

# CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XII  
N. 107

## RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI GIOVEDÌ 10 APRILE 1997

### Risoluzione

sulla comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulla futura strategia per il controllo delle emissioni atmosferiche causate dal trasporto su strada alla luce dei risultati del programma « Auto Oil »

*Annunziata il 2 giugno 1997*

IL PARLAMENTO EUROPEO,

vista la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulla futura strategia per il controllo delle emissioni atmosferiche causate dal trasporto su strada alla luce dei risultati del programma « Auto Oil » [COM(96)0248 – C4-0492/96],

viste le proprie numerose risoluzioni sull'inquinamento atmosferico, i trasporti sostenibili e il consumo energetico sostenibile,

visti la relazione della commissione per la protezione dell'ambiente, la sanità pub-

blica e la tutela dei consumatori e i pareri della commissione per i bilanci, della commissione per i problemi economici e monetari e la politica industriale, della commissione per la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'energia nonché alla commissione per i trasporti e il turismo (A4-0099/97),

A. considerando che il metodo adottato dalla Commissione nell'ambito del programma « Auto Oil », consistente nell'elaborare, in collaborazione con l'industria automobilistica e l'industria petrolifera, un programma inteso a ridurre drasticamente le emissioni degli autoveicoli, si è rivelato valido, anche se la Commissione avrebbe dovuto coinvolgere nel programma, tra gli

altri, le organizzazioni sociali, nonché esperti degli Stati membri,

B. considerando che nell'ambito della Comunità i trasporti stradali sono responsabili del 25 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del 50 per cento delle emissioni di NO<sub>x</sub>,

C. considerando che l'approccio della Commissione consistente nel definire gli obiettivi in termini di qualità dell'aria nelle città sulla base di un valore medio relativo ad un'area di 4 km<sup>2</sup> non è conforme all'approccio delle misurazioni di cui all'allegato 3 della direttiva 85/203/CEE (1), che accorda particolare attenzione agli incroci e alle strade anguste con intensa circolazione,

D. considerando che la Commissione sostiene di basarsi sul principio di cautela, per cui è lecito attendersi il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria in tutto il territorio dell'Unione, ma che d'altra parte essa ammette che le norme proposte non sono abbastanza rigorose perché ciò avvenga,

E. considerando che il principio di cautela, combinato con le molte incertezze scientifiche quanto agli effetti a lungo termine della contemporanea esposizione a una miscela di sostanze diverse, obbliga ad applicare ampi margini di sicurezza,

F. considerando che nell'elaborare le sue proposte la Commissione si è riferita esclusivamente alle conseguenze dell'inquinamento atmosferico sulla salute dell'uomo, mentre l'inquinamento reca grave danno anche alle colture, agli ecosistemi e all'ambiente in senso lato, per cui in molti casi sono giustificati obiettivi di qualità più rigorosi,

G. considerando che i costi effettivi della circolazione su autovetture vanno imputati al consumatore e che occorre

migliorare le possibilità di trasporto alternativo per ridurre l'impiego di motoveicoli,

H. considerando che la Commissione nel suo Libro verde « Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti » (COM(95)0691) valuta a 86 miliardi di ECU i costi dell'inquinamento atmosferico prodotto dal settore dei trasporti all'interno dell'Unione nel 1991,

I. considerando che la Commissione ha quantificato solo le conseguenze finanziarie per l'industria automobilistica e petrolifera e non i vantaggi finanziari che deriverebbero alla società nel suo complesso da un'aria più pulita (ambiente, sanità, agricoltura, ecosistemi, ecc.),

J. considerando che la comunicazione si sofferma solo su alcuni dei problemi causati dal traffico automobilistico, in particolare sull'inquinamento atmosferico, mentre non sono tenute in considerazione le conseguenze in termini di inquinamento acustico, inquinamento del suolo e delle acque, il consumo di materie prime naturali e i pesanti costi sociali,

K. considerando che una riduzione delle emissioni per autovettura non può giustificare un aumento del parco automobilistico poiché un ulteriore aumento del traffico in più parti dell'Unione farebbe aumentare i costi della congestione, al punto da incidere negativamente sullo sviluppo economico,

L. considerando che uno sviluppo più rapido delle tecnologie pulite rappresenta una condizione indispensabile perché le industrie europee possano reggere alla concorrenza mondiale e che l'introduzione di rigorose norme ambientali potrebbe offrire uno stimolo in tal senso,

M. considerando che l'impiego di carburanti più puliti ha un'incidenza diretta sull'inquinamento atmosferico prodotto dai veicoli, poiché incide direttamente sulle emissioni dei veicoli in circolazione, e che

(1) Direttiva del Consiglio del 7 marzo 1985 concernente le norme di qualità dell'atmosfera.

talune tecnologie intese a ridurre le emissioni potranno essere applicate solo se saranno immessi sul mercato carburanti di qualità sufficiente,

N. considerando che tanto l'industria automobilistica quanto l'industria petrolifera potranno meglio soddisfare i requisiti dell'ambiente se questi ultimi saranno definiti con ampio anticipo,

O. considerando che le proposte della Commissione tengono conto degli obiettivi ambientali per l'anno 2010 e che, secondo molti studi (OCSE, STOA), le emissioni delle autovetture dopo il 2010 aumenteranno ulteriormente in conseguenza dell'aumento del traffico, se non saranno state adottate nuove drastiche misure,

P. considerando che un programma « Auto Oil II », pur auspicabile, non può essere utilizzato per rinviare le decisioni sulle proposte in esame per l'anno 2005;

Q. considerando che la Commissione stessa fa sapere che le misure proposte per la lotta contro l'ozono non saranno sufficienti a soddisfare gli obiettivi di qualità corrispondenti a 180 g/m<sup>3</sup> (valore percentile 99 - 1 ora) (2) e che di conseguenza non sarà possibile raggiungere il valore limite per la salute dell'uomo di 110 g/m<sup>3</sup> (valore percentile 99 - 8 ore), raccomandato nella direttiva 92/72/CE, mentre il valore limite indicato da tale direttiva per gli ecosistemi, pari a 65 g/m<sup>3</sup> (valore percentile 99 - 24 ore), è totalmente ignoto,

R. considerando che la Commissione raccomanda per il benzene un obiettivo di qualità corrispondente a 10 g/m<sup>3</sup>, la qual cosa corrisponde secondo l'OMS, nel caso di un'esposizione a tale sostanza durante l'intero arco della vita, a un caso mortale su 20.000 persone e che nella maggior parte degli Stati membri vige una norma molto più severa,

(2) Media su una superficie di 22.500 km<sup>2</sup>.

1. accoglie con soddisfazione la comunicazione della Commissione e le proposte che la accompagnano in quanto contributo essenziale e indispensabile alla lotta contro l'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico automobilistico;

2. riconosce che il programma « Auto Oil » è un valido contributo e un punto di partenza per definire come meglio limitare l'inquinamento proveniente da veicoli a motore e da carburanti a partire dal 2000; ritiene tuttavia che sia necessario controllare ulteriormente i limiti delle emissioni dei veicoli a motore per garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria nell'Unione europea;

3. è del parere che anche l'inquinamento acustico, che ha gravi ripercussioni sulla salute, rientri nella futura strategia di controllo integrato e globale delle emissioni causate dal trasporto su strada e che, pertanto, non vi sia motivo di non annoverarlo tra gli inquinanti contemplati dal programma;

4. deplora il metodo di lavoro della Commissione, che non coinvolge nel programma gli esperti degli Stati membri e le organizzazioni sociali;

5. lamenta il fatto che la Commissione non abbia trattato le emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto e il rendimento del combustibile nell'ambito del programma « Auto Oil I », bensì nel contesto di una comunicazione separata (COM(95)0689);

6. sollecita ulteriori indagini sulle conseguenze per la salute delle emissioni di particelle in sospensione (particolato), vista la crescente preoccupazione degli ambienti scientifici per i loro effetti sulla salute, e ritiene che, data l'incertezza scientifica che sussiste attualmente in merito alla dannosità di tali particelle, sia necessario privilegiare la cautela;

7. ritiene che gli Stati membri possano mettere in commercio carburanti di più elevata qualità non soltanto in considera-

zione della cattiva qualità dell'aria ma anche tenendo conto dei più generali obiettivi ambientali, quali, per esempio, i criteri per quanto concerne i depositi acidificanti o fertilizzanti (eutrofici);

8. invita gli Stati membri a far rispettare le norme in materia di emissioni nel parco veicoli esistente attraverso controlli regolari e casuali;

9. chiede alla Commissione di completare il suo studio includendovi i dati statistici dei tre nuovi Stati membri;

10. ribadisce il suo punto di vista secondo cui l'efficacia dei costi, pur essendo un principio applicabile in molti settori, non può costituire il principio guida in materia di protezione dell'ambiente e di sanità pubblica, soprattutto perché la maggior parte dei costi delle misure volte al miglioramento della qualità ricade in ultima analisi sul consumatore;

11. sottolinea che le norme per il controllo dei veicoli basate sull'efficacia dei costi non devono inibire l'incentivazione delle migliori tecnologie disponibili, che possono portare a nuovi procedimenti e concezioni industriali che i produttori europei potranno sfruttare sui mercati mondiali;

12. ritiene che, alla luce degli ultimi risultati scientifici, la Commissione avrebbe dovuto applicare obiettivi di qualità più severi, in particolare per quanto riguarda l'ozono e il benzene;

13. insiste perché il finanziamento dei progetti a favore del trasporto sostenibile provenga dai fondi strutturali;

#### *Costi e misure di sostegno fiscale.*

14. ritiene che le stime dei costi indicate dalla Commissione per le misure da applicare siano troppo elevate in quanto, da un lato, i dati di base provengono dall'industria, che ha interesse a una sopravva-

lutazione dei costi, e, dall'altro, la Commissione non ha tenuto conto del fatto che in linea di massima le nuove tecnologie diventano più convenienti in corso di applicazione;

15. deplora il fatto che la Commissione si sia basata, a torto, sul principio dell'efficacia dei costi e non su un'analisi costi-benefici;

16. chiede agli Stati membri di applicare su scala più vasta di quanto non sia stato fatto finora misure fiscali ed economiche tese a promuovere l'uso di motori e carburanti « ecologici » e invita la Commissione a svolgere studi sull'efficacia delle misure fiscali selettive per incoraggiare l'utilizzazione di veicoli più piccoli e più leggeri e di combustibili meno inquinanti, come il gas naturale o il gas di petrolio liquefatto, la benzina riformulata e i biocarburanti;

17. invita la Commissione a indurre gli Stati membri a sviluppare un sistema di incentivi fiscali per carburanti più puliti e per veicoli a bassa emissione, il che garantirà una più rapida modernizzazione del parco auto; tali incentivi fiscali devono essere finalizzati ai veicoli che utilizzano le migliori tecnologie disponibili e devono anche comprendere programmi di rottamazione per eliminare vecchi veicoli particolarmente inquinanti;

18. ritiene che la legislazione dell'Unione in materia di emissioni non debba in alcun modo porre ostacoli alla promozione, tramite incentivi fiscali, di veicoli più puliti e più economici e di carburanti più ecologici;

#### *Veicoli a motore.*

19. invita la Commissione a rivedere il ciclo di prova per le emissioni al fine di ottenere un'indicazione più accurata delle emissioni, in particolare per rispecchiare i tempi di riscaldamento con partenza a freddo, una bassa temperatura ambiente e

la circolazione a bassa velocità in condizioni urbane;

20. deplora il fatto che la Commissione abbia omissis di valutare le possibilità offerte dalle tecnologie di propulsione alternative (benché vi fosse tenuta in virtù dell'articolo 4 della direttiva 94/12/CE) e non abbia effettuato alcuna seria valutazione delle possibilità legate all'impiego dei carburanti di sostituzione, quali biocarburanti, gas naturale, LPG e idrogeno in taluni segmenti di mercato (per esempio autobus urbani e taxi);

21. ritiene che le tecnologie miranti a ridurre le emissioni, compresi i sistemi diagnostici di bordo (OBD, On Board Diagnostics), debbano funzionare in modo adeguato durante tutta la vita utile del veicolo e che pertanto i requisiti di sostenibilità per quanto concerne le emissioni dei veicoli e il sistema OBD debbano applicarsi per 160.000 km;

22. ritiene che il sistema di diagnostica di bordo debba essere applicato anche ai veicoli con motore diesel;

23. invita la Commissione a inserire la « task force » sull'auto di domani negli interventi strategici del Quinto programma quadro di ricerca e sviluppo, in modo da garantire adeguati finanziamenti per questo importante progetto;

#### *Carburanti.*

24. conviene con la Commissione sull'esigenza di ridurre ulteriormente la presenza di zolfo nei carburanti, così da limitare le emissioni di particolato (particelle in sospensione) nei motori diesel e consentire il funzionamento ottimale dei catalizzatori per motori a benzina e diesel, e ritiene, come la Commissione, che sia necessario a tal fine fissare a 50 ppm il tenore massimo di zolfo per benzina e diesel;

25. è pertanto sbalordito nel constatare che la Commissione propone un

valore limite di 220 ppm di zolfo per la benzina e di 350 ppm per il carburante diesel;

26. invita la Commissione a modificare il progetto di direttiva sulla qualità di benzina e diesel con limiti più severi per il 2000 (14 per cento v/v olefinici, 41 per cento v/v aromatici e 150 ppm zolfo per i motori a benzina e 300 ppm zolfo per i motori a diesel) e a introdurre un'ulteriore scadenza al 2005 accanto a quella proposta per le tecnologie in materia di veicoli, che riduca nuovamente il contenuto di zolfo, sia per la benzina che per il gasolio, notevolmente al di sotto dei livelli indicati per il 2000, come precisato agli allegati II e IV del parere della commissione per i problemi economici e monetari e la politica industriale sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio (COM(96)0248 - C4-0046/96) (3);

27. chiede che vengano effettuati studi volti a individuare metodi migliori per installare nei veicoli serbatoi di gas da utilizzare come combustibile alternativo e a valutare la tecnologia della pila a combustibile come sistema di propulsione alternativo a più lungo termine;

28. è convinto che, per quanto concerne i requisiti sulle specifiche del carburante, debba essere stabilita una seconda fase (2005);

29. sottolinea l'esigenza di un rapido sviluppo di combustibili migliori o meno inquinanti, da integrare quanto prima nel programma « Auto Oil »; fa presente che i livelli previsti per la seconda fase dovrebbero rimanere obiettivi realizzabili dal punto di vista tecnologico, alla luce dei risultati di uno studio successivo « Auto Oil

(3) Parere allegato al documento di seduta A4-0096/97.

II » realizzato con la partecipazione di tutte le parti interessate;

30. ritiene che il programma « Auto Oil I » debba essere valutato nel quadro di un programma « Auto Oil II » che comprenda:

un nuovo calcolo, tanto dei costi che dei benefici,

un riesame degli obiettivi di qualità dell'aria sulla base delle più recenti acquisizioni scientifiche,

una valutazione della qualità dell'aria effettuata sulla base della direttiva 85/203/CE,

un inventario degli attuali sviluppi tecnologici,

in modo da poter adattare gli obiettivi di riduzione e stabilire se sia il caso di adottare misure più rigorose;

31. sottolinea la necessità di investimenti ben più cospicui da parte dell'industria automobilistica, degli Stati membri e della Commissione, per sviluppare nuove tecnologie per il controllo delle emissioni e per l'automobile del futuro;

32. invita la Commissione a riferirgli regolarmente sulla realizzazione del programma « Auto Oil », e per la prima volta due anni dopo l'entrata in funzione del programma, affinché sia possibile una valutazione permanente;

33. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione, al Consiglio e ai governi e parlamenti degli Stati membri.

NICOLE FONTAINE  
*Vicepresidente*