

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3436

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ZAMPARUTTI, BELTRANDI, BERNARDINI, FARINA COSCIONI,
MECACCI, MAURIZIO TURCO**

Disposizioni concernenti l'adozione di un piano decennale per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane

Presentata il 28 aprile 2010

ONOREVOLI COLLEGHI! — È noto quanto sia elevata l'incidenza del settore dei trasporti sulle emissioni di sostanze inquinanti nell'atmosfera. La politica dei trasporti degli ultimi dieci anni ha ulteriormente accentuato il *trend* di crescita delle modalità di trasporto maggiormente inquinanti: il trasporto su gomma per le merci e l'uso di veicoli privati per le persone. Le conseguenze a cui bisognerà fare fronte riguardano due questioni fondamentali. La prima è « globale » e attiene al contributo negativo che il nostro Paese sta dando all'emergenza climatica. Come è noto l'Italia è uno dei più grossi produttori di gas climalteranti e la sottoscrizione del Protocollo di Kyoto — reso esecutivo dalla legge 1° giugno 2002, n. 120 — impone uno sforzo enorme per poter rispettare gli

impegni presi a livello internazionale. La seconda questione riguarda la salute delle persone, la vivibilità delle nostre città, l'efficienza e la funzionalità dei sistemi di trasporto collettivi, in poche, forse abusate, parole: la qualità della nostra vita.

Stupisce vedere come Governo e Parlamento talvolta si affannino a discutere di grandi (e costosissime) opere, di interventi faraonici e di infrastrutture monumentali, quando la priorità su cui è opportuno intervenire è quella che riguarda la quotidianità: le esigenze di spostamento di chi ogni giorno ha bisogno di effettuare degli spostamenti per soddisfare le proprie esigenze personali.

I dati diffusi dalle più autorevoli organizzazioni scientifiche e istituzioni, sia italiane che internazionali, sugli effetti dei

sistemi di trasporto sulla salute delle persone e sulla produzione di gas serra sono molto preoccupanti. È noto, infatti, che le sostanze chimiche rilasciate nell'atmosfera sono responsabili, oltre che dell'aggravamento delle mutazioni climatiche a livello globale, di numerose malattie croniche degenerative: bronchite cronica, malattie cardiovascolari e tumori, cui si aggiungono le malattie da stress attribuibili in parte all'inquinamento acustico e in parte ai disagi derivanti dalla congestione. Secondo l'Organizzazione mondiale della sanità almeno 3.500 morti all'anno, tra le popolazioni delle otto maggiori città italiane (Torino, Genova, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Palermo), sono dovute esclusivamente all'azione delle polveri sottili. Ai già drammatici effetti delle polveri sottili si aggiungono quelli derivanti dal rilascio nell'aria di ossido di azoto e di composti organici volatili — il 60 per cento dei quali attribuibile al trasporto — nonché di monossido di carbonio — quasi completamente imputabile al trasporto. Ancora l'Organizzazione mondiale della sanità afferma che l'inquinamento da traffico è correlato alla morte prematura di circa 80.000 persone all'anno nella sola Europa.

La relazione sullo stato dell'ambiente sostiene che: nelle nostre città sono regolarmente superati i limiti previsti dalla legge, per un valore complessivo stimato di polveri sottili emesse pari a 46.000 tonnellate all'anno; è evidente la correlazione tra mortalità giornaliera e livello di particolato atmosferico; è in costante aumento la concentrazione di ozono, un inquinante fotochimico dannoso per la salute umana e per la vegetazione: i valori limite di inquinanti come biossido di azoto e monossido di carbonio sono quotidianamente superati nelle maggiori città italiane.

In particolare la relazione sullo stato dell'ambiente del nostro Paese afferma che l'incremento del tasso di motorizzazione a livelli insostenibili, con punte di oltre 65 automobili per 100 abitanti nelle città più densamente popolate, denota non più un indicatore di sviluppo, ma un sintomo di

una patologia, che da un lato rivela la situazione preoccupante dal punto di vista sanitario, dall'altro pone in evidenza l'adeguatezza della strategia e dell'offerta di mobilità pubblica nelle grandi aree urbane.

Le indagini epidemiologiche condotte in oltre 100 centri urbani hanno rilevato un sensibile aumento della mortalità per ogni incremento di appena un microgrammo di elementi inquinanti. Ancora secondo i dati dell'Organizzazione mondiale della sanità, il 28,6 per cento di tutte le bronchiti acute nei bambini è dovuto all'inquinamento da polveri. Secondo un'indagine dell'Organizzazione mondiale della sanità e dell'allora Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici effettuata sulle otto maggiori città italiane sarebbe sufficiente portare la media della concentrazione delle polveri sottili al di sotto dei 40 microgrammi per evitare 2.000 decessi all'anno, mentre con una media di 30 microgrammi si sarebbero potuti prevenire 3.500 decessi e con una riduzione a 20 microgrammi i morti in meno sarebbero stati 5.500.

Non va dimenticato che tra le conseguenze negative del traffico veicolare una notevole importanza per la nostra salute è rivestita dall'inquinamento acustico, responsabile, secondo molti studi, di disturbi del sonno e del comportamento, mentre è stato accertato che i bambini esposti cronicamente a forti rumori possono dimostrare difficoltà nell'apprendimento, nell'imparare a leggere e nell'acquisire la capacità di risolvere problemi aritmetici. Secondo l'Unione europea, circa il 20 per cento della popolazione europea, cioè 80 milioni di persone, è esposto a livelli di rumore superiore ai 65 *decibel*, mentre ben 170 milioni di abitanti dell'Unione sono esposti a livelli di emissioni sonore compresi tra 55 e 65 *decibel*.

Un ulteriore elemento di riflessione va fatto sui costi esterni, che comunque gravano sulla collettività, di una scelta « sbagliata » di mobilità: i dati del quarto rapporto sui costi ambientali e sociali della mobilità in Italia, elaborati dall'associazione « Amici della Terra » e dalla società

Trenitalia spa, calcolano che l'attuale sistema di mobilità comporta un costo « occulto » di 64 milioni di euro annui per il trasporto delle persone, imputabile per oltre il 95 per cento al trasporto privato.

Questi dati danno la misura di quanto questa situazione di criticità fosse di gran lunga prevedibile e di come solo la scarsa voglia di misurarsi con un problema di tale portata abbia causato un ulteriore peggioramento della situazione. Una situazione che peggiorerà ancora se non si adotteranno misure per il contenimento e per la graduale soluzione del problema: misure che non potranno essere i « pannicelli caldi » degli *stop* programmati, delle targhe alterne o di qualche altro intervento di emergenza da affidare ai sindaci. È necessario ripensare completamente il sistema della mobilità nelle aree urbane e avere il coraggio — tutti: dai consiglieri ai sindaci, dai parlamentari ai Ministri — di prendere atto che non è più possibile rispondere alla domanda di mobilità quasi esclusivamente con il mezzo privato, ma che, soprattutto nei centri storici e nelle aree urbane densamente popolate, vanno restituiti spazio e dignità a tutte quelle forme di mobilità alternativa fino ad ora relegate in ruoli del tutto marginali.

La presente proposta di legge vuole che siano finalmente riconosciute l'importanza e l'urgenza del problema della mobilità nelle aree urbane, attribuendo le risorse necessarie a un piano decennale di interventi per la graduale trasformazione dei nostri centri abitati da città delle automobili a città delle persone. A tale fine sono stati individuati delle linee di indirizzo e dei criteri a cui il piano dovrà fare riferimento. È inoltre previsto uno stanziamento annuo di risorse per avviare le misure previste dal piano. Sotto il profilo

fiscale, la proposta di legge introduce in via permanente la detrazione, in favore delle persone fisiche, delle spese per l'acquisto degli abbonamenti mensili e annuali ai servizi di trasporto pubblico e ferroviario locale; tale misura è coperta con l'aumento dell'addizionale dell'imposta sul reddito delle persone fisiche per il settore energetico, di cui al decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008. Si prevede, inoltre, che le risorse del Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale finanzino interventi volti ad abbassare l'età media del parco autobus e del materiale rotabile urbano su ferro e a incentivare la mobilità sostenibile. Sono stati inoltre inseriti degli interventi normativi volti a dare risposta a chi da tempo, come l'Associazione nazionale dei comuni italiani, propone di avviare azioni e di reperire risorse per consentire agli enti locali una riconversione sostenibile della mobilità in ambito urbano, attraverso la realizzazione di piani urbani della mobilità, del rinnovo del parco autobus, di infrastrutture per il trasporto rapido di massa, di parcheggi di interscambio, della mobilità ciclistica, di applicazioni tecnologiche del controllo della circolazione, di politiche attive per il controllo della gestione della domanda di mobilità, del piano nazionale della sicurezza stradale, nonché attraverso l'utilizzo di carburanti non inquinanti. È inoltre prevista la possibilità di migliorare la qualità ambientale dei carburanti, programmando, nei punti vendita all'interno delle aree urbane, la sostituzione del gasolio con il biodiesel e una significativa riduzione della percentuale di benzene e di idrocarburi policiclici aromatici nella benzina.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Piano decennale per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane).

1. Al fine di consentire la programmazione degli interventi finalizzati a prevenire e a ridurre le emissioni di sostanze inquinanti e climalteranti nelle aree urbane, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, redige il piano decennale per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane, di seguito denominato « piano ».

2. Ai fini dell'elaborazione del piano, gli interventi, gli obiettivi e le relative scale di priorità sono individuati in base ai seguenti criteri generali:

a) riduzione della domanda complessiva di mobilità;

b) adozione di misure di incentivazione di forme di mobilità sostenibile;

c) potenziamento e ammodernamento dei servizi di trasporto pubblico locale;

d) introduzione dei sistemi di trasporto a chiamata per le fasce orarie e le zone per le quali è particolarmente svantaggioso il servizio di linea;

e) adozione di misure di tariffazione della sosta e della percorrenza nei tragitti urbani caratterizzati da un maggiore traffico veicolare;

f) incentivazione di sistemi di trasporto condivisi, quali il *car pooling* e il *car sharing*, definiti ai sensi dell'articolo 2;

g) rielaborazione della pianificazione urbanistica delle città in funzione delle esigenze di socialità, di sicurezza e di salute dei cittadini;

h) potenziamento della rete di monitoraggio della qualità dell'aria;

i) piena e completa attuazione del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, e previsione di adozione di sanzioni a carico degli enti pubblici e delle imprese che non hanno adottato il piano degli spostamenti dei dipendenti previsto dall'articolo 3 del medesimo decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, e che non hanno disposto, ai sensi del medesimo articolo 3, la nomina del *mobility manager*, definito ai sensi dell'articolo 2 della presente legge;

l) piena e completa attuazione della direttiva 1999/30/CE del Consiglio, del 22 aprile 1999, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo, nonché della direttiva 2000/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 novembre 2000, concernente i valori limite per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente.

3. Nel piano sono definite le modalità del finanziamento, nell'ambito delle risorse di cui al comma 4, delle seguenti norme:

a) legge 26 febbraio 1992, n. 211;

b) articoli 2 e 3 della legge 18 giugno 1998, n. 194, e successive modificazioni;

c) legge 19 ottobre 1998, n. 366.

4. Per le finalità previste dal presente articolo è autorizzata la spesa annua di 300 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012.

ART. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini dell'applicazione della presente legge si assumono le seguenti definizioni:

a) aree comunali: le aree urbane centrali e periferiche con insediamenti residenziali e con attività terziarie, carat-

terizzate da significativo traffico veicolare, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

b) biodiesel: combustibile prodotto a partire da sostanze vegetali, le cui caratteristiche chimico-fisiche lo rendono idoneo all'utilizzo nei motori diesel;

c) *car pooling*: condivisione del mezzo privato da parte di più passeggeri in un medesimo tragitto;

d) *car sharing*: sistema di utilizzo in multiproprietà di un parco di autovetture a basso o a nullo impatto ambientale destinate a essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo e ai chilometri percorsi;

e) *mobility manager*: responsabile del piano della mobilità dei dipendenti di un'impresa o di un ente pubblico.

ART. 3.

(Incentivi per l'uso del trasporto pubblico locale).

1. Dopo la lettera *c-ter*) del comma 1 dell'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, recante detrazioni per oneri, è inserita la seguente:

«*c-quater*) le spese sostenute dalle persone fisiche per l'acquisto degli abbonamenti mensili e annuali ai servizi di trasporto pubblico e ferroviario locale, regionale e interregionale, per un importo non superiore a 250 euro. La detrazione spetta sempreché le spese stesse non siano deducibili nella determinazione dei singoli redditi che concorrono a formare il reddito complessivo. Fermo restando il limite di spesa annuale, la detrazione spetta anche se la spesa è stata sostenuta nell'interesse delle persone indicate nell'articolo 12 del presente testo unico, che si trovino nelle condizioni indicate nel comma 2 del medesimo articolo 12; ».

ART. 4.

(Interventi specifici per il risanamento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale nonché per il potenziamento del trasporto rapido di massa).

1. All'articolo 1, comma 304, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al terzo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nonché ad abbassare l'età media del parco autobus e del materiale rotabile urbano su ferro »;

b) dopo il terzo periodo, è inserito il seguente: « Un terzo delle risorse del Fondo è destinato alle regioni, quale contributo per l'indicizzazione dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale, ad esclusione di quelli relativi ai servizi ferroviari, e agli enti locali, quale contributo per lo sviluppo del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile, nonché per l'indicizzazione dei corrispettivi per i servizi aggiuntivi erogati dagli stessi enti ».

ART. 5.

(Obbligo di vendita del biodiesel nelle aree comunali).

1. A decorrere dal 1° gennaio 2013 i gasoli distribuiti nelle aree comunali non devono contenere componenti di origine minerale e devono essere costituiti esclusivamente da biodiesel.

2. Le caratteristiche qualitative del biodiesel in termini di numero e di indice di cetano devono essere uguali a quelle definite per i gasoli di origine minerale. Il contenuto di zolfo e di idrocarburi di origine minerale del biodiesel deve essere praticamente nullo.

3. Il controllo delle caratteristiche del biodiesel è effettuato dai laboratori chimici degli uffici delle dogane e delle imposte indirette sui carburanti commercializzati o comunque distribuiti nelle stazioni di servizio e nei punti di distribuzione localizzati nelle aree comunali.

4. L'immissione al consumo nelle aree comunali di gasoli non rispondenti a quanto stabilito dai commi 1 e 2 è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 25.000 euro a 250.000 euro. In caso di recidiva sono sospese le autorizzazioni all'esercizio dell'attività di distribuzione di carburanti.

ART. 6.

(Caratteristiche chimico-fisiche della benzina venduta nelle aree comunali).

1. A decorrere dal 1° gennaio 2013 le benzine distribuite nelle aree comunali devono avere un contenuto massimo consentito di benzene dello 0,5 per cento in volume e un contenuto massimo consentito di idrocarburi aromatici del 20 per cento in volume.

2. Il controllo del tenore di benzene e di idrocarburi aromatici nelle benzine è 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 comunali. Tali controlli sono attuati 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 1996.

3. L'immissione al consumo nelle aree comunali di benzine non rispondenti a quanto stabilito dal comma 1 è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 25.000 euro a 250.000 euro. In caso di recidiva sono sospese le autorizzazioni all'esercizio dell'attività di distribuzione di carburanti.

ART. 7.

(Maggiori entrate).

1. All'articolo 81, comma 16, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, le parole: « 6,5 punti percentuali » sono sostituite dalle seguenti: « 7,25 punti percentuali ».

ART. 8.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, pari a 300 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2010-2012, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2010, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. All'onere derivante dall'attuazione della lettera *c-quater*) del comma 1 dell'articolo 15 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, introdotta dall'articolo 3 della presente legge, pari a 163 milioni di euro per l'anno 2011 e a 93 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2012, si provvede utilizzando le maggiori entrate derivanti dall'attuazione dell'articolo 81, comma 16, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, come modificato dall'articolo 7 della presente legge.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 1,00



16PDL0053250