

CAMERA DEI DEPUTATI N. 169

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MARTINAT, TATARELLA, FINI, BUONTEMPO, BUTTI,
CELLAI, GAETANO COLUCCI, CONTI, GASPARRI,
IGNAZIO LA RUSSA, PASETTO, PATARINO, SOSPIRI**

Provvedimenti ecologici urgenti volti a contenere l'uso improprio di carburante e quello di vetture in precario stato di efficienza

Presentata il 23 aprile 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — Intendiamo presentare questa proposta di legge già proposta nella X legislatura, all'attenzione degli onorevoli colleghi.

L'argomento che tratta e le soluzioni che propone sono ancor oggi pienamente attuali e, pertanto la riproponiamo nella integralità dell'articolo e della relazione.

Sui cosiddetti carburanti ecologici la legislazione vigente risulta frammentaria e palesemente lacunosa, al punto da destare continue proteste da parte di vari parlamentari e della opinione pubblica più qualificata in materia.

I continui segnali che pervengono dai Paesi più evoluti smentiscono la validità

ecologica delle soluzioni intraprese dall'Italia per cui come minimo si dovrà procedere, a scanso di ulteriori sorprese, ad una revisione *ex novo* dei disposti in materia (sia pure nel rispetto delle intese comunitarie) che tutelino però la comunità nazionale da rischi sorgenti propri di una fase di transizione merceologica e tecnologica che in ogni caso non può prescindere dalla realtà di partenza non necessariamente equivalente a quella di altri paesi comunitari.

Fra i molti progetti di legge ed interpellanze sin qui rimaste inascoltate, esistono vari ed utili spunti di riflessione per rivedere in senso correttivo quanto nel-

l'ambito specifico può e deve essere modificato, al fine di:

evitare la proliferazione a dismisura di rischi sorgenti ancora prima che si disponga di leggi più realistiche e razionali;

fornire al consumatore i giusti parametri di scelta del carburante più idoneo, in funzione del mezzo a disposizione, in modo che possa responsabilmente ed attivamente contribuire alla lotta contro l'inquinamento;

dare respiro all'industria nazionale affinché possa adeguarsi, senza ulteriori forzature, al migliore assetto ecologico e produttivo possibile, che comunque non può prescindere dalle esperienze e tendenze consolidate nei Paesi più avanzati tenuto altresì conto delle esigenze di competitività che le imminenti scadenze comunitarie fatalmente riporranno in termini sempre più stringenti.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, le benzine con o senza piombo sono oggetto di analisi periodica mensile, con prelievi a bocca deposito o di raffineria, per la certificazione palese della loro struttura compositiva che dovrà risultare esposta in corrispondenza di tutte le colonnine di distribuzione a cura e spese delle compagnie petrolifere proprietarie delle singole stazioni.

2. I controlli di cui al comma 1 sono affidati alla Stazione sperimentale dei combustibili di San Donato Milanese o ad altre organizzazioni equipollenti riconosciute dallo Stato.

ART. 2.

1. Su apposito bollettino delle analisi devono essere evidenziati in colore rosso i composti con marcata connotazione cancerogena e in altro colore le qualità ottaniche del carburante e la sua tensione di vapore.

ART. 3.

1. Tutti i carburanti contenenti benzene in misura superiore al 3 per cento, devono essere individuati sul bollettino delle analisi con contrassegno analogo a quello adottato per la vendita delle vernici.

ART. 4.

1. A far data dal novantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, è vietata la vendita

di benzine con piombo a 97 *norm* che compositivamente contengano più del 35 per cento di aromatici o più del 3 per cento di benzene.

2. Al fine di limitare la maggiore tossicità presunta del carburante di cui al comma 1, non è consentita nessuna riduzione di piombo che comporti un aumento contestuale delle frazioni di aromatici.

ART. 5.

1. A far data dal trentesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, le benzine senza piombo destinate ai motoveicoli a due tempi devono essere rigorosamente formulate con aromatici totali non eccedenti il 35 per cento e con benzene non eccedente l'1 per cento.

ART. 6.

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le raffinerie a ciclo semplificato che non siano in grado di produrre benzina senza piombo a ridotto tasso di aromatici, devono essere riconvertite alla produzione di benzine con piombo di cui all'articolo 4; le raffinerie a ciclo più avanzato devono produrre benzine senza piombo attenendosi ai migliori *standards* europei e nord americani.

ART. 7.

1. Al fine di evitare l'esposizione del personale a rischio ad eccessiva evaporazione di idrocarburi incombusti, non è consentito ispezionare o ripristinare i rifornimenti a motore caldo in difetto di dispositivi di protezione individuale, quali maschera e guanti.

ART. 8.

1. È fatto assoluto divieto agli utenti di far uso di benzina altoaromatica in

autoveicoli non provvisti di post combustori catalitici omologati, comprovabili mediante scheda magnetica oblitterabile recante i dati anagrafici del veicolo.

2. Gli autoveicoli con targa straniera sono esentati dall'obbligo di cui al comma 1 purché si muniscano al posto di frontiera o presso le sedi dell'Automobile club d'Italia di un apposito modulario gratuito su cui devono essere attestati i rifornimenti effettuati fuori *standards*.

3. Gli autoveicoli abilitati all'uso di benzina verde devono essere altresì contrassegnati da contrassegno di idoneo colore atto a differenziarli dal restante parco autoveicolare non catalizzato.

ART. 9.

1. A partire dal 30 giugno 1992, tutti gli autoveicoli la cui data di immatricolazione sia anteriore a cinque anni possono circolare solo se, all'atto del pagamento della tassa automobilistica per l'intero anno successivo, risultino provvisti di attestato di avvenuta revisione e' analisi dei gas di scarico e degli organi potenzialmente causa di emissioni di vapori incombusti.

2. L'attestato di cui al comma 1 è rilasciato a cura di officine o centri di diagnosi costituiti dalle case costruttrici od altra organizzazione abilitata dal Ministero dell'ambiente.

3. Per gli autoveicoli che non siano provvisti di idonea certificazione all'atto del pagamento annuale della tassa automobilistica, la validità dell'attestato è limitata a sei mesi, con l'obbligo, per il possessore del mezzo, di presentare a tale scadenza idonea certificazione ai sensi dei commi 1 e 2.

4. Le certificazioni devono essere esibite, unitamente agli altri documenti di rito, ad ogni richiesta avanzata da pubblico ufficiale riconosciuto ed abilitato, nonché risultare chiaramente annotate sul contrassegno attestante l'avvenuto pagamento della tassa automobilistica.

ART. 10.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1993, tutti gli autoveicoli sottoposti a revisione periodica sono altresì sottoposti al controllo delle emissioni totali e, ove non risultino idonei nell'arco di tre controlli successivi da effettuarsi entro e non oltre un semestre, sono definitivamente radiati dal pubblico registro automobilistico. Con pari decorrenza tutti gli autoveicoli in circolazione, all'atto del rinnovo del tagliando chilometrico, devono essere sottoposti ad analogo controllo certificabile, valido ai fini di cui all'articolo 9.

ART. 11.

1. I responsabili delle aziende che immettono in commercio prodotti accompagnati da dichiarazioni merceologiche non corrispondenti alle qualità dei prodotti medesimi, sono puniti con una pena pecuniaria da lire 50 milioni a lire 500 milioni.

2. Gli addetti alla distribuzione che violino le norme della presente legge sono puniti con una pena pecuniaria da lire 500.000 a lire 5.000.000. Nei casi più gravi la sanzione è accompagnata dal ritiro della concessione per un periodo non inferiore a tre mesi.

3. Gli addetti alla distribuzione che contravvengono all'obbligo del controllo della qualità merceologica dei prodotti ricevuti o che non espongano i dati compositivi, sono puniti con una pena pecuniaria pari ad un decimo di quella prevista al comma 2.

4. I titolari dei centri autorizzati che contravvengono alle norme di cui all'articolo 9, sono puniti con una ammenda da lire 100.000 a lire 500.000. Se il riscontro della violazione è effettuato per più di dieci volte nel corso di un anno, si procede alla chiusura dell'esercizio per un mese, a decorrere dal secondo mese dalla data di verbalizzazione dell'ultima infrazione.

5. I detentori degli autoveicoli che violano le norme di cui all'articolo 8 sono puniti con l'ammenda di lire 50.000 e, in caso di recidiva, con il ritiro del libretto di circolazione per un periodo di mesi uno.