

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori SPECCHIA, MACERATINI, MAGGI  
e COZZOLINO**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 LUGLIO 1996**

---

Norme per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle  
aree urbane derivante da benzene e da sostanze aromatiche

---

ONOREVOLI SENATORI. - Il continuo aumento del traffico veicolare nei centri urbani ha portato, in particolare nelle città maggiori, ad un progressivo deterioramento della qualità dell'aria, che ha ormai raggiunto livelli di inquinamento così elevati da rappresentare un pericolo costante per la salute pubblica.

Particolarmente preoccupante risulta la concentrazione del benzene nell'aria, come risulta dai rilevamenti disponibili per le principali città italiane. Il benzene, come ben noto, è un potente cancerogeno responsabile di gravi forme leucemiche; pertanto è da ritenersi molto probabile una lievitazione dei casi di leucemia tra le popolazioni residenti o che lavorano negli agglomerati urbani. Ciò è stato anche segnalato dalla Commissione consultiva tossicologica nazionale, che ha formulato recentemente delle precise raccomandazioni sulla riduzione del contenuto di benzene e di sostanze aromatiche nelle benzine. La necessità di controllare, oltre al benzene, anche il contenuto di sostanze aromatiche è dovuta al fatto che questi composti sono promotori della formazione di benzene nelle operazioni di combustione dei motori e concorrono, quindi, all'incremento delle emissioni di questo inquinante nei gas di scarico degli autoveicoli.

Per far fronte a questa problematica a nulla sono valse le varie iniziative, realizzate in molte città, basate sul blocco temporaneo del traffico privato o sulle campagne di controllo degli scarichi delle autovetture (il cosiddetto bollino blu). Queste azioni non hanno fatto altro che creare inutili disagi agli automobilisti, senza alcun reale beneficio per l'ambiente.

La soluzione ottimale sarebbe quella di permettere l'accesso ai centri urbani solo ai veicoli ad inquinamento basso o nullo, e cioè a quelli alimentati a gas o ad energia

elettrica; e questo dovrà essere l'obiettivo per il lungo termine, non solo per il trasporto privato, ma anche per quello pubblico. Ma tale proposta non può tecnicamente essere adottata in tempi brevi, e quindi occorre procedere per gradi, agendo prioritariamente sulla qualità degli attuali carburanti.

Infatti l'industria motoristica, che con lo sviluppo di marmitte catalitiche per veicoli a benzina e *diesel* ha già dato un notevolissimo contributo alla riduzione delle emissioni, non ha ulteriori spazi per sensibili miglioramenti con l'utilizzo degli attuali carburanti.

Una riduzione della quantità di benzene e di sostanze aromatiche nei carburanti è tecnicamente possibile, come dimostra l'esperienza degli Stati Uniti, dove benzine a bassissimo contenuto di benzene e con limitate concentrazioni di sostanze aromatiche sono già molto diffuse.

Ciò sarebbe possibile anche in Italia, dove esistono impianti di raffinazione già ora in grado di produrre benzine con contenuti di benzene dell'1 per cento e di sostanze aromatiche del 30 per cento. Per la maggior parte delle altre raffinerie il raggiungimento di tali valori può essere fatto con alcune modifiche agli impianti con un raggiustamento dei cicli di lavorazione e, comunque, con un maggiore impiego di componenti privi di benzene e di sostanze aromatiche (composti ossigenati, MTBE, eccetera).

Considerando, inoltre, che i volumi necessari per il rifornimento delle aree urbane e di quelle limitrofe rappresentano solo una quota limitata dall'attuale quantità di carburanti distribuiti in Italia, si può ipotizzare che fin da ora sia possibile una quasi completa copertura di tutti i grandi centri urbani con carburanti a basso contenuto di benzene e di sostanze aromatiche.

Occorre, inoltre, provvedere all'immediata modifica di tutte le pompe di erogazione di carburante installate nei centri urbani e nelle aree limitrofe per ridurre ulteriormente le emissioni di idrocarburi, e quindi di benzene, durante le operazioni di rifornimento. Ciò può realizzarsi in tempi brevi mediante l'installazione di sistemi di recupero dei vapori, già disponibili sul mercato ed in uso in altri Paesi anche in Europa.

I tempi tecnici per la riorganizzazione della distribuzione delle nuove qualità dei carburanti e per le modifiche alle pompe dovranno essere ridotti al minimo indispensabile perchè il problema del controllo delle emissioni di benzene e di sostanze aromatiche non è ulteriormente dilazionabile, data la gravità della situazione e le conseguenze che questa può avere sulla salute di tutti i cittadini.

Il presente disegno di legge è in linea ed integra le altre azioni legislative nazionali e l'emananda direttiva comunitaria sulla qualità dei carburanti e per il controllo dell'inquinamento da autoveicoli su tutto il territorio nazionale. Ovviamente i limiti qualitativi ed i tempi di intervento proposti per le aree urbane devono necessariamente essere più bassi, perchè devono far fronte a situazioni più critiche ed immediate.

Questo disegno di legge vuole essere un contributo alla grave problematica dell'inquinamento urbano, non solo per porre rimedio all'attuale situazione già di per sé critica, ma anche per essere preparati a far fronte al prevedibile incremento di traffico nelle maggiori città, dovuto al crescente flusso turistico e al prossimo Giubileo del 2000.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

1. Le disposizioni della presente legge si applicano a tutti i comuni con popolazione superiore ai 150.000 abitanti, nonché ai comuni con un numero di abitanti inferiore, che abbiano particolari problemi di traffico e di inquinamento dell'aria, evidenziati tramite sistemi di rilevamento del traffico e della qualità dell'aria.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano, in particolare, all'area comunale come definita ai sensi del comma 3.

3. Ai fini della presente legge si intende per area comunale l'area comunale centrale e periferica, con insediamenti residenziali e attività terziarie, con traffico prevalentemente locale. La definizione dell'area deve comunque essere deliberata dai singoli comuni in funzione di parametri tecnici quali la configurazione dei centri urbani, la tipologia del traffico, i livelli di inquinamento, ed organizzativi, quali l'identificabilità dell'area e la possibilità di controlli. I singoli comuni devono definire entro il 31 dicembre 1996 l'area urbana soggetta alle disposizioni di cui alla presente legge.

4. I carburanti oggetto della presente legge sono le benzine destinate all'alimentazione di tutti i tipi di trasporto, pubblico e privato, che vengono distribuite nelle stazioni di servizio stradali e nei punti di rifornimento privati. Sono comprese le benzine con e senza piombo, contenenti o meno additivi e componenti di origine non petrolifera.

**Art. 2.**

1. A decorrere dal 1° luglio 1997 tutte le benzine distribuite nelle aree di cui all'articolo 1, comma 3, devono avere un contenuto massimo consentito di benzene dell'1 per

cento in volume ed un contenuto massimo consentito di idrocarburi aromatici del 30 per cento in volume.

2. Il controllo del tenore di benzene e di idrocarburi aromatici nelle benzine viene effettuato dai laboratori chimici delle dogane e delle imposte indirette sui carburanti commercializzati o comunque distribuiti nelle stazioni di servizio e nei punti di distribuzione localizzati nelle aree di cui all'articolo 1, comma 3. Tali controlli sono effettuati utilizzando i metodi di cui all'allegato annesso al decreto del Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie 28 maggio 1988, n. 214, con le modifiche di cui al metodo Unichim n. 1135, edizione maggio 1995.

3. L'immissione in consumo nelle aree di cui all'articolo 1, comma 3, di benzine non rispondenti a quanto stabilito al comma 1 del presente articolo è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 30 milioni a lire 300 milioni. In caso di recidiva sono sospese le autorizzazioni all'esercizio dell'attività di distribuzione dei carburanti.

### Art. 3.

1. Tutti i nuovi impianti di distribuzione di benzine da installare nelle aree di cui all'articolo 1, comma 3, devono essere dotati di dispositivi alle pompe e di impianti per il recupero di vapori di benzina durante le operazioni di rifornimento dei veicoli.

2. Tutte le pompe di distribuzione degli impianti già installati nelle aree di cui all'articolo 1, comma 3, devono essere attrezzate con dispositivi per il recupero dei vapori di benzina entro il 31 dicembre 1997.

3. I dispositivi di recupero dei vapori di benzina alle pompe di distribuzione devono avere i requisiti tecnici definiti dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'interno, della sanità, dei trasporti e della navigazione e delle finanze.

4. Ferme restando le disposizioni penali di cui al decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni, la violazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 30 milioni a lire 300 milioni. In caso di recidiva sono sospese le autorizzazioni all'esercizio dell'attività di distribuzione dei carburanti.

Art. 4.

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



