

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **BOSSI, SIRTORI, DUJANY, BISSI,
RUBNER e RIZ**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 FEBBRAIO 1989

Integrazioni e modifiche al testo unico sulle norme della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e al relativo regolamento d'esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, per quanto riguarda l'immissione di scarichi derivanti da veicoli a motore a combustione interna

ONOREVOLI SENATORI. — I recenti accertamenti che testimoniano un forte aumento dell'inquinamento atmosferico nei centri urbani pongono il problema di una nuova normativa inerente la circolazione dei veicoli a motore, particolarmente urgente soprattutto per le grandi metropoli delle aree industriali del nord, come Milano, Genova e Torino dove all'inquinamento da riscaldamento civile, elevato a causa della rigidità climatica, si somma quello del traffico motorizzato.

Le ordinanze comunali e i suggerimenti rivolti alle popolazioni, intesi a limitare l'uso degli autoveicoli, non si sono dimostrati

efficaci per riportare i valori degli elementi inquinanti entro limiti di sicurezza accettabili per diversi e differenti motivi.

In primo luogo perchè nei trascorsi decenni non è stata fatta alcuna seria politica a sostegno del trasporto pubblico, ma al contrario si è preferita la politica del *laissez faire*, consona agli interessi di gruppi industriali ben definiti, che traevano vantaggio da una politica che privilegia il mezzo di trasporto privato o che, comunque, penalizzava il trasporto pubblico imponendo, ad esempio, un prezzo politico per il suo utilizzo: scelte entrambe che consideravano evidentemente secondari i problemi dell'inquinamento.

In secondo luogo per la mancanza totale di previsione legislativa che attribuisca possibilità di intervento, in materia di inquinamento atmosferico prodotto dagli scarichi degli autoveicoli, agli enti locali su cui grava in concreto il problema e che in merito ad esso sono costretti a proporre provvedimenti inefficaci a sortire gli effetti sperati.

Tutte queste cause sono state fondamentali a spingere il cittadino a ricorrere sempre più al mezzo privato che gli garantiva maggior puntualità e comodità, ma rappresentano anche le radici storiche dell'attuale grave inquinamento dei centri urbani.

Si ritiene pertanto opportuno rielaborare il codice della strada con la presente proposta, introducendo alcune modifiche alle norme da esso previste, in modo da coinvolgere ad un uso più responsabile dell'automezzo ciascun utente automobilista, al quale viene richiesta una collaborazione attiva - peraltro senza rilevanti sacrifici - per contenere al minimo gli effetti negativi sulla salubrità dell'aria e dell'ambiente in genere che egli provoca con l'utilizzo del suo veicolo. Riscontrando che, ad esempio, il tasso di biossido d'azoto prodotto dagli scarichi dei veicoli a motore è più elevato nelle arterie cittadine in cui è più frequente l'intasamento del traffico, si è pensato di introdurre in questa proposta alcune normative elencate agli articoli 2, 3 e 4, tese a limitare l'accensione del motore a veicolo fermo, come già sperimentato con buon successo in Svizzera ed in altri Paesi della Comunità europea. Un'altra normativa prevista dalla presente proposta tende invece ad interdire la circolazione del traffico motorizzato in presenza di fiere e mercati dove, cioè, è particolarmente elevata la concentrazione di persone, modificando l'articolo 7 del citato testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica n. 393, che riconosce al contrario priorità alla circolazione dei veicoli.

Sempre al fine di rendere possibile una concreta strategia nei confronti dell'inquinamento si dà inoltre maggior potere d'intervento ai comuni, modificando integralmente l'articolo 55 del suddetto testo unico, che prevede il controllo per la revisione dei veicoli ai fini dell'emissione degli scarichi inquinanti e che attualmente avviene per iniziativa del Ministro

dei trasporti d'intesa con il Ministro della sanità, secondo la norma introdotta dall'articolo 5 della legge 24 marzo 1980, n. 85, che non specifica alcuna determinazione relativamente al tempo e al luogo della sua applicazione.

Nella presente proposta si ritiene pure utile estendere tali possibilità di controllo e di verifica immediata, ad iniziativa dei comuni, anche agli autoveicoli a trazione diversa da quella diesel, non compresi nel dettato dell'articolo 1 di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 febbraio 1971, n. 323.

Infine si prevede una nuova programmazione delle centraline semaforiche di modo che l'accensione della luce verde sia preceduta dall'accensione della luce gialla accanto a quella rossa. Ciò avviene già nei Paesi suddetti e permette un utilizzo più ecologico degli automezzi, in quanto il guidatore viene in tal modo informato se manca ancora tempo all'accensione della luce verde, e dunque alla partenza, e in tal caso deve spegnere il motore, oppure se sta per accendersi la luce verde, nel qual caso deve mantenere acceso il motore.

Trattandosi di opere di indubbia utilità generale nonchè particolarmente urgenti, si reputa opportuno affidarne la realizzazione agli enti locali, con finanziamento dello Stato attraverso il Ministero dei trasporti. Poichè attualmente solo un dieci per cento delle centraline semaforiche è predisposta per la fase della luce gialla contemporanea al rosso, per le rimanenti si rende necessaria la sostituzione. Essendo il costo di una singola centralina semaforica di tre milioni di lire circa, uno stanziamento di lire 50.000 milioni, ripartibili in tre esercizi finanziari, consentirebbe di sostituire circa 16.500 centraline semaforiche, cifra verosimilmente non lontana dal totale complessivo degli impianti semaforizzati da sostituire esistenti in Italia, tenuto conto che Milano dispone attualmente di 600 impianti di questo tipo.

L'onere da sostenersi a carico dello Stato può essere finanziato mediante contestuale riduzione del contributo da destinare all'Azienda nazionale autonoma delle strade, ed è prevista priorità di finanziamento ai comuni superiori agli 80.000 abitanti, dove il problema dell'inquinamento da traffico è particolarmente acuto.

Va detto anche che una legge nel senso qui proposto potrebbe stimolare la ricerca di

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dispositivi tecnici capaci di ridurre fortemente il numero dei giri del motore a veicolo fermo e quindi la quantità dei gas di scarico emessi, quali i sistemi *lean burn* e il *dual fuel*. Nel momento in cui esistesse in commercio un tale dispositivo il cui uso fosse reso obbligatorio, ciò non comporterebbe modifiche sostanziali all'impianto della legge.

Per tutto quanto detto, pur dando atto che, oltre a quella conseguente ai gas di scarico dei veicoli a motore, numerose altre sono le fonti di inquinamento atmosferico dei centri urbani, si sollecita l'approvazione del presente disegno di legge quale contributo di facile attuazione per l'auspicata risoluzione del problema.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. La rubrica dell'articolo 112 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituita dalla seguente: «Limitazione dei rumori e delle immissioni di scarico».

Art. 2.

1. Dopo il secondo comma dell'articolo 112 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono inseriti i seguenti:

«Durante la circolazione si devono evitare immissioni di scarico dei veicoli a motore a combustione interna, ove non siano indispensabili alla marcia e al primo avviamento del veicolo.

In particolare al conducente è fatto obbligo di spegnere il motore a veicolo fermo:

a) nelle gallerie durante l'arresto per incolonnamento di veicoli;

b) in prossimità dei segnali semaforici, secondo quanto previsto dall'articolo 140 del regolamento d'esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420;

c) in prossimità dei passaggi a livello a barriere chiuse;

d) in presenza di incolonnamento dei veicoli per qualsiasi causa, qualora l'arresto forzato si protragga per un tempo superiore a 30" (minuti secondi);

e) durante la sosta;

f) durante le fermate secondo quanto stabilito dall'articolo 114.

I dispositivi atti a ridurre l'immissione degli scarichi nocivi, qualora prescritti, devono essere tenuti sempre in buone condizioni di efficienza e non devono essere alterati».

Art. 3.

1. Dopo il primo comma dell'articolo 114 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunto il seguente:

«È vietato ai conducenti di veicoli a motore a combustione interna tenere il motore acceso durante la fermata qualora essa perduri oltre i 30" (minuti secondi). Dal divieto sono esclusi gli autobus in servizio di linea alla fermata segnalata dal percorso, eccettuato il capolinea».

Art. 4.

1. Al primo comma, lettera *b*), dell'articolo 140 del regolamento d'esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, è aggiunto il seguente capoverso:

«Nei centri urbani e sulle strade provinciali e statali, qualora l'arresto del veicolo avvenga oltre la terza posizione dei veicoli incolonnati, è fatto obbligo al conducente di spegnere il motore fino all'attivazione del segnale a luce verde o a quello di cui alle lettere *c*, *d*, *e* del presente articolo relativo alla corsia d'incanalamento predirezionale».

Art. 5.

1. Il secondo comma dell'articolo 7 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Le fiere, i mercati ed ogni altra occupazione di suolo stradale con veicoli, baracche, banchi, tende e simili possono essere di regola consentiti soltanto nelle zone nelle quali non vi sia notevole densità di traffico. È fatto obbligo agli enti che rilasciano la relativa autorizzazione di sospendere la circolazione dei ciclomotori, motoveicoli e autoveicoli nei tratti di strada interessati e per il tempo d'occupazione».

Art. 6.

1. L'articolo 55 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

«Art. 55. - 1. Il Ministro dei trasporti dispone, con propri decreti, la revisione generale o parziale dei veicoli a motore, esclusi i filoveicoli, e dei rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione, di silenziosità e che i veicoli non producano emanazioni inquinanti.

2. Le prescrizioni contenute nei decreti ministeriali, emanati in applicazione del comma 1, e le ordinanze di cui al comma 4, debbono essere in armonia con quelle contenute nelle direttive del Consiglio o della Commissione della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli a motore.

3. I decreti di revisione parziale, riguardanti gli autoveicoli circolanti in tutto o parte del territorio dello Stato, per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, sono disposti di concerto con il Ministero della sanità.

4. Possono inoltre essere disposti con ordinanza del sindaco ed effettuate a mezzo di personale o incaricati del comune, relativamente alle emanazioni degli scarichi inquinanti:

a) le revisioni di categorie o tipi di veicoli a motore, anche se a conduzione diversa da quella prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 22 febbraio 1971, n. 323, i cui proprietari risultino residenti nel comune, anche mediante sorteggio; a tal fine il Pubblico Registro Automobilistico trasmette, entro sessanta giorni dalla richiesta del sindaco, l'elenco dei proprietari dei veicoli interessati alla revisione;

b) le revisioni di singoli veicoli a motore comunque circolanti all'interno del territorio comunale.

5. La proposta di revisione degli autoveicoli di cui alla lettera b) può essere disposta dagli agenti del Corpo di polizia municipale del comune, quando si abbia motivo di ritenere

che il veicolo a motore non risponda più ai requisiti di normale emissione di scarichi prescritti ed annotata dagli stessi agenti sulla carta di circolazione.

6. Le revisioni dei veicoli a motore ai sensi delle lettere *a)* e *b)*, comma 4, sono a carico del comune che le effettua.

7. Gli Ispettorati della motorizzazione possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.

8. Chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla revisione disposta a norma del presente articolo è punito con la sanzione amministrativa da lire 100.000 a lire 400.000.

9. La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta la contravvenzione o la mancanza dei requisiti di cui al comma 4, constatata con gli apparecchi previsti dall'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 22 febbraio 1971, n. 323, ed è inviata all'Ispettorato della motorizzazione civile di immatricolazione del veicolo; è restituita, se del caso, dopo l'adempimento della prescrizione omessa».

Art. 7.

1. Entro il 31 dicembre 1993, i segnali luminosi di circolazione prescritti dall'articolo 134 e seguenti del regolamento d'esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, devono essere predisposti in modo da programmare la sequenza della luce gialla contemporanea a quella rossa di arresto, quale preavviso della successiva luce verde.

2. In tale caso ai conducenti dei veicoli provenienti dalla strada verso la quale la luce rossa viene proiettata, oltre a quanto prescritto dalla lettera *b)*, primo comma, dell'articolo 140 del regolamento d'esecuzione approvato decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, è fatto obbligo di spegnere il motore fino all'attivarsi della luce gialla relativa alla corsia di incanalamento predirezionale.

3. Fino all'installazione dei nuovi gruppi semaforici ai sensi del presente articolo, si applicano le norme di cui al primo comma,

lettera *b*), dell'articolo 140 del regolamento d'esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 1959, n. 420, come modificato dall'articolo 4 della presente legge.

Art. 8.

1. All'articolo 140 del regolamento d'esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, è aggiunta la seguente lettera:

«g) segnale a luce gialla fissa (congiuntamente al rosso).

I conducenti dei veicoli che sono fermi all'incrocio a norma della lettera *b*) devono provvedere alla riaccensione del motore senza avviare il veicolo fino all'attivazione del segnale a luce verde. I veicoli provenienti dalla strada verso la quale il segnale è proiettato devono rallentare e all'occorrenza arrestarsi incolonnati dietro gli altri veicoli».

Art. 9.

1. Il Ministro dei trasporti provvede con proprio decreto ad apposito stanziamento annuale di fondi di bilancio a beneficio di comuni e province, e con priorità ai comuni aventi popolazione superiore a 80.000 abitanti, per la realizzazione delle opere previste dal comma 1 dell'articolo 7.

Art. 10.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 10.000 milioni per l'anno 1989, lire 20.000 milioni per l'anno 1990 e lire 20.000 milioni per l'anno 1991, da ripartire su capitolo di nuova istituzione del Ministero dei trasporti, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991 dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, al capitolo 7733 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1989.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.