

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 177

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MARTINAT, TATARELLA, FINI, BUONTEMPO, BUTTI, CELLAI,  
CONTI, GASPARRI, IGNAZIO LA RUSSA, MATTEOLI, PASETTO,  
PATARINO, TASSI**

Legge quadro per la disciplina merceologica dei carburanti per autotrazione al fine di ridurre le emissioni inquinanti dei veicoli a motore. Attuazione delle direttive CEE nn. 85/536 e 87/441 sull'impiego di componenti di carburante di sostituzione

*Presentata il 23 aprile 1992*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Intendiamo presentare questo progetto di legge, già proposto nella scorsa legislatura all'attenzione degli onorevoli colleghi. L'argomento che tratta e le soluzioni che propone sono ancor oggi pienamente attuali e, pertanto lo riproponiamo nella integrità dell'articolato e della relazione.

Le certezze sulla effettiva validità delle benzine verdi prodotte in versione economicamente remunerativa stanno fatalmente dissolvendosi per mancanza di credenziali tossicologicamente plausibili.

Questa realtà sta finalmente imponendosi anche nell'ambito dell'industria petrolifera europea e nazionale, grazie all'a-

zione meritoria di eminenti studiosi e di politici responsabili che sono riusciti a convincere l'opinione pubblica dell'opportunità di una caratterizzazione merceologica ufficiale di tutti i carburanti e, solo in subordine, dell'adozione di accorgimenti a livello motoristico e di post-combustione catalitica.

Come l'evidenza dei fatti dimostra, le cose non potevano andare diversamente, tenuto conto che il cittadino medio italiano è buon osservatore anche se, in apparenza, può sembrare facilmente influenzabile da martellanti campagne pubblicitarie frammiste a silenzi, tavole rotonde abilmente pilotate ed altri tatticismi similari.

Continuare a sostenere che il pericolo derivante da « surplus di idrocarburi aromatici » non sia reale rispetto ad esempio a quello rappresentato dal piombo, tanto da autorizzare l'ipotesi che le cosiddette benzine verdi comunque formulate siano preferibili anche per il parco motoristico non catalizzabile, è quantomeno risibile, specie nel momento in cui gli americani (peraltro ormai tutti muniti di vetture catalizzate) ipotizzano addirittura carburanti alternativi (metanolo) a chiara dimostrazione che proprio gli idrocarburi ed in special modo gli aromatici totali ed il benzene in particolare preoccupano a tal punto da suggerire soluzioni radicali, tutte contemplate nell'ormai famoso quanto significativo, *Clear Air Act*.

Davanti a tali incontrovertibili realtà, resta il fatto che, in ambito europeo, ed italiano in particolare, permangono basi false recepite anche da progetti di legge che risultano ben lontani dalle conoscenze scientifiche consolidate nei Paesi più evoluti.

Di qui l'esigenza prioritaria di procedere ad una radicale armonizzazione dell'attività legislativa in materia al fine di predisporre un piano realistico e finalizzato di interventi, che tenga conto della realtà in termini di disponibilità economiche effettive, assetti industriali dell'industria petrolifera, motoristica, della componentistica di supporto (post-combustori catalitici) ma soprattutto della tipologia ed esigenze predominanti del parco autoveicolare al momento esistente.

Questa specifica proposta di legge quadro è finalizzata a favorire una sorta di sanatoria in cui l'obiettivo resta il conseguimento del minore dei mali al miglior prezzo ecologico ed economico possibile.

Un altro aspetto che non può essere trascurato in questa fase è l'esigenza di proteggere la nostra industria attraverso la predisposizione di interventi finalizzati a remunerarne i maggiori oneri, curando una sostanziale equità nella ricaduta degli

stessi, da esigersi solo a fronte di risultati concreti e documentabili.

Nel redigere questa documentazione, abbiamo tenuto conto dei seguenti elementi di riferimento:

1) Direttiva 20 marzo 1985, n. 85/210/CEE (e successiva sua attuazione con decreto ministeriale 28 maggio 1988, n. 214, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 20 giugno 1988, n. 143);

2) Direttiva 18 luglio 1989 n. 89/458/CEE e decreto ministeriale 5 giugno 1989 (pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 30 settembre 1989, n. 229);

3) Direttive CEE n. 85/536 e 87/441 (e relativo disegno di legge atto Camera n. 4558, presentato nella X legislatura, trasmesso dal Senato l'8 febbraio 1990 che ne proponeva il recepimento);

4) Bozza di testo unificato del disegno di legge del 5 gennaio 1990 (e nostre proposte modificative come da progetti di legge successivi, già annunciati e presentati alla Camera nella X legislatura);

5) Documentazione sul viaggio compiuto negli USA dall'1 al 16 ottobre 1989 da una delegazione delle Commissioni X e XIII della Camera dei deputati (Rapporto n. 364);

6) Relazioni CONCAWE n. 8/89 ediz. settembre 1989 ed 87/57 ediz. luglio 1989;

7) Argomentazioni addotte dalla Repubblica federale tedesca, in ambito comunitario, volte a promuovere una drastica limitazione del benzene dal 5 per cento all'1 per cento massimo;

8) Rapporto Enerfinance sull'assetto e problematiche specifiche dell'industria petrolifera nell'ambito dei Paesi CEE (1989);

9) Documentazione qualificata varia di fonte EPA, notizie di agenzia, pareri di tossicologi ed altri esperti.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Carburanti a ridotto impatto ecologico).*

1. Ai sensi della presente legge, si intende per « benzina » la famiglia di liquidi volatili comprendente varie classi di idrocarburi ed eventualmente alcoli ed eteri, destinata al funzionamento dei motori a combustione interna ad accensione comandata, a due o quattro tempi, indipendentemente dal fatto che detti motori risultino installati in postazione fissa o a bordo di autoveicoli, motoveicoli o natanti costieri.

## ART. 2.

*(Disciplina merceologica).*

1. Il carburante di cui all'articolo 1 è oggetto di monitoraggio periodico ufficiale così come richiesto per tutti i prodotti potenzialmente cancerogeni o tossici immessi in commercio; non può essere addizionato con sostanze di qualsivoglia origine e natura ove la loro presenza dovesse apprezzabilmente aumentarne le caratteristiche di volatilità, ovvero risultare pregiudizievole della efficienza ed affidabilità di eventuali dispositivi catalitici di post-trattamento dei fumi di combustione.

2. Sino ad esaurimento del parco motoristico non catalizzabile — con richieste ottaniche di 97 NOR — 85 NOM — è, in via transitoria comunque ammessa l'aggiunta di piomboalchili nella misura massima di 0,3 grPb/l, ove non risultasse praticabile l'aggiunta di differenti « booster ottanici » a conclamato impatto ambientale più favorevole.

## ART. 3.

*(Uso di componenti alternativi — Limiti e controlli).*

1. Le direttive CEE nn. 85/536 e 87/441 concernenti l'impiego di componenti di

sostituzione, ovvero composti ossigenati vari, vengono recepite senza alcuna deroga ai limiti in esse fissati ed in ogni caso ove:

a) gli additivi siano sostitutivi delle eccedenze dei prodotti a connotazione cancerogena o tossica che si intendono progressivamente eliminare, purché entro valori che non comportino apprezzabili peggioramenti in termini di volatilità del carburante così ottenuto e qualità delle emissioni (aldeidi);

b) le miscele ottenute posseggano i requisiti tecnici indicati nelle tabelle della Commissione tecnica di unificazione dell'autoveicolo (CUNA) approvate, con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti, e forniscano prestazioni analoghe alla benzina per autotrazione in commercio e ciò senza che si renda necessaria la modifica degli autoveicoli con motore a combustione interna ad accensione comandata, attualmente in uso o in produzione;

c) siano precisate le modalità con le quali contrassegnare i distributori per la vendita al pubblico dei carburanti di cui alla lettera b), al fine di consentire agli utenti di tener conto delle caratteristiche degli stessi con particolare riferimento alle variazioni di potere calorifico.

2. Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con i Ministri delle finanze, dei trasporti, della sanità, dell'ambiente e per il coordinamento delle politiche comunitarie, con proprio decreto, stabilisce modalità e tempi per indicare:

a) gli enti preposti al controllo della qualità delle miscele di benzina con composti ossigenati organici, e non organici, immesse in consumo;

b) la metodologia da adottarsi per le verifiche tossicologiche e per la misura dei tenori in peso di ossigenati organici che possono essere impiegati singolarmente o in associazione ad altri;

c) la tipologia e le eventuali agevolazioni fiscali all'uso dell'alcool etilico ani-

dro denaturato, da materie prime agricole, eventualmente destinate a tale impiego;

d) le sanzioni da applicare in caso di immissione in consumo di benzine non rispondenti alla normativa vigente.

#### ART. 4.

*(Provvedimenti transitori volti all'immediato contenimento degli inquinanti presenti nelle benzine e disposizioni per garantirne l'uso appropriato in relazione al parco autoveicolare e motoveicolare esistente).*

1. Entro il 1° giugno 1992 le benzine con e senza piombo prodotte dalle raffinerie sono oggetto di analisi periodica bimensile con prelievi a bocca deposito o di raffineria per la certificazione paese 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 di servizio.

2. I controlli sono effettuati dalla Stazione sperimentale dei combustibili di San Donato Milanese del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

3. Sull'apposito bollettino analisi devono essere evidenziati i componenti della benzina di natura aromatica, le qualità ottaniche del carburante e la sua tensione di vapore.

4. I carburanti contenenti benzene eccedente il 2 per cento non possono costituire oggetto di campagne pubblicitarie volte ad esaltarne il valore ecologico e devono essere individuati sul bollettino delle analisi con contrassegno analogo a quello adottato per la vendita delle vernici (teschio con tibie).

5. A far data dal 1° giugno 1992 è vietata la vendita di benzine con piombo sino a 0,3 gr/l a 97 NORM contenenti più del 35 per cento di aromatici o più del 2 per cento in benzene. Al fine di limitare la maggiore tossicità presunta del carburante di cui al presente comma, non è consentita nessuna riduzione di piombo che comporti un aumento contestuale delle frazioni di aromatici.

6. A far data dal 1° giugno 1992, 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 il 2 per cento.

7. A far data dal 1° giugno 1992, 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 al presente articolo; le raffinerie a ciclo più avanzato sono tenute a produrre benzine senza piombo attenendosi ai migliori *standard* europei e nord americani.

8. 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.

9. È fatto assoluto divieto agli utenti di far uso di benzina senza piombo con aromatici totali eccedenti il 35 per cento in autoveicoli non provvisti di post combustori catalitici omologati, comprovabili mediante scheda magnetica oblitterabile recante i dati anagrafici del veicolo e del proprietario.

10. Gli autoveicoli con targa straniera sono esentati dall'obbligo di cui al comma 9 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 *standard*.

11. 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.

12. A partire dal 30 giugno 1993, 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.

13. L'attestato di cui al comma 12 è rilasciato a cura di officine o centri di diagnosi costituiti dalle case costruttrici od altra organizzazione abilitata dal Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti.

14. 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 12 e 13.

15. 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.

16. A decorrere dal 1° gennaio 1994, 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 ai commi precedenti.

17. Entro il 31 dicembre 1995, il contenuto di idrocarburi aromatici delle benzine prodotte in Italia non deve eccedere il 30 per cento del peso, compreso l'1 per cento di benzene.

#### ART. 5.

##### *(Sanzioni).*

1. I responsabili delle aziende di distribuzione dei carburanti che violino le norme della presente legge sono puniti con la sanzione pecuniaria del pagamento di una somma 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.

2. 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 1.

3. I titolari dei centri autorizzati che contravvengono alle norme di cui all'articolo 4, 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.

4. I detentori degli autoveicoli che violano le norme di cui all'articolo 4 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.

#### ART. 6.

*(Gasolio).*

1. Ai sensi della presente legge si intende per « gasolio » la specifica famiglia di oli minerali medio pesanti destinata al funzionamento dei propulsori ad accensione spontanea (*diesel*) comunque ubicati ed utilizzati. Detto carburante deve avere un contenuto di zolfo non superiore allo 0,10 per cento del peso ed aromatici totali non eccedenti il 20 per cento. Tale connotazione compositiva deve essere ottenuta entro e non oltre il 31 dicembre 1995.

2. Al carburante di cui al comma 1 si applicano, in quanto compatibili, le norme di cui alla presente legge sulle benzine.

#### ART. 7.

*(Contenuto massimo di inquinanti primari nei gasoli).*

1. A decorrere dal 1° gennaio 1994 non può essere immesso nel mercato gasolio con contenuto di zolfo superiore allo 0,2

per cento del peso o aromatici totali in misura eccedente il 25 per cento.

2. A decorrere dal 1° giugno 1993 limitatamente al gasolio utilizzato per gli autoveicoli adibiti ai servizi pubblici nei comuni con popolazione superiore a 100 mila abitanti, il contenuto di zolfo non deve essere superiore allo 0,1 per cento in peso e gli aromatici totali non devono eccedere il 25 per cento.

3. Allo scopo di ridurre l'impatto ecologico negativo del gasolio, di conseguire un abbattimento dei costi operativi delle raffinerie e di unificare l'imposta di fabbricazione dei vari gasoli, è prevista l'immissione in consumo di solo gasolio avente colore ASTM intorno all'1 senza l'aggiunta di olio combustibile fluido nella percentuale media del 3 per mille.

#### ART. 8.

*(Incentivo all'acquisto di autoveicoli dotati di dispositivi omologati, o equipollenti, per l'abbattimento delle emissioni).*

1. Per gli autoveicoli dotati di dispositivi omologati per l'abbattimento delle emissioni ai livelli previsti dalla normativa comunitaria e immatricolati dopo la data di entrata in vigore della presente legge, è concessa l'esenzione dalla tassa erariale automobilistica fino ad un massimo di due annualità, con le modalità e nei termini stabiliti con decreto del Ministro delle finanze di concerto con i Ministri dei trasporti, dell'ambiente e della sanità, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. L'agevolazione di cui al comma 1, con esclusione della quota relativa al « super bollo », è concessa anche agli autoveicoli dotati di motore *diesel* leggero che risultino allineati, in termini di emissioni globali, alle migliori versioni degli omologhi propulsori a benzina dotati di post-combustori catalitici.

3. I dispositivi di cui al comma 1 devono avere le caratteristiche e i limiti stabiliti, per ciascun tipo di autoveicolo,

con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con i Ministri dei trasporti, dell'ambiente e della sanità, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. L'agevolazione di cui al comma 1 si applica fino alle rispettive date in cui, per le diverse fasce di cilindrata, sono resi obbligatori, sul territorio nazionale, i limiti previsti dalle normative della Comunità economica europea concernenti le emissioni inquinanti prodotte dai veicoli a motore.

5. Lo Stato rimborsa ai comuni le spese sostenute per l'acquisto di mezzi pubblici meno inquinanti in sostituzione di quelli in loro dotazione.

6. Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, dei trasporti, dell'ambiente e della sanità, sono stabilite agevolazioni per l'installazione sugli autoveicoli pesanti di propulsori a ridotto impatto ambientale.

7. La circolazione nei maggiori centri urbani potrà essere limitata ai veicoli pesanti dotati dei propulsori di cui al comma 6.

#### ART. 9.

*(Controlli sulle emissioni degli autoveicoli).*

1. È fatto obbligo ai proprietari di autoveicoli azionati con motore ad accensione comandata o con motore *diesel* di sottoporre gli autoveicoli stessi al controllo delle emissioni nell'atmosfera.

2. I Ministri dei trasporti, dell'ambiente e della sanità, con decreto da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge:

a) individuano gli enti, gli organi e gli uffici pubblici competenti per l'effettuazione dei controlli di cui al comma 1, ivi comprendendo anche quelli preposti al monitoraggio periodico dei carburanti immessi nella rete di distribuzione nazionale;

b) stabiliscono i requisiti e le procedure per la concessione a soggetti privati

dell'autorizzazione ad effettuare i controlli di cui al comma 1;

c) fissano i limiti per la effettuazione dei controlli medesimi, con le stesse procedure di cui all'articolo 3, comma 2.

3. In caso di mancata o dolosa certificazione o improprio utilizzo del mezzo si applicano le sanzioni di cui all'articolo 5.

#### ART. 10.

*(Incentivazione allo sviluppo di soluzioni ambientali motoristiche a ridotto impatto ambientale).*

1. Negli anni 1992, 1993 e 1994, possono essere concesse alle imprese del settore automobilistico in via prioritaria le agevolazioni di cui agli articoli 14 e seguenti della legge 17 febbraio 1982, n. 46, per progetti di innovazione diretti a ridurre le emissioni inquinanti e inerenti la combustione, l'alimentazione e lo scarico, nonché la produzione di veicoli bimodali in grado di utilizzare indifferentemente diversi sistemi di propulsione.

2. Allo scopo di promuovere lo sviluppo e la diffusione di autoveicoli a ridotto impatto ambientale adibiti al trasporto collettivo urbano di persone, sono concesse le agevolazioni di cui al comma 1 per relativi progetti di innovazione motoristica, ivi compresi i provvedimenti di ammodernamento riguardanti i propulsori del parco autoveicolare di cui all'articolo 8, comma 5.

#### ART. 11.

*(Incentivazione allo sviluppo di soluzioni impiantistiche di raffineria volte a produrre combustibili, carburanti e lubrificanti a ridotto impatto ecologico globale).*

1. Negli anni 1992, 1993 e 1994, possono essere concessi alle industrie petrolifere nazionali prestiti agevolati per la realizzazione di progetti relativi ad interventi volti a razionalizzarne o ammodernarne,

in termini ecologici, i cicli di lavorazione, in analogia con quanto in atto nei Paesi tecnologicamente più evoluti con particolare riferimento agli impianti di *cracking* catalitico, *idrocracking*, alchilazione, isomerizzazione e desolforazione.

2. A far data dal 1° giugno 1996, in proporzione ai volumi di benzina a ridotto impatto tossicologico prodotta, le compagnie petrolifere possono usufruire, a fronte di incontrovertibili valutazioni economiche, di una equa remunerazione degli oneri aggiuntivi di produzione calcolabili sulla base delle stime CONCAWE contenute nel rapporto 89/57, del luglio 1989 relativamente alla ipotesi di scenario produttivo ecologicamente più favorevoli.

ART. 12.

*(Soppressione della tassa speciale per gli autoveicoli a gas metano e gas di petrolio liquefatto [GPL]).*

1. A far data dal 1° gennaio 1993, la tassa speciale per gli autoveicoli muniti di impianto di alimentazione a gas metano e per gli autoveicoli ad accensione comandata alimentati esclusivamente mediante gas di petrolio liquefatto (GPL), di cui all'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362, è soppressa.