

## DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori CONSOLI, ANDRIANI, BERLINGUER, TORNATI, GIANOTTI, VISCONTI, BRINA, BOLLINI, CASCIA, BAIARDI, CARDINALE, IMBRIACO, GALEOTTI, CISBANI, BENASSI, SENESI, SALVATO, MESORACA, SPOSETTI, CROCETTA, POLLINI, VITALE, CANNATA, NESPOLO, PETRARA, SCARDAONI, GIACCHÈ, BATTELLO e GIUSTINELLI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 AGOSTO 1988

Norme per ridurre l'inquinamento derivante dai veicoli a motore e per incentivare la diffusione di benzina priva di piombo, il consumo di gasolio ecologico nelle città e la diffusione di autoveicoli con dispositivi di controllo di emissioni inquinanti

ONOREVOLI SENATORI. – L'inquinamento provocato dalla circolazione dei veicoli a motore è uno dei problemi più gravi del nostro tempo. Tale inquinamento, come è noto, è causato sia da sostanze come il piombo e lo zolfo – sostanze cioè che non vengono nè formate nè distrutte durante il processo di combustione, per cui la loro emissione deriva esclusivamente dalla composizione dei carburanti – sia da sostanze, come gli ossidi di carbonio, di azoto e di idrocarburi, le aldeidi, gli idrocarburi policiclici aromatici e materiale particellare, le cui emissioni derivano soprattutto dalla qualità della combustione.

La pericolosità per l'ambiente e per la salute umana di tale inquinamento è ormai sufficientemente provata e sentita da una crescente sensibilità dei cittadini. Uno studio del 1983 della *Royal Commission* della Gran Bretagna indicava varie fonti d'inquinamento da piombo; prima tra tutte gli additivi contenuti nella benzina. Nello stesso anno lo studio *Isotopic Lead Experiment* svolto per conto della CEE dall'ENI e dal Centro comune di ricerca di Ispra indicava che la percentuale di piombo nel sangue proveniente dal traffico autoveicolare si aggirava sul 30 per cento del totale, mentre il 90 per cento del piombo nell'aria era

attribuibile agli scarichi degli autoveicoli. Alle emissioni dei gas di scarico dei motori si attribuisce, poi, un contributo notevole al fenomeno delle «piogge acide» ed al diffondersi di malattie, come il cancro.

La presa di coscienza della gravità di questo problema ha portato, ormai da anni, ad un serrato confronto in sede comunitaria con l'adozione di apposite direttive o intese - come quella dei Ministri dell'ambiente del febbraio ultimo scorso sui limiti delle emissioni inquinanti anche per le auto di piccola e media cilindrata - e ad autonome iniziative da parte di singoli Paesi europei, come la Germania, l'Olanda e la Danimarca. Si tratta di interventi assunti, certamente, sotto la pressione dell'opinione pubblica e del movimento ambientalista in particolare, ma nella logica non già di penalizzare gli interessi industriali quanto di stimolare l'industria automobilistica e quella petrolifera ad una compatibilità tra la circolazione degli autoveicoli e la tutela dell'ambiente e della salute umana.

Incomprensibile ed inaccettabile appare, perciò, il ritardo del nostro Paese. Ritardo, per esempio, nel recepimento, operato tra l'altro con molte limitazioni e deroghe, solo nel maggio di quest'anno, con il decreto del Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie 28 maggio 1988, n. 214, della direttiva 85/210 del 1985 sull'eliminazione del piombo nella benzina; ritardo nel mancato recepimento della direttiva 88/76 del 1987 sulle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico derivante dagli scarichi autoveicolari; ritardo che si spiega con la mancanza di un'organica politica finalizzata alla lotta contro l'inquinamento determinato dai veicoli a motore, che penalizza il nostro Paese non solo sul fronte della tutela dell'ambiente e della salute, ma anche, alla lunga, su quello degli stessi interessi produttivi. L'immobilismo, infatti, rischia di rendere i nostri settori produttivi più esposti alla concorrenza dell'industria degli altri Paesi.

Superare tale ritardo è perciò urgente ed indispensabile ed il presente disegno di legge si propone una prima serie di misure capaci di invertire la tendenza. Vogliamo ricordare come più volte il Parlamento si sia impegnato su questi temi. Il presente disegno di legge tiene

conto degli sforzi operati da più parti nella precedente legislatura ed ha un carattere aperto, proprio perchè per i proponenti l'imperativo categorico è rompere gli indugi, cominciare a costruire, sia pure gradualmente, una politica organica del settore, operando il massimo sforzo e tuttavia sapendo realisticamente che la perfezione rischia di essere nemica del bene rispetto alla vera e propria emergenza che la questione ambientale assume.

L'idea di fondo della proposta è quella di accelerare l'eliminazione del piombo nella benzina, sia per le conseguenze positive della riduzione del piombo nel sangue e nell'aria sia perchè la diffusione di benzina senza piombo è la condizione per usare autoveicoli attrezzati (marmitte catalitiche) alla riduzione degli altri inquinanti. Al contempo si prevedono studi ed interventi per evitare nella stessa composizione delle benzine sostanze dannose per la salute. Si sceglie come linea di fondo, allo stato attuale, il modello di benzina senza piombo abbinata a dispositivi per la riduzione dei gas inquinanti per una serie di ragioni:

lo stato attuale delle conoscenze;

la tendenza degli altri Paesi della CEE;

la necessità di assicurare una carica ottanica di almeno 95 NOR/85 NOM in aderenza all'indirizzo assunto dall'industria automobilistica della costruzione di motori con elevati rapporti di compressione e minori consumi, per cui orientarsi verso benzine con carica ottanica più bassa significherebbe vanificare gli investimenti fatti oltre che esporsi alla concorrenza giapponese.

Ma è una linea che si assume coerentemente. Infatti, non solo si accelera la diffusione della benzina senza piombo e si ricorre a strumenti d'incentivazione per realizzarla, ma si accelera anche la fissazione dei limiti delle emissioni (recepimento della direttiva 88/76 della CEE nelle modalità della risoluzione dell'Europarlamento) ritenendo sbagliate e persino miopi le posizioni di alcuni settori industriali tendenti a rinviare alle calende greche la determinazione di limiti rigorosi per i gas di scarico, specie per le piccole cilindrate, e l'adozione di dispositivi come le marmitte catalitiche. Siamo del tutto convinti, insomma, che occorre tenere conto nell'adozione di una

politica di tutela ambientale anche degli interessi della produzione, ma anche che vanno combattute le posizioni d'immobilismo, determinate magari da situazioni di monopolio, sia perchè incompatibili con beni superiori come la salute e l'ambiente, sia perchè alla lunga perdenti anche sul piano economico.

Un sommario riepilogo dell'articolato può consentire ai colleghi di rendersi conto della proposta che sottoponiamo alla loro attenzione per una rapida approvazione.

Articolo 1. - Si operano le definizioni della «benzina», della «benzina priva di piombo», con un contenuto di piombo massimo di 0,013 g Pb/1, della «benzina contenente piombo», con un contenuto di piombo massimo di 0,15 g Pb/1.

Articolo 2. - Si fa decorrere dalla data del 1° gennaio 1989 la diffusione della benzina priva di piombo e di quella contenente piombo, con i valori sopra indicati, e si pone tale termine alle autorità competenti per garantire la distribuzione equilibrata della benzina priva di piombo. In questo modo si ricorre alla facoltà prevista dalla direttiva CEE di anticipare i tempi e si escludono le deroghe previste dal decreto ministeriale n. 214 del 28 maggio 1988.

Articolo 3. - Si fissa al 4 per cento in volume a partire dal 1° gennaio 1989 il contenuto di benzene, a differenza di quanto stabilito dal Governo, anche perchè l'industria petrolifera risulta già in grado di produrre con questa soglia.

Articolo 4. - Prevede una delega al Governo sia per la completa eliminazione del piombo nella benzina che per la determinazione della composizione merceologica della benzina per evitare sostanze dannose previo uno studio dell'Istituto superiore di sanità.

Articolo 5. - Prevede una delega al Ministro della sanità per la sorveglianza della popolazione contro il rischio di saturnismo ed il monitoraggio da parte dell'Istituto superiore di sanità sulle emissioni inquinanti dei veicoli a motore.

Articolo 6. - Si stabilisce che il prezzo al consumo della benzina priva di piombo deve essere, a partire dal 1° gennaio 1989, inferiore di 50 lire al litro rispetto alla benzina *super*

contenente piombo, mentre attualmente è superiore di 25 lire al litro.

Articolo 7. - Si prevedono incentivi per tre anni per i maggiori costi (investimenti in raffineria, nella movimentazione e nella distribuzione) per la produzione e commercializzazione della benzina priva di piombo. Si tratta di contributi a scalare: 40 lire al litro per il 1989, 30 lire al litro per il 1990 e 20 lire al litro per il 1991.

Articolo 8. - Con questo articolo, nel comma 1, si dà valore di legge ai limiti di emissione ed alle scadenze temporali per veicoli di nuova omologazione o di nuova immatricolazione fissati dalle direttive CEE nelle modalità previste dall'Europarlamento. Con il comma 2 si dà la delega al Ministro dei trasporti per fissare nuove modalità di controllo, a campione e periodiche (ogni tre anni), delle emissioni anche per il parco macchine esistente.

Articolo 9. - Si prevedono una detrazione d'imposta di 400.000 lire, a partire dal 1° gennaio 1989 e sino a che i valori delle emissioni non saranno obbligatori, per coloro che acquistano un'auto nuova attrezzata già per sottostare a quei valori, purchè si tratti di auto a benzina sino a 2.000 centimetri cubi, e, inoltre, un incentivo, sempre sotto forma di detrazione d'imposta, per la rottamazione di veicoli di oltre dieci anni.

Articolo 10. - Fisse le sanzioni per chi immette al consumo benzina con piombo o altri additivi in quantità superiore ai limiti previsti e per chi conduce veicoli con emissioni inquinanti superiori ai limiti previsti.

Articolo 11. - Si crea un fondo per agevolare l'uso di gasolio ecologico nel trasporto pubblico delle città superiori a 300.000 abitanti.

Articolo 12. - È l'articolo che prevede la copertura degli interventi previsti nel disegno di legge per gli anni 1989 e 1990. Si propone a questo proposito, per far fronte alla spesa prevista in 183 miliardi di lire per il 1989 e in 310 miliardi di lire per il 1990, il ricorso ad alcune voci di bilancio per 143 miliardi di lire nel 1989 e per 230 miliardi di lire nel 1990 e per il resto (cioè rispettivamente 40 miliardi nel 1989 e 80 miliardi nel 1990) ad un aumento dell'imposta di fabbricazione della benzina, che non dovrebbe essere superiore a

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

3 lire al litro nel primo anno e ad ulteriori 3 lire al litro nel secondo anno. In questo modo si possono raggiungere nel biennio i seguenti risultati nella linea di incentivare l'avvio di un processo di auto ecologica: la messa in condizione di avere, sia pure gradualmente per ovvi motivi produttivi, a disposizione sul mercato la benzina priva di piombo (700 milioni di litri nel 1989, 1.500 milioni di litri

nel 1990); incentivare l'uso di 800 milioni di litri all'anno di gasolio ecologico; incentivare l'immissione sul mercato nel biennio di circa 500.000 auto di piccola e media cilindrata dotate di marmitta catalitica e incentivare la rottamazione nel biennio di circa 200.000 auto di oltre dieci anni di immatricolazione. Un impegno finanziario maggiore negli anni a venire può naturalmente rafforzare questo processo.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. Ai sensi della presente legge si intende per:

a) «benzina» qualsiasi olio minerale volatile destinato al funzionamento dei motori a combustione interna e ad accensione comandata utilizzati per la propulsione dei veicoli;

b) «benzina priva di piombo» qualsiasi benzina la cui contaminazione con composti di piombo, calcolata in piombo, non superi 0,013 g Pb/1;

c) «benzina contenente piombo» qualsiasi benzina, diversa dalla benzina priva di piombo, il cui tenore massimo consentito di composti di piombo, calcolato in piombo, non sia superiore a 0,15 g Pb/1.

## Art. 2.

1. A decorrere dalla data del 1° gennaio 1989 è distribuita su tutto il territorio nazionale una benzina priva di piombo, il cui tenore massimo di piombo non superi 0,013 g Pb/1 e con un numero minimo alla pompa di 85 ottano motore (NOM) e 95 ottano ricerca (NOR).

2. A decorrere dalla data del 1° gennaio 1989 nella benzina contenente piombo immessa sul mercato il tenore massimo consentito di composti di piombo, calcolato in piombo, è fissato in 0,15 g Pb/1.

3. Entro il termine di cui ai commi 1 e 2 le autorità statali o regionali, rispettivamente competenti per la rete autostradale e per la rete ordinaria, provvedono ad assicurare la distribuzione con ripartizione equilibrata su tutto il territorio nazionale della benzina priva di piombo, continuando ad assicurare la distribuzione, con ripartizione equilibrata, di benzina contenente piombo. Ove una o più regioni non vi adempiano nel suddetto termine, si provvede, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigiana-

to, entro il 1° luglio 1989, con i poteri sostitutivi di cui all'articolo 6, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

4. Le disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie 28 maggio 1988, n. 214, in contrasto o difformi con quanto previsto nel presente articolo si intendono abrogate.

#### Art. 3.

1. A decorrere dalla data del 1° gennaio 1989 tutte le benzine poste in commercio nel territorio nazionale devono avere un contenuto massimo di benzene pari al 4 per cento in volume.

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

#### Art. 4.

1. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, l'Istituto superiore di sanità ha il compito di effettuare uno studio sulle conseguenze sanitarie dei vari additivi della benzina (benzene, idrocarburi aromatici, Mtbe, Tmp, alcool, e simili).

2. Entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'articolo 2 della legge 8 luglio 1986, n. 349, sulla base delle risultanze dello studio di cui al comma 1 e sentite le competenti Commissioni parlamentari, si provvede alla determinazione delle caratteristiche merceologiche delle benzine.

2. Sempre entro il termine di cui al comma 2, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con proprio decreto, stabilisce le modalità per la completa eliminazione del piombo nella benzina.

#### Art. 5.

1. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro della sanità

stabilisce, con proprio decreto, le misure da adottare per la sorveglianza biologica della popolazione contro il rischio di saturnismo.

2. Entro il termine di cui al comma 1 l'Istituto superiore di sanità adotta un programma di ricerca per la sorveglianza delle concentrazioni di inquinanti provenienti dagli scarichi dei veicoli a motore, coordinando a tal fine la struttura del Servizio sanitario nazionale in sede locale per la raccolta e la trasmissione dei dati.

#### Art. 6.

1. Al fine di incentivarne l'uso, il prezzo massimo di vendita della benzina priva di piombo, a partire dal 1° gennaio 1989, deve essere inferiore di 50 lire per litro rispetto al prezzo massimo della benzina *super* contenente piombo.

2. In attuazione del comma 1 ed a partire dalla data ivi prevista, ogni variazione dell'aliquota dell'imposta di fabbricazione e della relativa sovraimposta di confine sulle benzine dovrà essere stabilita in modo da mantenere la differenza di prezzo al consumo, di cui al comma 1, tra benzina contenente piombo e benzina priva di piombo.

#### Art. 7.

1. Al fine di accelerare l'immissione al consumo della benzina priva di piombo, di cui all'articolo 1, lettera *b*), i maggiori costi sostenuti dai produttori per la sua produzione e commercializzazione sono ammessi a contributo a partire dal 1° gennaio 1989, per almeno tre anni, in ragione di 40 lire per ogni litro immesso al consumo per il 1989, 30 lire per ogni litro per il 1990 e 20 lire per ogni litro per il 1991.

#### Art. 8.

1. I limiti alle emissioni di gas inquinanti dei veicoli a motore indicati nelle allegate tabelle *A* e *B* sono obbligatori a partire dalle

date previste nelle tabelle stesse per le diverse categorie di veicoli.

2. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei trasporti sono fissate modalità di controllo, sia a campione che periodiche, con scadenza triennale, delle emissioni di gas inquinanti dei veicoli a motore, in base ai valori delle allegate tabelle A e B e con i termini ivi indicati per il nuovo parco macchine ed alla normativa esistente per quanto riguarda il restante parco macchine.

#### Art. 9.

1. Ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche determinata ai sensi degli articoli 11, 12, 13, 14 e 15 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, gli acquirenti dal 1° gennaio 1989 di veicoli di nuova immatricolazione con motore a benzina ad accensione comandata di cilindrata inferiore o uguale a 2.000 centimetri cubi, dei modelli che in sede di omologazione e di controllo di conformità della produzione soddisfano i limiti alle emissioni dei gas inquinanti indicati nell'allegata tabella A, possono usufruire di una ulteriore detrazione di imposta *una tantum* pari a lire 400.000.

2. Gli acquirenti di veicoli di nuova immatricolazione con le caratteristiche tecniche di cui al comma 1, che certificano l'avvenuta demolizione di un'autovettura di loro proprietà in circolazione da oltre dieci anni al momento dell'acquisto, possono usufruire di una ulteriore detrazione di imposta *una tantum* pari a lire 400.000.

3. I soggetti indicati nel primo comma dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, e successive modificazioni ed integrazioni, nell'effettuare il conguaglio previsto dal terzo comma del suddetto articolo 23, possono altresì tener conto, secondo modalità stabilite con decreto del Ministro delle finanze, della ulteriore detrazione di imposta a norma del comma 1 e del comma 2.

4. Le agevolazioni di cui al comma 1, a differenza di quelle di cui al comma 2, resteranno in vigore soltanto sino a quando i



limiti di cui all'allegata tabella A dovranno essere soddisfatti obbligatoriamente, a norma dell'articolo 8.

Art. 10.

1. Chiunque immette in mercato, successivamente alla scadenza dei termini fissati dall'articolo 2, benzina con tenore di piombo superiore ai limiti massimi ivi previsti o con altri additivi superiori alle limitazioni di cui agli articoli 3 e 4, è punito con l'ammenda da lire 1 milione a lire 10 milioni e con l'arresto fino ad un anno.

2. Chiunque conduce un veicolo le cui emissioni non siano conformi a quanto disposto dall'articolo 8 della presente legge è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 100.000. Al fine di accertare sul veicolo l'avvenuta eliminazione delle cause delle emissioni inquinanti, il veicolo stesso deve essere sottoposto a visita di revisione singola presso un ispettorato o ufficio distaccato della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

3. Per l'ammenda di cui al comma sesto dell'articolo 55 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, i valori sono fissati da lire 50.000 a lire 100.000.

Art. 11.

1. Ai fini di ridurre l'inquinamento nelle aree urbane, favorendo il consumo da parte delle aziende di trasporto pubblico urbano di gasolio per autotrazione con 0,1 per cento in peso di contenuto di zolfo, è istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo dotato di lire 20 miliardi all'anno per il biennio 1989-1990.

2. Le aziende di trasporto pubblico urbano delle città superiori a 300.000 abitanti possono accedere al rimborso, previa documentazione, presso il fondo di cui al comma 1, delle maggiori spese sostenute per il consumo di gasolio per autotrazione, con 0,1 per cento in peso di contenuto di zolfo, in ragione massima di lire 25 per litro.

3. Il Ministro dei trasporti entro novanta giorni dall'approvazione della presente legge

fissa con proprio decreto modalità di funzionamento del fondo di cui al comma 1 e modalità di accesso da parte delle aziende alle sue provvidenze.

#### Art. 12.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 183 miliardi nel 1989 e in lire 310 miliardi nel 1990, in ragione, rispettivamente, di lire 35 miliardi e di lire 75 miliardi per l'attuazione dell'articolo 6, di lire 28 miliardi e di lire 45 miliardi per l'attuazione dell'articolo 7, di lire 100 miliardi e di lire 170 miliardi per l'attuazione dell'articolo 9, di lire 20 miliardi annui per l'attuazione dell'articolo 11, si provvede, relativamente agli anni 1989 e 1990, quanto a lire 20 miliardi mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, utilizzando lo specifico accantonamento «Agevolazioni fiscali a favore della benzina senza piombo»; quanto a lire 72 miliardi nel 1989 e lire 210 miliardi nel 1990 parzialmente utilizzando l'accantonamento «Riforma della dirigenza»; quanto a lire 51 miliardi nel 1989 parzialmente utilizzando l'accantonamento «Esenzione di imposta sugli accantonamenti bancari per rischi verso Paesi in via di sviluppo»; quanto a lire 40 miliardi nel 1989 e lire 80 miliardi nel 1990 con le maggiori entrate derivanti dall'aumento dell'imposta di fabbricazione e della sovraimposta di confine sugli olii minerali, loro derivati e prodotti analoghi.

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

## X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA A

Limiti alle emissioni di gas inquinanti dei motori  
per i veicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate

CILINDRATA	Massa di ossido di carbonio g/prova	Massa combinata di ossidi di azoto e di idrocarburi g/prova	Massa di ossidi di azoto g/prova	Nuova omologazione	Data nuova immatricolazione
<b>Veicoli a benzina</b>					
oltre 2000 cc .....	20	5	-	1-10-91	1-10-92
tra 1400 e 2000 cc .....	20	5	-	1-10-93	1-10-94
inferiore a 1400 cc .....	20	5	-	1-10-92	1-10-93
<b>Veicoli diesel</b>					
oltre 2000 cc .....	22	5,5	-	1-10-91	1-10-92
tra 1400 e 2000 cc .....	22	5,5	-	1-10-93 (1)	1-10-94 (1)
inferiore a 1400 cc .....	22	5,5	-	1-10-92 (1)	1-10-93 (1)
			Particolato g/prova		
oltre 2000 cc .....	-	-	1,1	1-10-89	1-10-90
tra 1400 e 2000 cc .....	-	-	1,1	1-10-89	1-10-90
inferiore a 1400 cc .....	-	-	1,1	1-10-89	1-10-90

(1) Per motori ad iniezione diretta le date limite relative ai veicoli di nuova omologazione e di nuova immatricolazione sono rispettivamente il 1°-10-94 e il 1°-10-96.

La procedura di prova dovrà essere conforme alla direttiva 88/76/CEE del 3 dicembre 1987.

TABELLA B

Limiti alle emissioni di gas inquinanti dei motori  
per i veicoli di peso superiore a 3,5 tonnellate

Ossidi di carbonio .....	11,2 g/kwh
Idrocarburi .....	2,4 g/kwh
Ossidi di azoto .....	14,4 g/kwh
<b>Data</b>	
- Nuova omologazione .....	1-10-88
- Nuova immatricolazione .....	1-10-90

La procedura di prova dovrà essere conforme alla direttiva 88/76/CEE del 3 dicembre 1987.