

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **SCOTTI, MONTAGNANI MARELLI, CASSESE, FARNETI Ariella, MACCARRONE, SIMONUCCI, TOMASUCCI, ZANARDI, ADAMOLI, BERTOLI, FORTUNATI, GIANQUINTO, MAMMUCARI, ROASIO e VIDALI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 GENNAIO 1964

Provvedimenti contro l'inquinamento atmosferico

ONOREVOLI SENATORI. — Il problema dell'inquinamento atmosferico, turba e preoccupa non solo i ricercatori del ramo in ogni Paese del mondo e quanti sono preposti alla tutela della salute dei cittadini, ma altresì le popolazioni e specialmente quelle dei grandi centri della Vallata Padana che obiettivamente avvertono di essere ormai al limite di tolleranza fra quantità di contaminanti presenti nell'aria e possibilità di resistenza degli organismi all'azione degli stessi.

L'anidride solforosa, assunta dagli igienisti come indice esprime il grado della contaminazione atmosferica, ha raggiunto in Milano, in quest'ultimo periodo d'intenso « smog » concentrazioni settimanali medie di 2 parti per milione, con punte, durate dalle 6 alle 10 ore giornaliere, di 2,6 p.p.m. A questo si è accompagnata la fitta fuliggine che ha avvolto in una funerea, oscura coltre Milano, e i cui effetti sono macroscopicamente rilevabili sulle strade, sui davanzali, sulle automobili, sulla biancheria personale e così via.

Si impone perciò la necessità di adottare provvedimenti di estrema urgenza per dar la possibilità, a queste popolazioni, di poter sopravvivere alla aggravata e pericolosa si-

tuazione igienica ambientale, frutto di un incontrollato progresso.

Nei centri urbani della Vallata Padana si ha la triste concomitanza di due fattori: l'attivazione di un rilevantissimo numero di camini domestici durante la stagione invernale; l'intenso traffico e l'attività industriale, in un periodo di peggiorate condizioni atmosferiche, in cui, alle continue inversioni termiche, si associa lo scarso o del tutto assente regime anemologico. Manca, pertanto, il naturale fenomeno di diluizione e di disperdimento dei polluenti che vengono immessi nell'aria.

È ormai accertato da tutti i ricercatori del ramo che le principali fonti di immissioni nei grandi centri urbani ad intenso traffico ed industrialmente sviluppati, sono costituite dalle combustioni domestiche, dagli incombusti dei motori a scoppio e motori Diesel e dalle industrie.

Poichè non è possibile intervenire a mutare le condizioni ambientali locali, dato che le masse di energia poste in gioco dalla Natura sono imponenti e non superabili dalle possibilità umane senza arrecare danni ancora maggiori, è gioco forza operare sulle fonti di contaminazioni che, essendo espressione dell'attività umana, sono suscet-

tibili di essere contenute. Per pervenire a questa auspicata riduzione delle immissioni, è necessario che, in primo luogo, imperi, nei cittadini, lo spirito di disciplina e di civismo — anche perchè, diversamente operando, i cittadini compiono opera di autolesionismo — e che le Autorità Amministrative locali, dispongano di una valida ed efficiente arma giuridica.

L'aria inquinata arreca danno a tutti i cittadini ed i danni si appalesano nella stessa maniera in tutti gli strati sociali e su tutti i cittadini.

Ne consegue la necessità di tutelare con ogni mezzo la purezza dell'aria, di difenderci dalle diverse fonti di immissioni, per migliorare una situazione giunta ormai al limite di rottura. Per tali motivi, operando su un piano concreto, indichiamo i punti che devono essere disciplinati con estrema urgenza.

1) *Combustibili*. — È noto che gl'impianti di riscaldamento, sia autonomi che centralizzati dei centri urbani, impiegano come combustibili, nella quasi totalità, carboni fossili e nafta.

Le imperfette combustioni, il più delle volte, sono causate o da griglie delle fornaci inadatte al combustibile che deve essere bruciato; o da ubicazioni delle fornaci in ambienti carenti d'aria; o dalla qualità scadente del combustibile usato.

Deriva da ciò la necessità di ubicare gli impianti di riscaldamento in locali sufficientemente aereati, di disporre di fornaci con griglie adatte al combustibile da bruciare e disporre di combustibili solidi aventi un basso contenuto in materie volatili, dato che proprio nel primo periodo di combustione si verifica un processo di distillazione vero e proprio, in cui, insieme agli intensi nubi di fumi, distillano delle sostanze tossiche e degli idrocarburi policiclici, fra i quali vi è il 3, 4-benzopirene, dotato di attività cancerogena sperimentale e che, a quel che sembra, esplica un ruolo nei processi di cancerogenesi delle vie respiratorie.

Per quanto concerne l'impiego dei combustibili liquidi, è necessario imporre il consumo esclusivo di oli minerali aventi bassa viscosità e basso contenuto in zolfo.

Oggi in Italia esiste la possibilità di disporre di quantità sufficienti di gasolio per il riscaldamento domestico dei grandi centri urbani ubicati in località metereologicamente infelici, sempre che lo Stato riduca il regime fiscale di detto olio combustibile, per portarlo ad un prezzo che sia vicino a quello della comune nafta.

Per quanto concerne le nafta, facciamo presente che i grezzi provenienti dal Sahara e dalla Libia, hanno contenuti di zolfo che si aggirano intorno al 0,6 per cento e che è possibile avere delle nafta con circa il 0,8 per cento di zolfo; ciò consente di ridurre il contenuto di anidride solforosa nell'aria alla quarta o alla quinta parte di quella che deriva dalla combustione delle nafta ottenute da grezzi del Medio Oriente.

Occorre ancora che dette nafta presentino una viscosità Engler a 50° C. non superiore a 7, poichè in tal modo sono sufficientemente fluide alle temperature cui sono sottoposte durante i normali preriscaldamenti. Vale anche in questo caso il concetto di ubicare i bruciatori che alimentano le caldaie, in locali sufficientemente aereati.

Si possono così puntualizzare le previsioni che si richiedono per ridurre la polluzione derivante dalle combustioni:

a) ubicare gl'impianti di riscaldamento in locali sufficientemente aereati, per far sì che il comburente sia proporzionato alla quantità di combustibile da bruciare;

b) adattare le griglie delle fornaci alla combustione di carboni a basso contenuto in materie volatili che, negli stessi, non dovrebbero essere superiori al 10 per cento;

c) impiegare combustibili liquidi a basso contenuto in zolfo (non superiore all'1 per cento) ed aventi una viscosità Engler a + 50° C. non superiore a 7;

d) creare i presupposti economici, attraverso riduzione del regime fiscale, per il gasolio, per far sì che il suo prezzo non sia di molto superiore a quello della nafta;

e) dare la preferenza alle nafta provenienti dai grezzi del Sahara e della Libia, che hanno contenuto in zolfo inferiore all'1 per cento.

2) *Traffico*. — Il problema dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico è indubbiamente quello di più difficile risoluzione. L'ampiezza delle strade di qualsiasi centro urbano è insufficiente per consentire l'andamento economico degli autoveicoli, e la situazione diventa sempre più grave in rapporto al crescente numero di macchine che entrano in rodaggio. Le macchine sono costrette a circolare a bassa velocità o so-stare per molto tempo con i motori accesi, dinanzi ai semafori, ossia con un andamento dei motori che danno, nei gas di espulsione, un maggior contenuto di incombusti e particolarmente ossido di carbonio e frammenti di idrocarburi che se, provenienti da benzine « super », danno luogo, per la loro particolare struttura, nelle giornate di sole allo « smog » fotochimico ricco in ossidanti, o, in altre condizioni, alla formazione di nebbie.

In attesa che il problema trovi soluzioni logiche ed adeguate al crescente traffico moderno, attraverso reti stradali più adatte, attraverso il miglioramento della carburazione o l'introduzione di masse di catalisi sugli scappamenti, ai fini di bruciare gli incombusti e di trattenere nel contempo gli aerosoli di sali di piombo proveniente dalle benzine etilate, si propongono oggi degli altri rimedi che servono a non peggiorare la situazione.

È noto infatti che, specie i motori Diesel, sia dei camions che degli autobus adibiti ai pubblici trasporti, lasciano in marcia, dietro di sé, indesiderabili nubi di fumi neri che possono essere eliminati attraverso una costante revisione dei motori ed attraverso un più accurato controllo della carburazione.

È d'uopo tener presente che nei motori Diesel, verificandosi durante la marcia un vero e proprio processo *cracking* si verifica anche la policiclicizzazione di alcuni frammenti di idrocarburi che dà luogo alla formazione di 3,4-benzopirene. Questo idrocarburo policiclico resta adsorbito dalla fuligine ed espulso coi fumi neri eliminati dallo scappamento.

Sorge perciò la necessità di affermare il principio che la emissione di fumi oscuri visibili dagli scappamenti delle autovetture

costituisce non solo una fonte di sporco e di imbrattamento per la collettività, ma anche una fonte di danno vero e proprio per la salute umana. Di questo danno si rendono responsabili in solido sia il proprietario dell'automezzo sia il conducente cui incombe l'obbligo del corretto andamento del motore.

3) *Industrie*. — In considerazione che le industrie, anche se in un primo tempo sono ubicate in zone apposite, a distanza di pochi anni rientrano nelle zone residenziali; considerando che, in alcuni casi la diffusione dei loro inquinanti può interessare zone assai estese, si ravvisa la necessità di proporre che, in ogni caso, siano adottati tutti i mezzi che la scienza e la tecnica suggeriscono per impedire la dispersione di effluenti solidi e gassosi, che possono risultare molesti o dannosi per la salute umana.

Il concetto della normale tollerabilità, previsto dall'articolo 844 del Codice civile, non può essere tenuto da conto nei grandi centri urbani ad intenso traffico ed industrializzati, dato che già l'inquinamento di fondo supera, nella stagione invernale, i limiti della normale tollerabilità, per cui non si possono assommare i inquinanti derivanti dalle industrie che renderebbero, come alla stregua dei fatti avviene, la situazione completamente intollerabile. A pregiudicare ancor di più il concetto della normale tollerabilità, sta la considerazione della eterogeneità della massa di popolazione esposta all'azione degli inquinanti, popolazione costituita da bambini, vecchi, uomini, donne, sani ed ammalati, aventi caratteri di resistenza e di sensibilità assai diversi, in cui i più sensibili sono soggetti a manifestazioni di disturbo e molestia assai intense che, col tempo, fatalmente varcano la soglia della malattia. Dato che l'inquinamento atmosferico è in ogni caso fonte di noxa, è necessario che l'industria, per la sua parte provveda ad eliminare le sue immissioni nella maniera più radicale e completa.

Onorevoli colleghi!

Queste premesse, che rappresentano un condensato del grande problema degli inqui-

namenti atmosferici, ci hanno guidati nella stesura del disegno di legge che sottoponiamo al vostro esame ed alla vostra approvazione come provvedimento di estrema urgenza.

In considerazione che le nuove norme devono scaturire da una disciplina che non richiede la stessa rigidità di applicazione in tutte le zone d'Italia (dato che, come già si è detto, l'inquinamento atmosferico è legato non solo alla natura ed all'entità delle immissioni, ma anche alle condizioni meteorologiche locali), logico appare l'opportunità di demandare ai Sindaci il compito di adottare severe misure di emergenza laddove tali misure si rendano particolarmente necessarie per la salvaguardia della salute umana. Analoghe misure di emergenza possono essere prese qualora si tratti di salvare dalle contaminazioni zone turistiche.

Questo concetto è espresso nell'articolo 1 del nostro progetto di legge. L'articolo 2 esprime, in senso generico, il principio della salvaguardia della purezza dell'aria che si consegue attraverso la riduzione o la eliminazione di tutte le immissioni quali fumi, polveri od altre sostanze solide o gassose che, comunque, possano risultare moleste o dannose per la salute umana.

Gli articoli 3 e 4 prevedono i requisiti cui devono soddisfare i locali ove sono ubicati gli impianti di combustione, nonché gli impianti stessi, e le caratteristiche analitiche cui devono corrispondere i diversi tipi di combustibili.

L'articolo 5 prevede il corretto andamento degli autoveicoli e considera reato la dispersione di fumi scuri visibili. Infine, l'articolo 7 precisa gli organi cui è demandato il compito di far osservare la legge e nel contempo preannuncia l'emanazione di un regolamento contenente le norme per la esecuzione della legge stessa.

Onorevoli colleghi, non è più tollerabile qualsiasi ulteriore indugio ad emanare delle norme rivolte alla tutela della purezza dell'aria che respiriamo, specie in quelle zone della penisola in cui le avversità climatiche rendono più grave e preoccupante questo fenomeno.

Il breve disegno di legge che sottoponiamo al vostro esame ed alla vostra approvazione, non ha la pretesa di affrontare l'integrale e completa risoluzione del problema, ma di proporre dei provvedimenti di carattere urgente ed immediato che serviranno sicuramente a migliorare la situazione in attesa di nuovi e dettagliati provvedimenti in ogni settore di questa complessa materia.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Per la tutela della purezza dell'aria, è fatto obbligo ai Sindaci di adottare le misure di emergenza atte a ridurre l'entità degli inquinamenti atmosferici, in quei comuni in cui, per le avverse condizioni meteorologiche locali (carenza di vento o frequenti inversioni termiche) non si verifica il rapido processo naturale di diluizione e di disperdimento degli inquinanti.

Analoghi provvedimenti di emergenza dovranno essere presi per salvare dalle contaminazioni atmosferiche zone turistiche.

Art. 2.

In ogni caso, è vietato disperdere nell'atmosfera, attraverso camini, sia domestici che industriali, o con qualsiasi altro mezzo, fumi scuri visibili, polveri ed altre sostanze solide o gassose che possano comunque riuscire moleste o dannose alla salute umana.

Art. 3.

In qualsiasi impianto autonomo o centralizzato di riscaldamento, è fatto obbligo di rendere i locali, in cui sono collocate le caldaie, sufficientemente aereati, in modo da assicurare l'aria necessaria ad una corretta e completa combustione.

Art. 4.

In ogni casa dotata di impianto autonomo o centralizzato di riscaldamento, è vietato:

- a) l'impiego di carboni fossili con materie volatili superiori al 10 per cento;
- b) l'impiego di combustibili liquidi contenenti più dell'1 per cento di zolfo ed aventi una viscosità Engler a 50°, superiore a 7.

Art. 5.

Nelle città ad intenso traffico è fatto obbligo a tutti i proprietari e conducenti di autoveicoli, sia privati che addetti ai servizi pubblici, specie se dotati di motori Diesel, di sottoporre a continua revisione i motori dei propri automezzi, in modo che non diano luogo, neanche temporaneamente, a dispersione di fumi scuri visibili.

Art. 6.

I contravventori di cui alle norme degli articoli 2, 3, 4 e 5, saranno puniti con ammenda da lire 50.000 a lire 500.000.

Nel caso di recidiva, ai conducenti di automezzi, sarà ritirata la patente fino ad un tempo massimo di un anno.

Art. 7.

Le Autorità sanitarie dei Comuni, il Medico provinciale, attraverso i Laboratori provinciali d'igiene e profilassi ed i Vigili sanitari provinciali, di concerto con la Polizia urbana, i Militi della strada, e gli altri Agenti della forza pubblica, sono tenuti all'applicazione della presente legge, secondo le modalità che saranno precisate nel regolamento per la sua esecuzione.

Art. 8.

Il regolamento di esecuzione dovrà essere promulgato entro e non oltre quattro mesi dalla data di approvazione della presente legge.