

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 540}

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato GALLETTI

Obbligo di apporre sulle targhe dei veicoli a motore
una dicitura a tutela dell'ambiente

Presentata il 9 maggio 1996

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'esigenza di ridurre il quantitativo di sostanze nocive nell'aria ha comportato l'introduzione di carburanti meno inquinanti che, troppo spesso, sono stati impropriamente definiti « verdi » o « ecologici ».

In realtà il carburante « ecologico » in assoluto, allo stato attuale delle conoscenze, purtroppo non esiste; per ridurre il piombo nella benzina si è fatto ricorso al benzene e ad altri idrocarburi aromatici, dei quali da anni i Verdi e gli ambientalisti denunciano la pericolosità per la salute. Gli studi compiuti recentemente hanno dimostrato la tossicità di questi composti — i cui effetti cancerogeni sono gravissimi — ed è assolutamente indispensabile che in futuro i carburanti contengano quantità minime di queste sostanze chimiche. In questa direzione va l'accordo siglato tra il comune di Roma e due delle maggiori compagnie petrolifere italiane (Agip e IP), con cui queste

ultime si sono impegnate ad immettere nella rete di distribuzione della capitale benzina con un tenore di benzene non superiore all'1,8 per cento in volume e gasolio con un tenore di zolfo non superiore allo 0,05 in peso. Ma è necessario accelerare i tempi per arrivare entro due anni ad una ancor più drastica riduzione del contenuto di benzene e di idrocarburi aromatici nella benzina e di zolfo nel gasolio.

Solo nel 1994 in Italia sono stati venduti 23,2 miliardi di litri di benzina, un terzo dei quali « senza piombo ». Inoltre, non bisogna dimenticare che la presenza nell'aria di veleni sprigionati dalla combustione è causa di mortalità sempre più crescente, come dimostra una recente stima fatta negli Stati Uniti che attribuisce, nell'ultimo anno, a questi veleni circa 500.000 decessi. L'allarme in Italia, riguardo al rischio di tumore polmonare da idrocarburi policiclici aromatici (IPA) da

emissioni autoveicolari, lo ha esplicitamente dato anche la Commissione consultiva tossicologica nazionale (CCTN). La Commissione ritiene che per talune categorie professionali (benzinai, vigili urbani, garagisti, giornalisti, eccetera) l'esposizione a IPA cancerogeni da emissioni autoveicolari può raggiungere durante il lavoro livelli due o tre volte superiori a quelli normali e raccomanda agli organi di Governo di dare alla popolazione ed ai lavoratori una corretta informazione.

Nel corso degli ultimi vent'anni, con una forte accelerazione negli ultimi cinque, la domanda di mobilità è cresciuta enormemente, in maniera del tutto sbilanciata verso il trasporto privato.

Il traffico su autovetture private è infatti aumentato di quasi diciassette volte, a fronte di un aumento molto più modesto del trasporto pubblico urbano pari a circa il 20 per cento.

Con una popolazione che rappresenta l'1,2 per cento di quella mondiale ed un territorio pari allo 0,22 per cento del totale delle terre emerse, l'Italia è al quarto posto dopo Stati Uniti, Germania e Giappone, per veicoli circolanti in rapporto al numero degli abitanti.

La situazione è particolarmente critica nelle aree urbane dove si osserva una maggiore densità di automobili (1 ogni 1,8 abitanti) e dove parallelamente all'aumento del parco macchine privato si è assistito alla costante diminuzione della quota del trasporto pubblico. In particolare, il traffico è responsabile del 79 per cento del totale delle emissioni di ossido di carbonio (CO), del 72 per cento di quelle da composti organici volatili (COV), del 24 per cento di quelle di ossido di azoto (NOx) e dell'80 per cento del benzene.

Inoltre, se fino a qualche anno fa il problema dell'inquinamento atmosferico era una prerogativa delle grandi aree urbane, adesso è divenuto un fenomeno costante e diffuso in tutte le città, sia di piccole che di medie e grandi dimensioni, come dimostrano anche i dati raccolti dal « treno verde » dell'Istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato e delle Legambiente; infatti le automobili e, di conse-

guenza, le benzine sono divenute due fra i maggiori beni di consumo del nostro tempo.

Il consumo di benzina è stato stimato in 600 milioni di tonnellate nel mondo, di cui 290 milioni negli Stati Uniti, 130 nei Paesi dell'Unione europea e 17 in Italia.

I pochi dati disponibili, per una quasi assoluta carenza di efficienti ed omogenee reti di rilevamento della qualità dell'aria nelle nostre città, indicano che l'inquinamento nelle aree urbane segue il *trend* annunciato nelle stime sulle emissioni relative all'ultimo decennio: un incremento in senso assoluto delle emissioni di tutti i microinquinanti atmosferici — ad eccezione dell'anidride solforosa — ed una presenza a livelli di gran lunga superiori ai valori-soglia suggeriti dalle organizzazioni sanitarie internazionali, anche di inquinanti estremamente pericolosi per la salute come il benzene, classificato cancerogeno per l'uomo dall'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro (IARC) e gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), anch'essi sostanze per la maggior parte dotate di attività mutagena e cancerogena.

Il benzene, presente in percentuali pressoché identiche sia nelle benzine senza piombo sia nella *super*, è un idrocarburo altamente volatile, e la concentrazione che ritroviamo nell'aria dei nostri centri urbani è conseguenza diretta del traffico automobilistico; infatti, una percentuale del 17-19 per cento deriva dalla diretta evaporazione del benzene dai carburanti (nelle fasi di trasporto, stoccaggio e rifornimento e dalle auto in sosta), la restante quota deriva direttamente dalle emissioni veicolari. È importante sottolineare che quest'ultima quota deriva dalla degradazione degli altri idrocarburi aromatici presenti nella benzina.

Il benzene emesso in atmosfera si deposita generalmente al suolo dove è degradato da batteri e dalla vegetazione.

Da uno studio condotto dalla Commissione consultiva tossicologica nazionale, i livelli di concentrazione di benzene nell'atmosfera delle principali città italiane risultano essere in media intorno ai 35 microgrammi per metro cubo, con valori

minimi di 13,7 e massimi di 88,7; dati che si riferiscono alle poche città che effettuano questo tipo di misura, con metodi, tra l'altro, non omogenei tra loro. La misurazione dei livelli di benzene è invece estremamente importante poiché fornisce una indicazione diretta del contributo da traffico veicolare urbano.

L'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) ha calcolato che l'esposizione ad 1 microgrammo per metro cubo di benzene per tutta la vita (considerando un tempo di vita media di 70 anni) può determinare un aumento del rischio di incidenza delle leucemie di 4 casi su un milione di persone; l'*Environmental Protection Agency* (EPA) americana calcola, invece, la cifra di 7 casi aggiuntivi e lo Stato della California 29, sempre per milione di persone esposte per tutta la vita allo stesso livello atmosferico di benzene.

Il problema diviene ancora più grave se si considera quella fascia di persone particolarmente esposte per motivi professionali, tra cui gli addetti alla raffinazione e alle pompe di rifornimento di benzina. In questo caso, infatti, essendo molto più alta la concentrazione e più continuativo il

tempo di esposizione, il rischio risulta essere molto più alto.

La consapevolezza della dimensione del problema non solo ecologico, ma anche sanitario, rende necessario l'impegno per promuovere una strategia per il contenimento del problema stesso, in modo da ridurre al minimo il rischio per l'ambiente e per la popolazione.

In una società moderna dove i messaggi pubblicitari, gli *spot*, le informazioni contenute nei prodotti, riescono anche a condizionare le scelte dei consumatori o, in ogni caso, a renderli più sensibili e coscienti dei loro comportamenti è indispensabile « avvertire » i cittadini della pericolosità delle loro azioni, anche per il rispetto di coloro che quelle azioni subiscono più o meno passivamente. Un esempio su tutti: la scritta su ogni pacchetto di sigarette « Nuoce gravemente alla salute » o « Il fumo provoca malattie cardiovascolari », eccetera.

La presente proposta di legge, composta da un unico articolo, impone una scritta leggibile sulla targa dei veicoli a motore dal seguente contenuto: « I fumi di scarico provocano il cancro ».

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1997, le targhe di tutti i veicoli a motore così come classificati dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, devono contenere in modo leggibile la seguente dicitura: « I fumi di scarico provocano il cancro ».

2. Per le violazioni dell'obbligo di cui al comma 1 si applicano le sanzioni di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.