sono sottoposti alla prova, ad eccezione di quelli la cui concezione è tale per cui una perdita, anche lieve, può provocare anomalie di funzionamento inaccettabili (per esempio, motori flat-twin).

2 CONDIZIONI DI PROVA.

- 2.1 Il minimo è regolato in conformità alle raccomandazioni del costruttore: in mancanza di tali raccomandazioni è regolato in modo tale che la depressione nel collettore di aspirazione abbia il valore massimo.
- 2.2 Le misure sono effettuate nelle tre condizioni seguenti di funzionamento del motore:

Condizione n.	Velocità del veicolo in km/h	Depressione all'aspirazione in mm di mercurio	Fattore ponderale
1	Minimo		0,25
2	50 ± 2	400 ± 8	0,25
3	50 ± 2	250 ± 8	0,50

- 2.3 Se il motore non può funzionare con una depressione di 400 mm di mercurio, la depressione è regolata in modo tale da eguagliare quella rilevata su strada alla velocità costante in piano di 50 km/h.
La depressione della condizione n. 3 è quella sopra rilevata moltiplicata nel rapporto $\frac{250}{400} = 0,625$.
- 2.4 La velocità di rotazione del motore per le condizioni nn. 2 e 3 definite al punto 2.2 è scelta in funzione dei rapporti di riduzione come la più bassa velocità di rotazione del motore che permetta al veicolo di viaggiare ad una velocità di 50 km/h in condizioni normali di funzionamento.

3 METODO DI PROVA.

- 3.1 Si procede per ciascuna delle condizioni nn. 1, 2 e 3 definite al punto 2.2 alla misura:
- 3.1.1 del volume Q_n non ricircolato dal dispositivo nell'unità di tempo,

- 3.1.2 del consumo in peso C_n del carburante nella stessa unità di tempo.
- 3.2 I volumi Q_n misurati come definito al punto 4.6 in ciascuna di dette condizioni, sono ricondotti alle condizioni normali (pressione di 760 mm di mercurio e temperatura di 0° C) con la formula

$$Q'_n = Q_n \frac{H}{760} \times \frac{273}{T}$$

- 3.3 Il tenore t in volume di idrocarburi è misurato secondo quanto precisato al punto 4.4. Se il costruttore lo richiede, non si procede all'analisi dei gas di basamento ai quali è attribuito un tenore forfettario di idrocarburi di 15.000 ppm.
- 3.4 Agli idrocarburi è attribuita una massa volumica pari a 3,84 g/litro; per ciascuna delle suddette condizioni il peso degli idrocarburi emessi nell'atmosfera è determinato per mezzo della formula:

$$P_n = Q'_n \cdot t \times 3,84$$

dove Q'_n rappresenta i volumi corretti.

- 3.5 Il peso medio degli idrocarburi \bar{P} ed il consumo \bar{C} di carburante sono calcolati muovendo dai valori ottenuti per ciascuna delle suddette condizioni utilizzando i fattori ponderali indicati al punto 2.2. Sono espressi nelle medesime unità.
- 3.6 Interpretazione dei risultati:
Il veicolo è considerato soddisfacente se

$$\bar{P} \leq \frac{0,15}{100} \times \bar{C}$$

4 METODO DI MISURA DEL VOLUME Q_n NON RICIRCOLATO DAL DISPOSITIVO.

4.1 *Disposizioni da prendere prima della prova.*

Prima della prova tutte le aperture oltre quelle necessarie al prelievo dei gas, devono essere chiuse.

4.2 *Principio del metodo.*

- 4.2.1 Una derivazione idonea, e cioè tale da non provocare perdite di carico supplementari, è montata sul circuito di ricircolo del dispositivo direttamente sul collegamento al motore.
- 4.2.2 All'uscita di questa derivazione è collegato un sacco flessibile di materiale non assorbente gli idrocarburi, in modo da raccogliere i gas non ricircolati dal motore (vedi appendice). Questo sacco è vuotato al momento di ogni misura.

4.3 *Metodo di misura.*

Prima di ogni misura il sacco viene chiuso. È messo in comunicazione con la derivazione per un tempo noto ed in seguito vuotato attraverso un contatore volumetrico appropriato. Durante il vuotamento la pressione H espressa in mm di mercurio e la temperatura N

espressa in gradi C sono misurate per apportare al volume la correzione indicata al punto 3.2.

4.4 *Misura dei tenori di idrocarburi.*

4.4.1 Durante il vuotamento, il tenore di idrocarburi è, se necessario, misurato per mezzo di un analizzatore a raggi infrarossi, del tipo non dispersivo, sensibilizzato all'*n*-esano. Il valore ottenuto è moltiplicato per il coefficiente 1,24 per tenere conto della concentrazione assoluta di idrocarburi dei gas di basamento.

4.4.2 Gli analizzatori ed i gas campioni devono soddisfare alle condizioni prescritte ai punti 3.5.7 e 3.5.8 dell'allegato III.

4.5 *Misura del consumo di carburante.*

Si determina il peso del carburante consumato durante ciascuna delle condizioni di funzionamento definite al punto 2.2. Questo peso è riferito all'unità di tempo.

4.6 *Espressione dei risultati delle misure.*

I valori Q'_n , dove *n* è relativo a ciascuna delle condizioni indicate al punto 2.2, così come i consumi C_n , sono riferiti alla stessa unità di tempo per l'applicazione dei coefficienti ponderali ed i calcoli relativi alla determinazione del peso ponderato di idrocarburi e del consumo ponderato di carburante.

4.7 *Precisione delle misure.*

4.7.1 La pressione nel sacco durante la misura dei volumi è misurata con una precisione di ± 1 mm di colonna di mercurio.

4.7.2 La depressione dell'aspirazione è misurata con una precisione di ± 8 mm di colonna di mercurio.

4.7.3 La velocità del veicolo è misurata sui rulli e misurata con precisione di ± 2 km/h.

4.7.4 La quantità dei gas emessa è misurata con precisione di $\pm 5\%$.

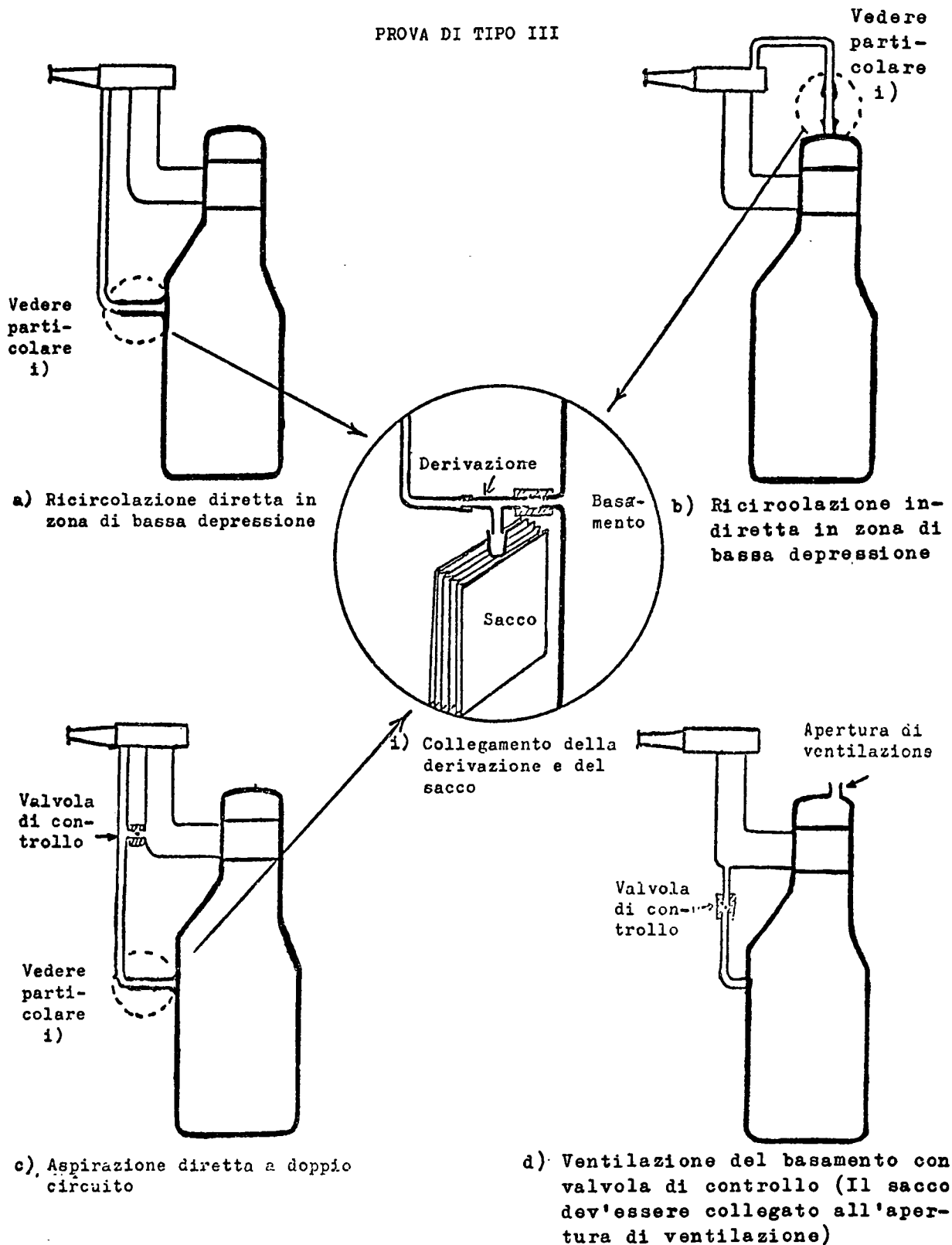
4.7.5 La temperatura dei gas durante la misura del volume è misurata con una precisione di $\pm 2^\circ$ C.

4.7.6 I tenori di idrocarburi sono, se necessario, misurati con precisione di $\pm 5\%$, senza tener conto della precisione dei gas campione.

4.7.7 Il consumo di carburante è misurato con una precisione di $\pm 4\%$.

Appendice

PROVA DI TIPO III



ALLEGATO VI

CARATTERISTICHE DEL CARBURANTE DI RIFERIMENTO ⁽¹⁾
E METODI UTILIZZATI PER DETERMINARLE

	Limiti e unità	Metodo
Numero di ottani « Research »	99 ± 1	ASTM ⁽²⁾ D 908-67
Densità 15/4° C	0,742 ± 0,007	» D 1298-67
Pressione di vapore Reid	{ 0,6 ± 0,04 bar 8,82 ± 0,59 psi	» D 323-58
Distillazione		
Punto iniziale		
— 10% vol.	50 ± 5° C	» D 86-67
— 50% vol.	100 ± 10° C	
— 90% vol.	160 ± 10° C	
Punto finale		
— residuo	max. 2% vol.	
— perdite	max. 1% vol.	
Composizione degli idrocarburi		
— idrocarburi olefinici	18 ± 4% vol.	» D 1319-66 T
— idrocarburi aromatici	35 ± 5% vol.	
— idrocarburi saturi	resto	
Resistenza all'ossidazione	min. 480 minuti	» D 525-55
Gomme (residui)	max. 4 mg/100 ml	» D 381-64
Antiossidante	min. 50 ppm	
Tenore di zolfo	0,03 ± 0,015% peso	» D 1266-64 T
Tenore di piombo	{ 0,57 ± 0,03 g/l 2,587 ± 0,136 g/IG	» D 526-66
— Tipo di « Scavenger »	composto automobile	
— Composto organico di piombo	non precisato	
Altri additivi	nulla	

⁽¹⁾ Per la fabbricazione del carburante di riferimento debbono essere utilizzate soltanto le benzine di base prodotte correntemente dall'industria petrolifera europea, escluse le miscele non convenzionali, quali le benzine di pirolisi, di cracking termico ed il benzolo.

⁽²⁾ Abbreviazione di « American Society for Testing and Materials », Race St. 1916, Filadelfia, Pennsylvania 19 103, Stati Uniti d'America. Le cifre dopo il trattino indicano l'anno nel quale la norma è stata emanata o modificata. In caso di modifica di una o più norme ASTM, le norme adottate durante gli anni di cui sopra restano d'applicazione, a meno che non si convenga di sostituirle con norme posteriori.

ALLEGATO VII

REPUBBLICA ITALIANA

Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile
Direzione generale della motorizzazione civile

COMUNICAZIONE AGLI STATI MEMBRI DELLA COMUNITÀ DA PARTE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA AVIAZIONE CIVILE PER IL CONSEGUIMENTO DELL'OMOLOGAZIONE C.E.E. RELATIVA AI DISPOSITIVI DEI VEICOLI A MOTORE AD ACCENSIONE COMANDATA CONTRO L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO PRODOTTO DAI GAS DI SCARICO

N. DI REGISTRAZIONE	
1 Marca (ragione sociale)	
2 Tipo e denominazione commerciale	
3 Nome e indirizzo del costruttore	
4 Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore	
.....	
5 Peso di riferimento del veicolo	
6 Peso massimo tecnicamente ammissibile del veicolo	
7 Cambio	
7.1 Manuale o automatico ⁽¹⁾	
7.2 Numero rapporti	
7.3 Velocità del veicolo a 1000 giri/minuto per ciascun rapporto ⁽²⁾ :	
1	
2	
3	
.....	
7.4 Controllo delle prestazioni secondo il punto 2.1.6 dell'allegato III della legge:	
.....	
8 Veicolo presentato al controllo il	
9 Servizio tecnico incaricato delle prove	
10 Data del certificato rilasciato dal servizio	
11 Numero del certificato rilasciato da tale servizio	

⁽¹⁾ Depennare la dicitura inutile.

⁽²⁾ Nel caso di autoveicoli con cambio automatico, si devono fornire tutte le indicazioni atte a caratterizzare la trasmissione.

12 Il veicolo risponde - non risponde - (1) alle prescrizioni:

— di cui all'art. 2 n. 1 della legge

— di cui all'art. 2 n. 2 della legge

13 Si allegano alla presente comunicazione i seguenti documenti recanti il numero di registrazione di cui sopra:

1 copia dell'allegato II, debitamente compilata, e corredata dai disegni e dagli schemi indicati;

1 fotografia del motore e del relativo alloggiamento;

1 copia del certificato della prova.

14 Località

15 Data

16 Firma

(1) Depennare la dicitura inutile.

Non essendo stati presentati emendamenti, li pongo in votazione.

(Sono approvati).

Gli onorevoli La Bella, Venturoli, Alboni, Allera, Biagini, Biamonte, Mascolo, Monasterio, Morelli, Zanti Tondi Carmen e Gorrieri hanno presentato i seguenti articoli aggiuntivi:

ART. 7-bis.

Nei centri residenziali, con popolazione superiore ai 50.000 abitanti e nelle città capoluogo di provincia qualunque sia il numero degli abitanti, qualora il complesso delle costruzioni edilizie esistenti superi il rapporto di 8 metri cubi per metro quadrato, o la superficie libera dalle costruzioni sia inferiore al 60 per cento dell'area complessiva, è vietata la circolazione degli autoveicoli a due, quattro o più ruote con trazione a motore a combustione interna, sia a ciclo 8 che a ciclo Diesel, qualunque sia il combustibile utilizzato: solido, gassoso o liquido.

Il divieto non si applica agli autoveicoli adibiti ai pubblici trasporti di persone, esclusi quelli da noleggio da rimessa di cui all'articolo 86 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1934, n. 773; alle autoambulanze; agli automezzi adibiti al trasporto di salme; agli automezzi della pubblica sicurezza, della polizia municipale, dei vigili del fuoco e a quelli adibiti al servizio comunale di nettezza urbana. Il divieto stesso non si applica alla generalità dei mezzi di trasporto in caso di calamità.

Dai computi plano-volumetrici di cui al primo comma sono escluse le aree di proprietà pubblica e privata adibite a parchi, giardini, campi sportivi, palestre all'aperto, cortili e ogni altra area libera da costruzioni, non classificata e non classificabile strada pubblica o strada privata di uso pubblico.

La libera circolazione alla generalità dei mezzi di trasporto nei centri di cui al primo comma, deve essere consentita per un massimo di nove e un minimo di cinque ore, a seconda delle stagioni, nello spazio di tempo intercorrente tra il tramonto e l'alba nei giorni feriali e, per la intera giornata, in quelli festivi.

I sindaci, acquisiti i dati tecnici plano-volumetrici di cui al primo comma, con proprie ordinanze da emettersi in esecuzione delle deliberazioni adottate dai rispettivi consigli comunali, previa consultazione dei consigli circoscrizionali o di quartiere, là ove

siano costituiti, delimiteranno i centri residenziali della città da assoggettare al divieto prendendo a base i territori compresi nelle locali suddivisioni toponomastiche: rioni, quartieri, contrade, borgate o altre denominazioni aventi lo stesso significato, e fisseranno gli orari di libera circolazione, da comprendersi nello spazio di tempo di cui al quarto comma, per la generalità degli autoveicoli.

Qualora un solo rione, quartiere, contrada, borgata o agglomerato urbano differentemente denominato, non raggiunga — nella stessa città — il numero di 50.000 abitanti, si uniscono tra loro, ai fini del computo plano-volumetrico di cui al primo comma, più centri sino al raggiungimento di tale numero di abitanti.

Nei centri residenziali e nei comuni, non compresi al primo comma, l'istituzione del divieto di circolazione agli autoveicoli privati, a prescindere dai rapporti plano-volumetrici in tale comma previsti, può essere istituito con deliberazione dei consigli comunali, sentiti i consigli circoscrizionali o di quartiere, laddove esistano, e conformi ordinanze dei sindaci.

ART. 7-ter.

Nei centri residenziali, in cui si applica il divieto previsto all'articolo precedente e nella generalità dei comuni, è obbligatoria la costituzione di almeno un'isola pedonale della superficie non minore del 30 per cento complessivo della superficie delimitata ai sensi del quinto comma dell'articolo stesso.

I sindaci, sulla base dei dati acquisiti giusta l'applicazione del quinto comma dell'articolo precedente, con proprie ordinanze da emettersi in esecuzione delle deliberazioni adottate in proposito dai rispettivi consigli comunali previa consultazione dei consigli circoscrizionali o di quartiere là ove siano costituiti, delimiteranno le piazze e le vie prescelte per la costituzione delle isole pedonali.

Nelle isole pedonali è vietato l'accesso ad ogni tipo di veicolo a motore, escluse le ambulanze per il soccorso e il trasporto degli infermi; delle auto dei vigili del fuoco e della pubblica sicurezza in caso di sinistro, per la repressione di reati e lo svolgimento di indagini giudiziarie; dei veicoli adibiti al trasporto di salme; degli automezzi per il servizio di nettezza urbana.

I sindaci o gli altri amministratori e funzionari da questi appositamente delegati, possono rilasciare permessi di accesso e transito

a veicoli a motore nelle isole pedonali, purché limitati nel tempo per cause di particolare necessità.

Le operazioni di carico e scarico delle merci nelle isole pedonali e nei centri residenziali, sottoposti al divieto a norma dell'articolo precedente, sono consentite da un'ora prima del tramonto a due ore dopo l'alba.

In deroga al limite di cui al comma precedente, i sindaci o i loro delegati, possono rilasciare permessi permanenti di accesso e transito per compiere operazioni di carico e scarico in ore diverse, quando si configurino particolari e comprovate necessità, ad aziende industriali, artigiane e commerciali. Nei permessi rilasciati in deroga, si indicheranno, oltre agli orari, ai giorni, ai luoghi delle operazioni di carico e scarico, alle targhe di immatricolazione dei veicoli e alla denominazione delle aziende, anche gli itinerari di andata e ritorno che i veicoli sono tenuti a seguire.

In caso di calamità, il divieto di accesso e circolazione nelle isole pedonali, è sospeso per la generalità dei veicoli.

ART. 7-*quater*.

Alle infrazioni ai divieti di circolazione e di accesso previsti agli articoli 7-*bis* e 7-*ter* della presente legge, si applicano le sanzioni di cui all'articolo 650 del Codice penale.

ART. 7-*quinquies*.

I consigli comunali e i sindaci, debbono provvedere all'adozione delle deliberazioni e delle ordinanze, di cui agli articoli 7-*bis* e 7-*ter* non oltre i 15 mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

La mancata adozione dei provvedimenti di competenza nei termini stabiliti al comma precedente, costituisce reato di omissione di atti di ufficio, ed è punito con le sanzioni previste all'articolo 328 del codice penale.

I sindaci e i consigli comunali inadempienti sono sostituiti, nell'adozione dei provvedimenti di cui agli articoli 7-*bis* e 7-*ter*, dal presidente della giunta regionale, o da un assessore regionale appositamente delegato dal presidente stesso.

LA BELLA. L'illustrazione di questi articoli aggiuntivi può essere ritenuta anche come una nostra dichiarazione di voto sul provvedimento; sarà solo un po' più lunga del consueto.

Questo disegno di legge ha una sua storia quanto mai interessante ed istruttiva. Ufficialmente nasce da una direttiva del Consiglio delle comunità europee, ma in realtà il suo certificato di nascita bisogna andarlo a cercare negli uffici delle grandi organizzazioni di fabbricanti di automobili europee ed extra-europee e presso le grandi compagnie petrolifere internazionali: il famoso WP 29 o gruppo di lavoro per la costruzione dei veicoli a motore, il Comitato permanente internazionale dei costruttori di automobili, la BP, la Schell e altri giganti del genere.

A costoro si è posta l'esigenza di fare qualcosa per dare una risposta all'ansia generale dell'opinione pubblica, sensibilizzata ai problemi aperti dallo sviluppo abnorme della motorizzazione, che evitassero soluzioni radicali del problema, tali cioè da mettere in pericolo la realizzazione dei profitti sulla più lucrosa attività capitalistica dei tempi moderni.

È un fatto storico che l'automobile è entrata in aperto, insanabile conflitto con l'ambiente. La macchina a motore è stata posta al centro della contestazione generale quale oggetto e simbolo fondamentale della società dei consumi, quale strumento di alienazione dell'uomo, che condiziona tutto: l'economia delle nazioni e delle famiglie; infetta l'ambiente, corrompe la natura, attacca la salute dell'uomo.

Non a caso, nel corso del famoso « maggio francese », l'ira distruttrice di vasti gruppi di contestatori si concentrò contro l'automobile. Lo stesso è avvenuto anche recentemente in America.

Nel giorno della natura (l'*Earth Day*), indetto negli Stati Uniti il 22 aprile dell'anno scorso, — in quegli Stati Uniti dove erano già state introdotte le misure contro gli inquinamenti causati dai gas di scarico provenienti dagli autoveicoli, più o meno simili a quelle che stiamo per approvare... che state per approvare! — l'accento è stato posto soprattutto sui pericoli dell'inquinamento prodotto dalle auto.

Si sono avuti episodi anche di distruzione violenta delle automobili!

Quindi, nel quadro generale della lotta che l'umanità è chiamata a combattere per evitare la catastrofe ecologica, l'automobile è stata individuata come uno dei mezzi inquinanti certamente non secondari.

Non a caso, quindi, fabbricanti di autoveicoli e petrolieri, si preoccupano: mobilitano i loro uffici studi, si fanno apostoli della battaglia per salvare la natura; ci offrono una benzina — dicono loro! — non inquinante.

Sulla rivista *L'automobile* del 28 marzo scorso, che ho trovato proprio stamane tra la posta in arrivo, si legge, a pagina 11: « Sempre in tema di petrolio, l'amministratore delegato dell'AGIP, Bartolotte, ha annunciato l'approntamento di un nuovo tipo di benzina scarsamente inquinante grazie alla minima percentuale di piombo da essa contenuta. Non si tratta ancora dell'ideale, per scongiurare le gravi malattie causate dall'inquinamento da gas, ma — prosegue l'articolista — di un decisivo passo innanzi verso il risanamento dell'aria che respiriamo. È stato detto — prosegue — è vero, che questo tipo di benzina verrà a costare di più, ma sarebbe la prima volta — conclude l'articolista — che il prezzo della benzina verrebbe aumentato per un motivo suo proprio e per di più positivo ».

Che volete di più? Ci pensano loro, i petrolieri: AGIP, Shell, BP, Esso, eccetera, a purificare l'aria che respiriamo!

Dal canto loro i fabbricanti di automobili ci offrono motori puliti. E qui si potrebbe aprire la parentesi della discussione che venne fatta circa la bomba atomica pulita e la bomba atomica sporca.

Non passava a nessuno neanche per l'anticamera del cervello che il problema si risolveva abolendo la bomba, anziché discettare tra quella pulita e quella sporca!

E giurano i fabbricanti di automobili, insieme ai petrolieri, di avere a cuore la salute pubblica come la pupilla dei loro occhi! Tanta apostolica abnegazione non ci commuove, anzi ci richiama alla mente quel formidabile sonetto del Trilussa, intitolato « Carità pe-lusa ». Lo ricordate? Dice così:

Er chierichetto d'una sacrestia
ruppe l'ombrello sulla groppa a un gatto
pe' gastigallo d'una porcheria.
Che fai? — je chiese er prete ner vedello:
Ce vo' un coraggio nero come er tuo
pe' menallo così 'sto poverello!
Perché? je fece quello — er gatto è suo?
No! — je rispose er prete, — ma è mio
[l'ombrello!]

Morale: petrolieri e industriali dell'automobile si preoccupano dell'ombrello, non del gatto, ossia vogliono salvare i loro profitti smisurati, altro che la salute pubblica!

È con questa prospettiva che nasce la direttiva della Comunità europea, tradotta pari pari nel disegno di legge al nostro esame: direttiva frutto di un compromesso, non certo onorevole, tra le esigenze del profitto e la difesa della salute.

Il regolamento in questione serve non a tutelare la salute, ma a ingannare l'opinione pubblica, scarsamente e malamente informata, illudendola che si sta marciando sulla strada giusta, e ad acquietarne le ansie, a smobilitarne la tensione.

D'altronde che questo disegno di legge non serve allo scopo, ce lo conferma lo stesso valoroso relatore, il collega onorevole Sorgi, quando denuncia la parzialità del provvedimento, quando rileva l'esclusione dei motori *diesel*, delle motociclette, degli autocarri, degli autobus, delle macchine agricole, delle trattrici, delle macchine operatrici nei cantieri e addette ai lavori stradali e in galleria; quando rileva la esclusione di tutti i veicoli attualmente in circolazione e quelli che lo saranno prima dell'entrata in vigore della legge; quando sottolinea che il disegno di legge esclude gli ossidi di azoto, più pericolosi degli ossidi di carbonio. Al relatore Sorgi fa eco poi l'autorevole collega De Maria, alla cui autorità non possiamo non inchinarci, quando definisce la disciplina dettata dal disegno di legge « improvvisata e insufficiente »; quando ci dice, con l'autorità che in questo campo gli compete, che « il disegno di legge l'argomento non lo conosce bene »!

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Onorevole La Bella, in questo « non possiamo non inchinarci alla autorità » vi è proprio un accostamento tra comunisti e democristiani...

LA BELLA. È vero che i due colleghi hanno concluso raccomandando l'approvazione, sacrificando però sull'altare della solidarietà governativa le giuste e pertinenti premesse.

Alcune delle deficienze rilevate nel disegno di legge non trovano giustificazione alcuna. Ne voglio esaminare particolarmente due: la esclusione dei motori *Diesel*, e il problema (non affrontato) dell'ossido di azoto.

Motori *Diesel*. È confermato, per testimonianza multipla (e questa mattina dello stesso ministro), che il regolamento per il controllo della combustione inquinante da motori *Diesel*, che doveva essere emanato — come ha sottolineato il collega Alboni — sei mesi dopo l'entrata in vigore della legge 13 luglio 1966, n. 615, in applicazione dell'articolo 25 (se non vado errato), è pronto da tre anni!

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Ma è già uscito! È la centesima volta che lo dico! Chiedo sia messo a verbale che il ministro

ha più volte ripetuto che il regolamento è stato pubblicato!

Il regolamento d'esecuzione dei motori *Diesel* è già stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* e fu approvato (come regolamento d'esecuzione) dal Consiglio dei ministri!

LA BELLA. Permettetemi di citare quello che poche settimane or sono ha dichiarato l'ingegner Giovanni Scaccia-Scarafoni, del Ministero della sanità, il quale, in una tavola rotonda tenutasi a Milano, ha testualmente dichiarato: « Lo schema di regolamento è pronto da oltre due anni, si va trascinando di ufficio in ufficio, ma sembra, ormai, alle soglie dell'approvazione definitiva da parte del Consiglio dei ministri ». Quindi, ancora oggi, non è ancora in applicazione, quanto meno.

PRESIDENTE. Io sono d'accordo su quasi tutto quello che lei dice, solo che non c'entra con questa legge!

LA BELLA. Comunque, ammesso, come dice il ministro, che il regolamento sia pronto, c'è sempre da rilevare la enorme quantità di tempo che c'è voluta — cinque anni e mezzo — che non si giustifica! Perché? Perché il problema del controllo dell'inquinamento derivante dai motori *Diesel* è semplice e facile!

È denunciato dalla presenza del materiale inquinante che si rileva a vista d'occhio, a occhio nudo; e la eliminazione dell'inconveniente è altrettanto facile: basta mantenere efficienti le pompe d'iniezione e utilizzare nafta non mescolata — e qui è il punto che riguarda i petrolieri! — a gasolio e a kerosene. Ecco quindi la risposta alla domanda: perché si è tardato tanto! E così si potrebbe dire per gli ossidi di azoto.

Nella relazione è detto che bisogna completare gli studi. Da quello che ha rilevato il collega Alboni e da quanto mi sono permesso di sottolineare io, si deduce che studi ce ne sono abbastanza. L'Università di Milano, il Politecnico di Milano, ed altri hanno fatto accertamenti sull'argomento. Eppure i risultati di tali studi non si accolgono, non si recepiscono. Perché? Perché porterebbero a delle conseguenze economiche dannose per i petrolieri e i fabbricanti di automobili!

Quindi i ritardi sono dovuti al fatto che gli studi, i risultati di tali studi e le proposte che ne scaturiscono, per essere realizzati, comportano dei sacrifici a danno di chi, nell'industria automobilistica o in quella dei petroli, deve realizzare grandi profitti.

E poi voglio ancora sottolineare: perché accettare la norma comunitaria che stabilisce tolleranze del 4 e mezzo per cento, come richiesto, anzi, imposto dai petrolieri e dai costruttori, quando ricercatori italiani hanno dimostrato possibile il raggiungimento di valori ancora più bassi? Ad esempio l'Istituto macchine del Politecnico di Milano ha sperimentato un post-combustore omogeneo con il quale il tasso di presenza dell'ossido di carbonio è sceso fino allo 0,25 per cento. E, sempre allo stesso Istituto, esperimenti a mezzo di insufflazione di aria secondaria, hanno dato risultati di riduzione del valore oscillante tra l'1,3 e il 2,5 per cento.

Ciò dimostra che il sistema suggerito dal regolamento comunitario non è nemmeno tra i più attuali.

Ma non è finita: il regolamento è inutile sul piano pratico. L'ingegner Mario Lanti, funzionario dell'Ispettorato della motorizzazione civile di Roma, ha sostenuto, nel corso di una tavola rotonda tenutasi a Milano un anno fa, che i post-bruciatori e gli altri aggeggi per ridurre l'emissione di ossido di carbonio a percentuali non superiori al 4,5 per cento, previste dalle norme che dovremmo approvare, sono inutili, in quanto tale riduzione è possibile ottenerla ugualmente con una accurata manutenzione del motore. Infatti l'indagine condotta dal comune di Milano sembra dargli ragione: a Milano si sono controllati 34.592 veicoli a motore; di questi, il 40,9 per cento accusava presenza di ossido di carbonio per un valore dallo 0 al 3 per cento; il 14,33, dal 3 al 4,5 per cento; il 14,8 oltre il 7 per cento. Dal che si deduce che 19.151 veicoli (vale a dire il 55,3 per cento) erano « regolamentari », secondo le norme che dovremmo approvare; ossia presentavano tassi di ossido di carbonio non superiori al 4,5 per cento, mentre i restanti 15.441 veicoli (pari al 44,7 per cento) erano fuori norma.

Cosa significano questi rilievi? Significano che quando un motore è in buono stato di manutenzione — carburatore giustamente tarato, candele non consumate, valvole perfettamente combacianti — la produzione di ossido di carbonio è nulla, o è contenuta; quando il motore è in cattivo stato di manutenzione la produzione di ossido di carbonio è maggiore.

Arrivati a questo punto, allora, che fare? È giusto pretendere per legge motori e carburanti meno inquinanti; ma questo non può bastare: si può parlare di bomba pulita o di bomba sporca, ma sempre di bomba si tratta. Non basta, dicevo, perché il materiale inquinante non sarà mai del tutto eliminabile e

non è costituito solo dall'ossido di carbonio (già velenoso ad una concentrazione del solo 0,4 per cento nell'aria), ma anche da altre sostanze venefiche ancora più pericolose, come l'ossido di azoto, il piombotetraetile, e così via. In secondo luogo, il problema della motorizzazione abnorme non si limita al solo aspetto dell'inquinamento, ma presenta risvolti economici e sociali, oltre che sanitari, di vasta e complessa portata.

Di conseguenza bisogna affrontare la realtà così come è. Dovremmo forse adattare l'ambiente all'automobile, secondo la direzione che ci vogliono imporre petrolieri e costruttori, e che il collega Sorgi, relatore, sembra riproporci: ossia agire sulle strade, farle ampie, spaziose, verdi, come hanno fatto a Buenos Aires (con il risultato che tutti conoscono: che quella è la città più inquinata del mondo da gas di motori, e dove i cittadini sono obbligati a portare le maschere antigas per circolare!); sventrare le nostre città, scavarle, ricoprirle di sopraelevate, di sottostrade e di autorimesse verticali di trenta o quaranta piani; agire sui motori e sui carburanti, in modo da renderli « puliti » (tra virgolette!), fino a purificare l'aria delle strade mediante la ionizzazione, per neutralizzare i gas venefici che non si è riusciti ad eliminare con tutti gli altri accorgimenti. A questo tipo di soluzione — adattamento dell'ambiente all'autoveicolo — sono già pronti i gestori della società dei consumi.

Forse vi sarà sfuggita, onorevoli colleghi, una curiosa pubblicità apparsa su tutti i rotocalchi nel dicembre dello scorso anno, una pubblicità molto istruttiva ed interessante. L'inserzione è intitolata: « Quattro misteri in casa Rossi », e ci mostra la foto di una famiglia che dovrebbe essere tipica: lui, lei, il maschietto e la femminuccia. Lui, dice la didascalia, è perseguitato da qualche tempo dall'insonnia, è stanco, nervoso, ed ha allarmanti dolori al petto; lei, invece, si legge che è tormentata da una strana allergia che le sta rovinando la pelle, con prurito e piccoli sfoghi localizzati; quanto a Mario, il maschietto, impariamo che da quando è tornato dalle vacanze ha sempre raucedine e gola infiammata, e tossisce continuamente; Lisa, infine, la figlioletta, ha dei dolori allo stomaco, ha perso il suo bell'appetito, e spesso ha mal di testa. « Forse », ci avverte il messaggio pubblicitario, « qualcosa del genere sta accadendo anche in casa vostra, ma la causa, probabilmente, vi sfugge. Solo la scienza può svelarvi il mistero: in casa vostra ospitate una ne-

mica della salute! Non la vedete, non la toccate — continua il messaggio — ma lei c'è, vive con voi, e voi... la respirate. È l'aria inquinata! ». Che fare? È semplice: « comprate il primo depuratore d'aria elettronico: crea e mantiene in casa vostra aria pulita, aria sana. Certo — continua il presentatore pubblicitario — questo modernissimo medico dell'aria costa 160 mila lire; ma voi, a quanto valutate la vostra salute e quella della vostra famiglia? ». Ecco dunque a che cosa ci conduce questa strada: siamo arrivati ai... venditori d'aria; dobbiamo comperare ad un tanto al metro cubo l'aria che respiriamo. Ecco a cosa saremo ridotti, a dei *robot* consumistici, con il depuratore elettronico dell'aria, con il depuratore catalitico dell'acqua, in tuta pressurizzata e respiratore con bombole quando usciamo da casa; saliremo sull'automobile a chiusura stagna per andare al lavoro; mangeremo cibi sintetici ed asettici. È questo il destino che ci preparano Esso, ENI, Mobil, BP, Alfa Romeo, Fiat: inquinano e disinquinano, basta pagare lo ionizzatore e il depuratore dell'aria!

Ricapitolando, dovremo o adattare l'ambiente all'automobile, con le conseguenze che abbiamo detto, o adattare l'automobile all'ambiente; in altre parole, o servire l'automobile, o servirsi dell'automobile.

Allo scienziato americano Barry Commner, che parlava contro i danni derivanti dall'automobile ad una conferenza ad alto livello scientifico, a Londra, fu chiesto: « Scusi, professore, ma lei non ritiene che il motore a scoppio abbia una funzione nella società? ». Il maestro ripose: « Il motore a scoppio ha avuto una sola funzione: quella di dimostrare al mondo che l'uomo è intelligente. Nel momento in cui l'uomo ha sprecato la sua intelligenza e si è messo a farlo funzionare, il motore a scoppio non ha avuto più alcuna funzione ».

Se le cose stanno così, e non c'è da dubitare, bisogna reagire con misure energiche di disincentivazione, sia pure progressiva (come si fa con i drogati) della motorizzazione individuale. D'altronde, non c'è da farsi illusioni. Si prenda ad esempio Roma. Kennet Galbraith, uno dei consiglieri del defunto presidente Kennedy, alcuni anni or sono ebbe a dire: « Una delle prime città a scoppiare per il traffico, sarà Roma ».

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Mi scusi, onorevole La Bella, ma lei va a piedi o in macchina?

V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1971

LA BELLA. Son costretto ad andare in macchina...

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. E allora ?...

LA BELLA. ...perché i mezzi pubblici non ci sono, nella mia provincia. Il ministro dei trasporti, per quanto riguarda la mia provincia, ha detto che c'è un piano... che forse ci saranno dei trasporti... Ma quei pochi che ci sono, sono affidati a degli speculatori i quali fanno gli orari secondo il tornaconto delle loro aziende e non certo secondo l'interesse dei passeggeri !

La profezia non è lontana dall'avverarsi. A Roma nascono cinquemila bambini al mese; contemporaneamente vengono immatricolate diecimila automobili: un bambino, due automobili ! Siamo a un'automobile per ogni tre abitanti. Ogni giorno si effettuano quattro milioni di spostamenti. Per il 1980 si prevedono sei milioni di spostamenti al giorno. Coloro che si spostano con il mezzo pubblico sono meno del 40 per cento. Nel 1980 avremo una automobile ogni due persone e mezza, per un complessivo parco autoveicoli di un milione e cinquecentomila, con una produzione giornaliera di ossido di carbonio, di ossido di azoto e di altri inquinanti di proporzioni tali da distruggere ogni filo d'erba, ogni albero !

Non c'è che una via di salvezza: scoraggiare il mezzo privato, potenziare il mezzo pubblico; fare una scelta di civiltà. L'uomo non è la prima volta che fa delle scelte di questo genere. Leggevo che nel 1906 si scoprì che il fosforo nero, usato per la fabbricazione dei fiammiferi produceva avvelenamenti negli operai addetti a questa produzione: una convenzione internazionale vietò l'uso di questo materiale per la fabbricazione dei fiammiferi ! Eravamo nel 1906. D'altro canto per il DDT, non è stato fatto lo stesso ? E il DDT era una materia che aveva salvato almeno 800 milioni di persone dalla malaria ! Eppure non si è esitato a metterlo al bando !

In questa direzione si muovono gli articoli aggiuntivi 7-bis e 7-ter che abbiamo presentato e che sono diretti: l'uno a vietare la circolazione dei mezzi privati nei centri abitati quando il rapporto plano-volumetrico supera gli otto metri cubi di costruzione per metro quadrato e quando la superficie libera da costruzioni sia inferiore al 60 per cento dell'area complessiva; l'altro obbliga i comuni a destinare non meno del 30 per cento del suolo pubblico a isole pedonali. Si tratta di norme di grande valore sociale e di grande

valore economico. Sociale perché restituiscono le nostre città all'uomo, alle sue relazioni, al piacere di deambulare, di fare « piazza » — come si dice dalle nostre parti — di ritrovarsi in quel salotto storico-architettonico che è la via pubblica, non più infettata dalla presenza delle cavallette a quattro, a due, a tre a sei ruote ! Se ne gioverà quindi la salute generale, diminuiranno le malattie, le affezioni delle vie respiratorie, le affezioni cancerogene, le nevrosi, la sordità, le malattie cardiovascolari. Economico, perché si risanerebbero di colpo i bilanci delle aziende pubbliche di trasporto; si renderanno disponibili capitali per investimenti più producenti; si risparmierebbero miliardi di lire di carburante, di medicinali, di ricoveri ospedalieri, di danni alle persone e alle cose per la diminuzione degli incidenti. Torneremo francamente — signor Presidente — ad apprezzare sorella aria, fratello sole !

Se, invece, rifiuterete di accogliere questi emendamenti, assumerete da soli la responsabilità di approvare il disegno di legge, così com'è, che — come credo di aver dimostrato — nella lotta contro l'inquinamento, rappresenta meno di niente !

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli articoli aggiuntivi proposti dagli onorevoli La Bella ed altri, di cui ho già dato lettura.

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 7-bis.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 7-ter.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 7-quater.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 7-quinquies.

(È respinto).

Do lettura dell'articolo 8:

ART. 8.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'emendamento Alboni, al titolo del disegno di legge, soppressivo delle parole: « equipaggiate con motori ad accensione comandata » è da ritenersi precluso.

Il disegno di legge sarà votato, in fine di seduta a scrutinio segreto.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica dell'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, relativa a provvidenze per l'assistenza psichiatrica (2985).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, relativa a provvidenze per la assistenza psichiatrica ».

Comunico che la Commissione bilancio ha or ora espresso parere favorevole sul nuovo testo del disegno di legge elaborato e trasmesso dalla nostra Commissione in data 7 aprile 1971, « a condizione che la spesa implicata dalla attuazione degli articoli 2, 3 e 4, risulti rigorosamente contenuta entro il limite degli stanziamenti richiamati dall'articolo 5 del predetto nuovo testo ».

FOSCHI, *Relatore*. Nella precedente seduta abbiamo già discusso il contenuto degli articoli sostitutivi e le motivazioni che avevano indotto a proporre non semplicemente l'utilizzazione delle somme non impegnate negli esercizi precedenti ma anche alcune sostanziali innovazioni per quanto attiene ai concorsi dello Stato per l'assunzione del nuovo personale, per il pagamento delle differenze di trattamento per il personale già in servizio, e per quanto concerne la parificazione del trattamento economico del personale psichiatrico rispetto al nuovo contratto di lavoro dei medici ospedalieri, con decorrenza dal 1° luglio 1971.

Inoltre, si è provveduto, con questo testo, anche a superare alcune difficoltà che si erano verificate nel corso dell'applicazione della legge n. 431. In modo particolare, per evitare che si determinino delle ingiustizie e delle disparità nel trattamento economico del personale già in servizio alla data di entrata in vigore della legge, la differenza del maggior onere resterà a carico delle amministrazioni provinciali e degli altri enti da cui dipendono gli ospedali psichiatrici; ma, con questa legge,

si afferma che il trattamento non potrà essere inferiore a quello del personale di pari qualifica o anzianità successivamente assunto in base all'articolo 5 della legge n. 431: e ciò si era verificato in modo particolare per il personale di servizio sociale e di assistenza sanitaria. Inoltre si sono estese, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, anche al personale degli istituti medicopsicopedagogici dipendenti dalle province, esistenti alla data del 18 marzo 1968, i benefici della legge, dal momento che era risultato che, per una dimenticanza, questi istituti, che sono poi appena due o tre in Italia, erano rimasti esclusi.

Per quanto riguarda il parere della Commissione bilancio, ritengo che non vi possano essere dubbi. Dai calcoli fatti analiticamente dal Ministero della sanità risulta che le cifre sono sufficienti fino all'entrata in funzione della riforma sanitaria. Dovrei osservare che l'ultimo comma dell'articolo 5 prevede che la corresponsione alle province e agli altri enti delle somme ad essi assegnate ha luogo con le modalità previste dalla legge n. 431. In effetti la legge n. 431, tra l'altro, prevedeva la dimostrazione preventiva dell'avvenuto pagamento agli interessati da parte delle amministrazioni provinciali...

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Mandiamo delle anticipazioni, come sempre...

FOSCHI, *Relatore*. Ecco! Questo provoca notevoli difficoltà, data la situazione finanziaria degli enti locali; e pertanto pregherei l'onorevole ministro di cercare di ovviare in qualche modo a questo inconveniente, per evitare che si ricrei una situazione simile a quella precedente. Questo mi pare rifletta anche il contenuto di un ordine del giorno, motivato e fondato, presentato da alcuni colleghi, come raccomandazione al Governo.

PRESIDENTE. Il testo originario del disegno di legge constava di un articolo unico, di cui do lettura per memoria:

« Il secondo comma dell'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, quale risulta modificata dalla legge 13 marzo 1969, n. 83, è sostituito dal seguente:

« Le somme non impegnate nell'esercizio 1970 relative agli stanziamenti di lire 8.000 milioni, 12.000 milioni e di lire 16.000 milioni di cui al precedente comma, possono essere utilizzate entro l'anno 1971 ».

Come i colleghi ricordano nella precedente seduta il relatore aveva presentato un nuovo

testo interamente sostitutivo, approvato in linea di massima dalla Commissione in attesa di conoscere il parere della Commissione bilancio.

Do ora successivamente lettura degli articoli del nuovo testo che sostituisce quello originario, ponendoli direttamente in votazione.

ART. 1.

Il secondo comma dell'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, aggiunto dalla legge 13 marzo 1969, n. 83, e modificato dalla legge 30 maggio 1970, n. 383, è sostituito dal seguente:

« Le somme relative agli stanziamenti di lire 8.000 milioni, 12.000 milioni, 16.000 milioni e di lire 23.394 milioni di cui al precedente comma, non impegnate negli esercizi 1970 e 1971, possono essere utilizzate fino all'entrata in funzione della riforma sanitaria relativamente all'ordinamento dell'assistenza psichiatrica ».

(È approvato).

ART. 2.

Il concorso dello Stato previsto dall'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, ai maggiori oneri derivanti alle province e agli enti da cui dipendono ospedali psichiatrici e centri o servizi di igiene mentale per l'assunzione delle nuove unità di medici, psicologi, infermieri, assistenti sanitarie visitatrici e assistenti sociali di cui agli articoli 2 e 3 della stessa legge, è esteso al pagamento degli oneri previdenziali e assistenziali, nonché degli oneri derivanti dallo stato di famiglia, dalla progressione economica e di carriera.

Il concorso dello Stato per il pagamento della differenza, a favore dei medici degli ospedali psichiatrici, dei centri o servizi di igiene mentale, in servizio alla data di entrata in vigore della legge 18 marzo 1968, n. 431, tra il trattamento economico in godimento a tale data e lo stipendio tipo e le indennità stabilite in base all'articolo 5, quarto comma lettera b) della stessa legge, è esteso al pagamento degli oneri indicati nel comma precedente derivanti dalla concessione dei miglioramenti.

Il trattamento economico del personale non medico gravante sulle province e sugli altri enti, da cui dipendono gli ospedali psichiatrici, già in servizio alla data di entrata in vigore della legge 18 marzo 1968, n. 431, non dovrà essere inferiore a quello del personale

di pari qualifica o anzianità successivamente assunto in base all'articolo 5 della predetta legge.

(È approvato).

ART. 3.

A decorrere dal 1° luglio 1971 e fino alla data indicata all'articolo 1 è corrisposta ai medici e agli psicologi degli ospedali psichiatrici e dei centri o servizi di igiene mentale una indennità, non utile ai fini previdenziali e assistenziali, pari alla differenza tra il trattamento economico in godimento alla predetta data e quello attualmente in vigore per i medici dipendenti dagli enti ospedalieri di corrispondente funzione e anzianità.

Con decreto del Ministro della sanità, di concerto con i Ministri dell'interno e del tesoro, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sarà determinata per le singole qualifiche l'indennità dovuta ai sensi del precedente comma.

(È approvato).

ART. 4.

Le disposizioni della legge 18 marzo 1968, n. 431, e della presente legge sono estese, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, agli istituti medico-psicopedagogici dipendenti dalle province, esistenti alla data del 18 marzo 1968.

(È approvato).

ART. 5.

L'onere conseguente all'applicazione degli articoli 2, primo e secondo comma, 3 e 4 grava sui fondi di cui all'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, e di cui all'articolo 1 della presente legge. La corresponsione alle province e agli altri enti da cui dipendono gli ospedali psichiatrici delle somme ad essi assegnate, ha luogo con le modalità previste dalla predetta legge.

(È approvato).

Propongo di modificare il titolo del disegno di legge nel senso di aggiungere, alla fine, le parole: « e nuove norme per l'utilizzo delle somme ivi previste ».

FOSCHI, *Relatore*. Concordo con l'emendamento che consente una migliore comprensione del contenuto del disegno di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione tale emendamento.

(È approvato).

V LEGISLATURA — QUATTORDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 APRILE 1971

Il titolo del disegno di legge rimane pertanto così formulato:

« Modifica dell'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, relativa a provvidenze per l'assistenza psichiatrica e nuove norme per l'utilizzo delle somme ivi previste ».

Gli onorevoli Morelli, Venturoli, Alboni, Mascolo, Biamonte, La Bella, Allera, Biagini, Monasterio e Zanti Tondi Carmen, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La XIV Commissione igiene e sanità pubblica della Camera dei deputati,

tenuto conto che l'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, destina alcuni stanziamenti di fondi per l'assistenza psichiatrica per gli anni 1968, 1969, 1970 e 1971 e successivi e che tali somme destinate a finanziare nuove assunzioni di personale negli ospedali psichiatrici e a finanziare gli aumenti delle retribuzioni al personale medico in servizio, non hanno potuto essere interamente impegnate, causa le notevoli difficoltà burocratico-contabili e per le resistenze opposte da parte di autorità che hanno il controllo delle amministrazioni locali;

onde evitare difficoltà maggiori al già insufficiente servizio psichiatrico e al personale sanitario preposto e per non dar luogo ad un inutile accumulo degli stanziamenti previsti,

raccomanda al Governo

di prendere quei provvedimenti d'urgenza atti al superamento delle difficoltà fin qui incontrate al fine di applicare rapidamente e integralmente la legge succitata.

MARIOTTI, *Ministro della sanità*. Lo accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno di cui ho dato testé lettura.

(È approvato all'unanimità).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

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):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	16
Voti contrari	9

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Modifica dell'articolo 5 della legge 18 marzo 1968, n. 431, relativa a provvidenze per l'assistenza psichiatrica e nuove norme per l'utilizzo delle somme ivi previste » (2985):

Presenti e votanti	25
Maggioranza	13
Voti favorevoli	22
Voti contrari	3

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alboni, Allocca, Armani, Balasso, Barberi, Biagini, Bosco, Capua, Cucchi, De Maria, Di Mauro, Ferrari, Foschi, Graziosi, La Bella, Mascolo, Monasterio, Morelli, Pigni, Sisto, Sordi, Spinelli, Urso, Venturoli e Zanti Tondi Carmen.

È in congedo:

Bartole.

La seduta termina alle 12,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO