

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

13^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

23° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 28 OTTOBRE 1997

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente GIOVANELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2804) *Misure urgenti per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da benzene*, approvato dalla Camera dei deputati

(939) *SPECCHIA ed altri: Norme per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane derivante da benzene e da sostanze aromatiche*

(Seguito della discussione congiunta e approvazione del disegno di legge n. 2804. Assorbimento del disegno di legge n. 939)

PRESIDENTE	Pag. 2, 7, 14
BORTOLOTTO (<i>Verdi-l'Ulivo</i>)..	3, 4, 14 e <i>passim</i>
CALZOLAIO, <i>sottosegretario di Stato per l'ambiente</i>	9, 14, 16
CARCARINO (<i>Rifond. Com.-Progr.</i>), <i>relatore alla Commissione</i>	2, 7, 8 e <i>passim</i>
LASAGNA (<i>Forza Italia</i>).....	2, 4, 12 e <i>passim</i>
MAGGI (<i>AN</i>).....	6, 8, 16
POLIDORO (<i>PPI</i>)	6, 13, 16
SPECCHIA (<i>AN</i>)	12

I lavori hanno inizio alle ore 16,05.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2804) *Misure urgenti per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da benzene*, approvato dalla Camera dei deputati

(939) *SPECCHIA ed altri: Norme per la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane derivante da benzene e da sostanze aromatiche*

(Seguito della discussione congiunta e approvazione del disegno di legge n. 2804. Assorbimento del disegno di legge n. 939)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 2804 e 939.

Ricordo che nella seduta dell'8 ottobre è già stata svolta la relazione e che successivamente è intervenuto anche il rappresentante del Governo.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CARCARINO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, chiedo ai colleghi di annunciare, nel corso dell'intervento che effettueranno in sede di discussione generale, se intendono presentare emendamenti, poichè questo sarebbe molto utile per i lavori della Commissione.

LASAGNA. Signor Presidente, vorrei fare tre commenti sull'articolo.

Innanzitutto, ho l'impressione – anche se non possiedo conoscenze tecniche della materia – che i limiti in volume nella percentuale del 40 per cento fissati dall'articolo 1 per gli idrocarburi aromatici potrebbero essere abbattuti, stabilendo anche delle scadenze temporali tali da consentire alle aziende di organizzarsi ed adeguarsi.

Tra l'altro, mi sembra che già adesso vi siano delle industrie che riescono ad ottenere un prodotto finale con una percentuale di idrocarburi aromatici più bassa, e che questi combustibili vengano distribuiti anche nelle zone urbane. Dal momento che nel meccanismo distributivo delle benzine si è già raggiunto un simile risultato, penso che se ne debba tener conto nel testo del disegno di legge. In tal modo, infatti, le città che soffrono di più per l'inquinamento da benzene e da idrocarburi aromatici potrebbero ricevere un beneficio.

In secondo luogo, vorrei accennare all'articolo 6, ove si indica una sanzione pecuniaria, per chiedere al Governo di rivedere quegli importi, perchè non penso che una grossa società petrolifera tema una sanzione di 30 milioni. Mi auguro che sia solo un errore di stampa e che si tratti invece di 30 miliardi. In questo caso sarei d'accordo; ma mi sembra fuori da ogni logica che un disegno di

legge così importante preveda un simile meccanismo punitivo, che considero sostanzialmente inaccettabile.

Infine, propongo di inserire all'articolo 4, comma 3, un'indicazione sulla riduzione dei vapori alle pompe di benzina, che, dopo l'estrazione, non si sa dove vadano a finire. È vero che è stato previsto che le pompe di distribuzione delle benzine siano dotate di dispositivi per il recupero dei vapori di benzina, ma ritengo necessario indicare anche come si intende ottenere una loro riduzione. Probabilmente, si tratta solo di un *lapsus* o, magari, o magari, ho letto male il testo.

Per rispondere all'invito del senatore Carcarino, preciso che le mie proposte di modifica dovrebbero riguardare i tre articoli che ho già menzionato. Prima di presentare formalmente i miei emendamenti, però, chiedo al Governo di rivedere questi tre aspetti: il limite del 40 per cento, l'abbattimento dei fumi alle pompe di benzina e la previsione di sanzioni pecuniarie più congrue. Se il Governo accoglierà i miei suggerimenti, non presenterò emendamenti.

BORTOLOTTO. Finalmente è giunto all'esame del Senato, in sede deliberante, il disegno di legge n. 2804 e mi auguro che questo sia approvato il più presto possibile, perchè ogni giorno guadagnato consente di realizzare quanto prima la limitazione nell'uso di sostanze nocive per la salute dell'uomo, compresa l'attività di recupero delle emissioni delle pompe di benzina, un aspetto sul quale bisogna intervenire prestissimo poichè tali emissioni sono fonte di cancro e di morte.

Preannuncio fin d'ora che non presenterò emendamenti, perchè se fossero approvati dovremmo rinviare il provvedimento alla Camera e così perderemmo parecchie settimane. Effettivamente, però, concordo con il senatore Lasagna sul fatto che la percentuale del 40 per cento in volume fissata da questo disegno di legge per gli idrocarburi aromatici contenuti nelle benzine è eccessiva. Infatti, la Commissione consultiva tossicologica nazionale ha svolto alcuni studi, in cui si indica la necessità di fissare percentuali inferiori, perchè gli idrocarburi aromatici sono sostanze fortemente tossiche, che occorre ridurre il più possibile. Tra l'altro, anche l'amministratore delegato dell'ARCO Chemical in Italia, che abbiamo ascoltato poco fa in Ufficio di Presidenza integrato, ci fa riferito che il limite dovrebbe essere fissato al 30 per cento. Perchè, allora, stabilire valori più alti?

Comunque, vorrei segnalare che l'auspicio del senatore Lasagna trova risposta al comma 2 dell'articolo 1, ove si stabilisce: «Con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della sanità, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, è stabilita una ulteriore riduzione, a decorrere dal 1° luglio 2000, del tenore massimo di idrocarburi aromatici nelle benzine, di cui al comma 1, sulla base della normativa comunitaria». Pertanto, il motivo per cui è stato fissato questo limite è il riferimento alla normativa comunitaria, che è un po' lasca.

Su questo punto propongo di approvare un ordine del giorno per dare un mandato ancora più cogente al Governo.

Un punto importantissimo è quello che riguarda la sanzione per chi pone in commercio delle benzine non rispondenti a quanto stabilito, misura che colpisce quindi non solo le grandi compagnie ma anche i singoli benzinai, che va da 30 milioni a 300 milioni e in caso di recidiva viene triplicata.

LASAGNA. Non sono certo i benzinai a produrre una benzina con una percentuale di benzene e prodotti aromatici superiore a quella stabilita dalla legge.

BORTOLOTTI. La legge parla di «immissione in consumo», quindi coinvolge tutti quelli che commercializzano il prodotto. Comunque mi sembra una sanzione adeguata e pesante a sufficienza per garantire il rispetto della norma.

Inoltre, è molto importante la norma di cui all'articolo 3 che dà la possibilità ai sindaci di adottare misure di limitazione della circolazione, quando ci sia pericolo per la salute della gente a causa dell'inquinamento atmosferico, sulla base di criteri che dovranno essere stabiliti con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della sanità, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

Anche in questo caso potremmo dare con un ordine del giorno qualche indicazione ai Ministeri affinché i limiti in questione non siano solo quelli relativi al benzene, ma comprendano anche altre sostanze tossiche. Nell'audizione che abbiamo appena avuto con i rappresentanti dell'Istituto superiore di sanità è stato evidenziato come altri potenti cancerogeni sono presenti in quantità importanti nelle benzine o negli scarichi degli autoveicoli. La fuliggine da *diesel*, l'1-3 butadiene, il benzopirene, l'acetaldeide, la formaldeide, sono tutti prodotti che sono stati associati ad un aumento dei casi di cancro, ma questa legge si limita a normare il benzene. Mi sembra quindi opportuno che le disposizioni del decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministero della sanità, prevedano dei limiti anche per queste sostanze nell'atmosfera.

Dall'Istituto superiore di sanità è stata anche segnalata la pericolosità del particolato, cioè delle polveri presenti nell'atmosfera con diametro inferiore a 10 micron che sono completamente respirabili perchè non vengono filtrate dal sistema respiratorio. Questi prodotti, secondo un'indagine che è stata svolta nella regione Lazio, sono direttamente collegati alla mortalità quotidiana. Questo sembra essere dovuto, a quanto ci hanno detto gli esperti dell'Istituto superiore di sanità, ad un aumento dei casi di morte tra persone già malate o che hanno il fisico debilitato per altre cause. Quindi anche il particolato è un problema gravissimo, causa di morte, che deve essere preso in considerazione.

L'articolo 4 contiene il provvedimento forse più importante di tutta la legge, perchè prevede che dalla data di entrata in vigore della legge tutte le pompe di distribuzione devono essere dotate di dispositivo di recupero dei vapori di benzina. Questo dispositivo è costituito da un tubo che aspira i vapori che escono nel momento dell'immissione della benzina nel serbatoio dei veicoli e li immette nel serbatoio interrato del distributore da cui si preleva la benzina. Ciò consente di evitare che ad

ogni rifornimento vi sia un'ulteriore diffusione dei vapori e ne permette l'effettivo riciclaggio. È un sistema efficiente che consentirà di ridurre l'esposizione, in particolare degli addetti alle pompe che oggi è di circa 300 microgrammi di benzene al metro cubo mentre pochi anni fa era di 600 microgrammi al metro cubo: ciò, quindi, costituiva una forte causa di mortalità per gli addetti alla distribuzione. Il decreto del Ministro dell'ambiente 16 maggio 1996, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 156 del 5 luglio 1996, contiene la normativa di riferimento per i dispositivi di recupero dei vapori delle benzine, quindi non c'è la necessità di attendere una successiva disposizione di legge.

Nel complesso, è vero che con questo provvedimento si interviene solo sul benzene, che la percentuale di idrocarburi aromatici nelle benzine è eccessiva rispetto alle possibilità che ci sarebbero già oggi e che si arriva comunque in ritardo; è anche vero però che è un grosso passo avanti nella giusta direzione. Personalmente voterò a favore di questo disegno di legge.

Sollecito altresì l'approvazione da parte della Commissione del seguente ordine del giorno, con cui si impegna il Governo ad agire in sede comunitaria per eliminare i difetti che oggi sono presenti:

«La 13^a Commissione permanente,
in sede di discussione del disegno di legge n. 2804,
considerato che:

la Commissione consultiva tossicologica nazionale nel 1995 ha elencato varie cause principali di mortalità per tumore dovuto alle emissioni da traffico;

il benzene sarebbe solo una di tali cause;

una importante causa di mortalità sarebbe l'1-3 butadiene;

un'altra rilevante causa sarebbe la fuliggine da *diesel*;

un'indagine svolta dall'osservatorio epidemiologico della regione Lazio mostra che la mortalità giornaliera risulta correlata direttamente alla concentrazione di polveri respirabili (con granuli inferiori ad un micron di diametro);

altre sostanze cancerogene contenute negli scarichi sono la formaldeide e l'acetaldeide;

il limite del 40 per cento fissato nel disegno di legge per gli idrocarburi aromatici contenuti nelle benzine va considerato solo un primo passo e che oggi siamo ad una media del 33 per cento;

impegna il Governo:

ad operare in sede comunitaria perchè venga adottata una nuova direttiva in materia di carburanti più rigorosa e adeguata all'accertata gravità del rischio per la salute stante la situazione in essere e altresì alle possibilità tecnologiche di ricerca e industriali di ridurre ulteriormente tutte le sostanze pericolose tuttora presenti nei carburanti e negli esiti della loro combustione;

a fissare l'ulteriore riduzione delle percentuali di concentrazione di idrocarburi aromatici prevista dal comma 2 dell'articolo 1 al di sotto della quota del 30 per cento;

a prevedere un inasprimento delle sanzioni amministrative e pecuniarie previste per le violazioni dei limiti».

0/2804/1/13

BORTOLOTTO, GIOVANELLI

MAGGI. Signor Presidente, sulla base di quanto ci hanno fatto appurare gli esperti sul problema degli idrocarburi aromatici, non si può non apprezzare l'ulteriore riduzione percentuale dei volumi degli aromatici, sia pur entro il 1° luglio del 2000, prevista dal comma 2 dell'articolo 1. Ha ragione il senatore Bortolotto: forse sarebbe stato opportuno prevedere ora questo ulteriore abbattimento, anzichè attendere un ulteriore atto legislativo, perchè lo stesso Ministero ha riscontrato che in effetti il limite del 40 per cento è eccessivo già in partenza. Ma a noi va bene anche un ordine del giorno che solleciti il Governo in maniera da rispettare il termine del 1° luglio del 2000, per la necessità di non tornare di nuovo a fare il «palleggio» con la Camera dei deputati. L'augurio è che il Ministro dia completezza al rispetto temporale delle scadenze.

Vorrei un chiarimento dal Sottosegretario, perchè può darsi che io abbia interpretato male la norma: al comma 6 dell'articolo 1 si prevede di triplicare l'ammenda in caso di recidiva, tuttavia al comma 6 dell'articolo 4 in caso di recidiva non si parla più di ammenda ma di sospensione dell'autorizzazione per i depositi e l'esercizio delle attività di distribuzione. In caso di contravvenzione, ci si potrebbe appellare indistintamente al comma 6 dell'articolo 1, oppure al comma 6 dell'articolo 4: sospensione o ammenda?

Riscontro una contraddizione tra i due punti, ma può darsi che abbia compreso male.

POLIDORO. A mio avviso, si sta parlando delle aziende produttrici e non del singolo distributore, altrimenti la norma sarebbe chiaramente punitiva nei confronti di questi ultimi.

Chiedo scusa se non conosco completamente gli antefatti, ma vorrei evidenziare che stiamo rischiando di discutere su una questione che appare insuperabile. Se ci sono degli impianti in grado di produrre a regime benzina contenente una percentuale di idrocarburi aromatici già al di sotto del 40 per cento, non si capisce perchè nel provvedimento bisogna stabilire il limite al 40 per cento; in caso contrario, non è inopportuno stabilire questo limite.

D'altra parte, si è dovuto trovare (credo che anche nella discussione alla Camera siano emersi questi problemi) un compromesso, dal momento che questo provvedimento interessa sia l'ambiente sia il mondo industriale. È evidente che il contenuto del disegno di legge in esame rispecchia necessariamente le conclusioni della trattativa svolta tra i vari interlocutori interessati a questa problematica. Del resto, abbiamo mantenuto lo stesso atteggiamento anche su altri argomenti, come per esempio nel caso dei prodotti che attaccano l'ozono.

Ma forse sarebbe opportuno anche ricordare che siamo in ritardo rispetto ad altri paesi che hanno già recepito le direttive comunitarie. Allora, penso che discutere in questa sede sull'opportunità di presentare emendamenti per fissare limiti o scadenze diverse porterebbe unicamente ad una dialettica accademica, considerando che è stato trovato il punto massimo di convergenza dei diversi interessi coinvolti. Altrimenti, se ci fossero state altre condizioni, se l'industria fosse stata capace di rispettare già da adesso altri parametri, non sarebbe stata comprensibile la scelta di attendere il 2000.

Una volta che siamo tutti d'accordo su questo punto, allora possiamo anche approvare un ordine del giorno, ma evidentemente è necessario assicurare all'industria e alla rete dei distributori un tempo utile per adeguarsi, prima che queste disposizioni relative al limite del 40 per cento vadano a regime.

Comunque, sono anch'io meravigliato per il fatto che già in questa occasione non abbiamo potuto stabilire quale dovrà essere la percentuale ottimale di idrocarburi aromatici fra due anni, cioè nel 2000, tenendo conto della qualità e della capacità degli impianti di produrre già oggi un certo tipo di benzina. Questo si doveva e poteva fare. In tal modo, invece, si rischia di perdere altri 2-3 anni di trattativa tra le parti quando il Ministro dovrà emanare il decreto per stabilire i nuovi parametri.

Probabilmente è questo l'equivoco che ha portato a consumare tanto tempo. Ma si è già discusso nell'altro ramo del Parlamento su tale problema; sarebbe difficile cercare di risolverlo adesso, a meno che non decidiamo di ricominciare tutto da capo, al fine di stabilire se esistono le condizioni per fissare già oggi il limite massimo di benzene e di idrocarburi aromatici che entrerà in vigore dal 1° luglio del 2000. Perciò chiedo al rappresentante del Governo di confermarci se l'accordo raggiunto sia l'unico al momento possibile, considerando l'attuale situazione della rete distributiva, degli impianti di raffinazione e di quelli per la produzione di benzina.

Ritengo che anche l'ordine del giorno potrà influire sullo stato delle cose, non perchè non sia utile, ma perchè in questo momento non è possibile trovare un altro tipo di intesa. Comunque, se l'ordine del giorno verrà mantenuto e posto ai voti, noi voteremo a favore.

PRESIDENTE. Vorrei sottolineare che il dispositivo di questo ordine del giorno entra in relazione con alcune questioni sollevate dal senatore Lasagna, e pertanto può essere determinante ai fini della sua decisione di formalizzare o meno la presentazione di emendamenti.

Non essendovi altre richieste di intervento, dichiaro chiusa la discussione generale.

CARCARINO, relatore alla Commissione. Vorrei sottolineare (e penso che su questo possa convenire anche il collega Lasagna, il quale ha rappresentato il Governo qualche anno fa in funzione di Sottosegretario e quindi è un esperto della materia) che il provvedimento in esame costituisce un grande passo in avanti rispetto alla normativa comunitaria, perchè questa fa riferimento al 45 per cento in volume e non in peso. A

tale proposito avevo qualche dubbio, che poi mi è stato sciolto dagli illustri tecnici e ingegneri della Commissione tossicologica nazionale, i quali hanno chiarito la differenza tra il 40 per cento in volume e la stessa percentuale espressa in peso. Il 40 per cento in volume significa circa il 36 per cento in peso, per cui lo scostamento non è poi sostanziale. Il fatto importante è però che con questo provvedimento noi abbiamo anticipato i tempi rispetto alla scadenza comunitaria.

Nel primo semestre del 1997 nei lavori del Consiglio dei ministri per l'ambiente dell'Unione europea sono stati raggiunti orientamenti e posizioni comuni su una serie di provvedimenti importanti – tra cui ricordo la nuova strategia comunitaria in materia di direttiva quadro delle Alpi, la designazione di zone protette, le nuove norme sulle emissioni degli autoveicoli e la qualità dei carburanti, la qualità delle acque destinate ad uso umano – che costituiscono un pacchetto di decisioni orientato ad un'effettiva tutela dell'ambiente e della salute dell'uomo vicino al 2020. Quindi, sul fronte delle emissioni e dell'inquinamento dei risultati ci sono; anche a livello europeo noi stiamo andando avanti in modo giusto, quello di anticipare e ridurre le emissioni inquinanti.

Per quanto riguarda l'osservazione del senatore Lasagna in merito ai dispositivi di recupero dei vapori di benzina, al comma 4 dell'articolo 4 si dice chiaramente che il decreto che stabilisce le modalità e i termini per la graduale applicazione dell'obbligo di cui al comma precedente viene emanato entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti. Questo significa che saremo investiti direttamente come Commissione e in quell'occasione potremo dire la nostra con molta puntualità.

Anch'io sono convinto che bisogna continuare ad andare avanti, perchè la percentuale del 40 per cento di idrocarburi aromatici è elevata. In questo senso mi sembra condivisibile quanto detto nell'ordine del giorno del collega Bortolotto.

In merito alle sanzioni sono intervenuti gli stessi colleghi Maggi, Bortolotto e per altri versi Lasagna. Quando si tratta di tutelare la salute del cittadino o di tutelare l'ambiente parliamo di cose molto importanti. Sono tra quelli che sognano una società in cui non ci sia più bisogno di sanzioni. Considerato però che le norme ci sono e c'è chi non le applica, evidentemente le sanzioni costituiscono il rimedio curativo del male che emerge quotidianamente. Non so se il peso delle sanzioni previste è consistente: non sono in grado di valutarlo; posso però dire che abbiamo ripreso fedelmente il testo del disegno di legge n. 939, presentato dai senatori Specchia, Maceratini, Maggi e Cozzolino. Mi dispiace allora che il collega Maggi dica che la norma è contraddittoria; a mio parere non lo è, bisogna leggere attentamente il testo. Voglio ribadire però che sono norme che vengono suggerite dai rappresentanti di Alleanza Nazionale.

MAGGI. Io ho sollevato solamente un dubbio.

CARCARINO, *relatore alla Commissione*. Il dubbio era venuto anche a noi già in sede di prima lettura, ma devo dire che abbiamo rispet-

tato quella che è stata la proposta venuta dal Gruppo di Alleanza nazionale.

Non credo di dover rispondere ad altro, se non dire al collega Lasagna che avrà una risposta più sostanziale, dal punto di vista politico ma anche normativo, da parte del rappresentante del Governo.

Inviterei i colleghi a non presentare nessun emendamento, perchè così in tempi ragionevolmente brevi potremmo concludere l'*iter* di questo provvedimento che costituisce un grande passo in avanti nella tutela ambientale. Non ci dimentichiamo che stiamo parlando anche di tutela di chi si trova vicino alle pompe di benzina o, alla fonte, nelle sedi delle compagnie produttrici.

Questo provvedimento è il risultato di un grosso lavoro fatto alla Camera tra tutti i Gruppi parlamentari dopo mesi di discussione continua; quindi lo dobbiamo considerare con grande rispetto nonostante le osservazioni, sia pur meritevoli, che sono state sollevate. Dico però che questo lavoro deve essere condiviso, non perchè c'è stata una mediazione da parte dei Gruppi, ma perchè si sono raggiunti risultati che ritengo molto importanti per la tutela della salute dei cittadini.

CALZOLAIO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente*. Signor Presidente, onorevoli senatori, ero già intervenuto dopo l'esauritiva relazione del senatore Carcarino. Mi limiterò in quest'occasione soltanto a rispondere ai dubbi, ai quesiti e alle osservazioni poste dai senatori Lasagna, Bortolotto, Maggi e Polidoro, che ringrazio perchè comunque contribuiscono a precisare i contorni di un disegno di legge che è stato via via affinato e precisato già nell'*iter* parlamentare dell'altra Assemblea.

Voglio premettere che questo disegno di legge fu predisposto dal Ministero dell'ambiente nell'ottobre del 1996 a causa della mancata conversione dei decreti-legge che furono adottati dal precedente Governo esclusivamente sulla materia del benzene. Il disegno di legge nasce quindi da quell'esigenza, riportata anche nella Costituzione e divenuta pressante dopo la sentenza della Corte costituzionale dello scorso autunno, di sanare in qualche modo gli effetti dell'entrata in vigore immediata dei decreti-legge. Quindi, per un periodo, vi sono già stati dei limiti sul benzene nel nostro paese.

È in parte anche grazie a quell'immediata entrata in vigore dei limiti che l'industria italiana ha raggiunto i risultati - che ho visto sono stati citati anche nell'audizione che avete svolto in Ufficio di Presidenza integrato, prima di passare all'esame di questo disegno di legge e che alcuni senatore hanno poi citato nei loro interventi - che la pongono all'avanguardia per quanto riguarda il contenuto di benzene e aromatici nell'industria petrolifera europea. A seconda della benzina, con piombo o senza piombo, noi in media siamo ad una percentuale dell'1,3-1,5 per cento di benzene e del 33 per cento di idrocarburi aromatici. Quindi, è vero che vi sono ancora in commercio benzine che superano questi limiti, ma è altrettanto vero che ormai la media è positiva.

Il disegno di legge di iniziativa governativa non prendeva in esame la qualità complessiva dei carburanti, secondo un indirizzo che era maturato nelle Commissioni parlamentari, anche nella precedente legislatu-

ra. Ricordo, per esempio, che il testo elaborato da un Comitato ristretto al Senato nella precedente legislatura sulla qualità dei carburanti era molto valido e interessante, ma si limitava a trattare la questione del benzene.

Alla Camera, nel corso del dibattito, è stata opportunamente introdotta la questione degli idrocarburi aromatici (e si è iniziato a discutere della percentuale) per due motivi essenziali. Da una parte, perchè nella proposta di legge presentata dal Gruppo di Alleanza Nazionale alla Camera, e abbinata al provvedimento in esame, si faceva riferimento ad una percentuale del 30 per cento in relazione agli idrocarburi aromatici. Dall'altra, perchè si è considerato che la mancata citazione degli idrocarburi aromatici potesse annullare gli effetti positivi della limitazione del benzene. Infatti, proprio gli studi dell'Istituto superiore della sanità hanno dimostrato, negli anni scorsi (prima del 1994 e poi nell'aggiornamento del 1996), che è possibile sostituire la componente del benzene aumentando quella degli aromatici e di fatto annullando l'effetto della diminuzione del benzene. Ovviamente, la quota di benzene prodotto dall'aumento degli aromatici è ridotta, ma tuttavia va ad influire su quell'1,2-1,3 per cento e fa «saltare» gli effetti positivi della limitazione del benzene.

Il Governo non ha presentato emendamenti in sede di esame del disegno di legge alla Camera: via via abbiamo recepito l'orientamento proposto dai deputati, nel senso di limitare il provvedimento al benzene, cioè di non ampliarlo alle altre questioni (eccetto quella, che ho spiegato, degli aromatici) e di non aggiungere tutta una serie di misure che sarebbero state utili, come quelle relative agli incentivi fiscali. Del resto sta per essere varata una nuova direttiva comunitaria proprio sulla materia della qualità delle benzine e dei combustibili. È già stata emanata la prima proposta di direttiva e sono stati espressi il primo parere del Parlamento europeo e la prima posizione comune del Consiglio dei ministri dell'Unione europea. Stante questa situazione, si è deciso di aspettare, per un intervento globale sulla qualità dei carburanti, il recepimento di quella direttiva e ovviamente anche le indicazioni che il Parlamento nazionale potrà dare in quell'occasione.

Per completare questa premessa, vorrei descrivere qual è la situazione attuale, perchè ciò mi consente di rispondere nel merito a tutte le osservazioni poste. Nella posizione comune sulla proposta di direttiva, il Consiglio dei ministri dell'Unione europea del 19-20 giugno 1996 ha adottato alcune modifiche a quella direttiva che sui giornali è stata denominata «Auto oil», che richiamo soltanto per gli aspetti attinenti a questo provvedimento. Entro il 1° gennaio 2000, il contenuto di benzene proposto dalla Commissione dovrà essere pari all'1 per cento (in precedenza, il limite era del 2 per cento, ma è stato abbassato dal Consiglio dei ministri anche sulla base di emendamenti proposti dal Parlamento europeo), mentre quello degli aromatici dovrà essere del 42 per cento (anche se inizialmente era stato ipotizzato del 45 per cento).

Attualmente si è in attesa del parere del Parlamento europeo, anche se già in sede di Consiglio dei ministri dell'Unione europea sono stati approvati alcuni valori limiti indicativi ancora più bassi per il 2005: per

esempio, si prevede che in quella data il contenuto degli aromatici dovrà essere pari al 35 per cento. Tuttavia, il parere del Parlamento europeo era difforme e forse resterà tale. Infatti, il testo approvato dal Parlamento europeo in prima lettura stabiliva il limite per il benzene già dell'1 per cento entro il 2000, e per gli aromatici del 35 per cento nel 2000 e del 30 per cento nel 2005. Se il Parlamento europeo dovesse confermare questa indicazione, è ovvio che ciò influirebbe (come anche voi avete ricordato nel corso del dibattito) sul comma 2 dell'articolo 1, che contiene un esplicito riferimento alle direttive comunitarie.

Devo anche aggiungere, tuttavia, che se dovesse essere confermata l'ultima proposta di direttiva, che prevede il raggiungimento del limite del 42 per cento entro il 1° gennaio del 2000, l'Italia si troverebbe in una situazione di difformità. Il Ministero dell'ambiente ha informato di ciò la Commissione europea, sia al momento della presentazione del disegno di legge che prevedeva il limite dell'1 per cento di benzene, sia al momento dell'adozione in sede referente da parte della Commissione ambiente della Camera del testo che stabilisce il limite del 40 per cento di idrocarburi aromatici, perchè allo stato attuale i limiti sono molto superiori rispetto a quelli di cui stiamo discutendo. Quindi, lo ripeto, abbiamo segnalato questa difformità, consapevoli del fatto che l'Italia è un paese maggiormente a rischio rispetto agli altri paesi europei, che ci sono realtà più inquinate e che esiste quella situazione descritta anche nella premessa dell'ordine del giorno presentato dal senatore Bortolotto, in cui si manifesta una grande preoccupazione per lo stato di salute del nostro paese, condivisa anche da tutti gli altri senatori.

Ma non vi nascondo che, introducendo i limiti del 40 per cento per gli aromatici e dell'1 per cento per il benzene prima del 1° gennaio 2000, il nostro paese potrebbe rischiare di commettere una infrazione. Tuttavia, considerato l'orientamento espresso dai deputati e le indicazioni fornite in questa sede dai senatori, riteniamo che il Governo sia sufficientemente rappresentativo e garantito per poter manifestare in sede europea una posizione motivatamente avanzata, vista la situazione di inquinamento atmosferico del nostro paese. Ci auguriamo, anzi, che il Parlamento ci offra un sostegno che possa rivelarsi incisivo dal punto di vista politico, come in occasione del prossimo pronunciamento del Parlamento europeo. Infatti, se il Senato dovesse approvare l'ordine del giorno in esame, i parlamentari europei italiani potrebbero consigliare di tenere conto di questo pronunciamento autorevole del Parlamento italiano. Tuttavia, se dovesse sorgere un conflitto con l'Unione europea, è ovvio che torneremo a discutere in sede parlamentare per un confronto. Per quanto riguarda le domande poste dal senatore Lasagna, vorrei innanzitutto fornire delle precisazioni a proposito delle sanzioni pecuniarie, in relazione alle quali anche il senatore Maggi ha chiesto un chiarimento. Si è detto che queste sarebbero troppo modeste. In realtà, le sanzioni vanno da 30 a 300 milioni e, in caso di recidiva, da 90 a 900 milioni. Non mi sembrano, quindi, troppo modeste; d'altra parte, spetterà al giudice (non al Parlamento o al Governo) valutare se adottare la massima sanzione, che sarà di 300 milioni la prima volta e di 900 la seconda. Inoltre, credo che il Parlamento su questa materia debba stabilire un

indirizzo coerente ed equilibrato anche rispetto alle sanzioni per violazioni ambientali contenute nelle altre leggi.

Il senatore Maggi mi ha anche chiesto perchè al comma 6 dell'articolo 4 viene prevista una sanzione diversa da quella stabilita nell'articolo 1. Il motivo è che si tratta di attori diversi. Infatti, nell'articolo 1 si parla di immissione nel mercato, quindi ci si riferisce ai produttori; nell'articolo 4, invece, si considerano i soggetti operanti in tutte quelle fasi che stanno a valle del greggio e a monte delle pompe di benzina, cioè le attività di stoccaggio, trasporto e distribuzione. Infatti, senatore Lasagna, nel comma 5 dell'articolo 4 si fa riferimento proprio alle pompe di distribuzione delle benzine. Se si leggono i dati drammatici dell'Istituto superiore della sanità sui fattori di rischio tra i distributori di benzina, ci accorgiamo ancora una volta dell'urgenza e dell'importanza del provvedimento al nostro esame.

Mi sembra di aver risposto a tutti i quesiti che mi sono stati posti.

Credo che l'approvazione del provvedimento oggi all'esame della 13^a Commissione del Senato sia un atto responsabile e di grande rilievo sia sotto il profilo ambientale, sia per la salute dei lavoratori e dei cittadini.

LASAGNA. Signor Presidente, il Governo tre anni fa aveva raggiunto un accordo con le società petrolifere per il quale nelle zone urbane doveva essere distribuito il miglior prodotto in termini qualitativi. *Sic stantibus rebus*, non vorrei che le società petrolifere sfuggissero a quest'obbligo morale che avevano preso nel 1994. Voglio sottolineare che in zone ad alta densità urbana già oggi vengono messi in commercio prodotti con una percentuale di idrocarburi aromatici del 28-30 per cento.

Potremmo allora fare una menzione di questo nell'ordine del giorno invitando il Governo a continuare su questa politica. Per il resto sono perfettamente d'accordo coll'ordine del giorno e ribadisco che, se in esso verranno accolti i miei suggerimenti, non presenterò emendamenti al disegno di legge.

SPECCHIA. Signor Presidente, condividiamo l'ordine del giorno, anzi, se il senatore Bortolotto è d'accordo, i rappresentanti dei Gruppi parlamentari potrebbero sottoscriverlo per dare più forza all'atto, non solo con l'approvazione ma fin dall'inizio con la proposta.

Noi voteremo a favore del provvedimento, pur essendo già partiti nel luglio dell'anno scorso con un nostro disegno di legge, preceduto da un analogo provvedimento dell'onorevole Sospiri alla Camera, con una posizione ancora più restrittiva. Bisogna però essere concreti e intanto abbiamo bisogno di questo provvedimento e subito, perchè dei passi in avanti si sono fatti.

Il dibattito è servito, come servirà mi auguro l'ordine del giorno e le direttive che ne seguiranno, perchè non più di un anno fa avevamo un decreto-legge che era molto indietro rispetto all'attuale disegno di legge. L'articolo 2 di quel decreto-legge diceva che a partire dal luglio 1993

fino al 30 giugno 1999 il tenore massimo di benzene era fissato nell'1,4 per cento in volume e che soltanto dal luglio 1999 si sarebbe passati all'1 per cento. Nel disegno di legge al nostro esame fissiamo questo limite già dal luglio 1998, quindi un anno prima. Ricordo inoltre che in quel provvedimento non si parlava degli aromatici (un discorso che è stato posto all'attenzione alla Camera dal disegno di legge Sospiri, da noi ripreso qui in Senato): quindi c'è anche questo grosso passo in avanti.

Ci auguriamo ovviamente che in sede europea venga recepita la sostanza dell'ordine del giorno e la volontà politica in generale su questa materia, e che si facciano ulteriori passi in avanti.

CARCARINO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, per quanto riguarda l'ordine del giorno vorrei sapere se, laddove nella premessa si dice che «una importante causa di mortalità sarebbe l'1-3 butadiene», la terminologia corretta sia «butidane». Vorrei che i colleghi proponenti mi chiarissero questo aspetto tecnico.

Comunque, proporrei che quel capoverso venisse così modificato: «una importante causa di mortalità deriva da altri componenti presenti nei gas di scarico dotati di elevata tossicità o a rischio di cancerogenesi per l'uomo, quali gli idrocarburi policiclici aromatici (come il benzopirene) e l'1-3 butidane;».

Poi, colleghi, non sono affatto d'accordo che nel dispositivo ci sia questo inasprimento delle sanzioni amministrative e pecuniarie: non riesco a capirlo. Noi partiamo con un provvedimento in cui abbiamo creato gli elementi giusti sotto l'aspetto di controllo, sia con le ARPA che ci documentano i controlli che fanno e informano annualmente il Parlamento, sia inserendo sanzioni pecuniario-amministrative ben forti che sono dal mio punto di vista sostanziali. Non riesco a capire perchè dovremmo approvare un ordine del giorno in cui impegniamo il Governo, per una norma sanzionatoria che ancora non esiste, a prevedere ulteriori inasprimenti.

Io penso che il dispositivo, nella parte relativa alle sanzioni, sia eccessivo; pertanto, vi ripeto che non comprendo e non condivido una simile formulazione. Questo è il mio parere leale e corretto nei riguardi dei proponenti e di quanti vorrebbero sottoscrivere l'ordine del giorno. Chiedo quindi che venga apportata, se possibile, la modifica che ho indicato e che mi venga fornito un chiarimento sul termine butadiene.

POLIDORO. Intanto, posso assicurarle che il termine butadiene è sicuramente giusto e non si tratta di un policiclico aromatico.

CARCARINO, *relatore alla Commissione*. Ma nella formulazione che propongo il butadiene non verrebbe affatto confuso con i policiclici aromatici.

POLIDORO. In questo caso, il riferimento ai policiclici aromatici è giusto e quindi è opportuno inserirlo nel testo dell'ordine del giorno.

LASAGNA. Senatore Carcarino, per quanto riguarda le sanzioni, secondo me bisogna solo chiarire se si riferiscono al singolo punto vendita oppure al produttore, perchè trovo che infliggere all'Agip una multa di 30 milioni costituisca un'offesa per lo stesso Parlamento, se si legifera in questo modo. Allora, sarebbe addirittura preferibile eliminarle del tutto, perchè questi importi sono ridicoli. Se invece la sanzione di 30 milioni venisse irrogata ad un singolo punto vendita, allora la giudicherei congrua.

Comunque, poichè nell'articolato questo non risulta, chiedo solo al Governo - visto che abbiamo deciso di non modificare il testo - di chiarire ai posteri o al magistrato che dovrà applicare la legge se ci si riferisce al punto vendita o al produttore.

CALZOLAIO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente*. Nell'articolo 1 ci si riferisce al produttore, infatti si parla di «immissione in consumo». Invece l'articolo 4 riguarda tutti gli altri soggetti.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare, però, che l'interpretazione autentica della legge non è un compito che spetta al Governo, al quale al massimo possiamo chiedere di dare un'interpretazione nella veste di proponente di questo disegno di legge.

Comunque, come ha già detto il Sottosegretario, nell'articolo 1 compare l'espressione «immissione in consumo», per cui se la casa produttrice gestisce anche in forma economica una rete di consumo, la sanzione sarà inflitta alla casa produttrice. In caso contrario, allora ci si riferisce al consumatore. Mi pare però che la questione possa essere superata: innanzitutto perchè non siamo in grado di rispondere a questa incertezza interpretativa, a meno che non vogliamo fare un convegno su questa espressione; in secondo luogo, eventualmente la cifra di 30 milioni potrebbe anche essere elevata.

A questo punto, penso sia opportuno ascoltare come il senatore Bortolotto intenda modificare l'ordine del giorno che ha presentato, considerando anche il fatto che il tono delle osservazioni non mi sembra tale da pregiudicare la possibilità di raggiungere un'intesa.

LASAGNA. Assolutamente! Una volta definita la formulazione dell'ordine del giorno, sarò ben felice di aggiungere anche la mia firma.

BORTOLOTTI. Innanzitutto, ringrazio il senatore Carcarino per aver sottolineato un errore contenuto nel documento. Invero, il nome del butadiene è esatto, come ha già precisato il senatore Polidoro, ed è citato in una raccolta dei pareri espressi dalla Commissione consultiva tossicologica nazionale nel 1995, ove si riporta l'1-3 butadiene come sostanza cancerogena, responsabile di 209 casi di morte all'anno per cancro negli Stati Uniti. Non è un prodotto contenuto nelle benzine, ma - come ci hanno spiegato gli esperti dell'Istituto superiore della sanità - è presente negli scarichi degli autoveicoli.

L'errore segnalato dal relatore era quello di non aver citato gli idrocarburi policiclici aromatici, che sono effettivamente una sostanza cancerogena presente negli scarichi degli autoveicoli. Gli idrocarburi policiclici aromatici sono molti di più, ma quelli individuati come cancerogeni dall'Istituto superiore di sanità sono 9 (complessivamente, potrebbero essere indicati con la sigla IPA, che li raggruppa tutti). Per cui, ritengo opportuno inserirli tra quelle sostanze di cui si suggerisce la limitazione con i provvedimenti che si riterranno più adeguati in sede comunitaria. Quindi, tra i *considerata*, si potrebbe aggiungere la formulazione proposta dal senatore Carcarino, modificata come ho spiegato: «considerato che una importante causa di mortalità deriva da altri componenti presenti nei gas di scarico dotati di elevata tossicità o a rischio di cancerogenesi per l'uomo, quali gli idrocarburi policiclici aromatici (come il benzopirene) e l'1-3 butadiene;».

CARCARINO, *relatore alla Commissione*. Esprimo il mio parere favorevole su questa nuova formulazione dell'ordine del giorno, che ha recepito le varie modifiche proposte. Però, signor Presidente, vorrei segnalare che ancora non abbiamo risolto la questione delle sanzioni.

LASAGNA. Dal momento che questo aspetto ingenera confusione, non insisto perchè venga specificato nell'ordine del giorno, al quale – come ho annunciato prima – aggiungo senz'altro la mia firma.

BORTOLOTTO. Signor Presidente, prendo atto della rinuncia da parte del senatore Lasagna ad impegnare il Governo per un inasprimento delle sanzioni. Sopprimiamo anzi l'ultimo punto del dispositivo: «a prevedere un inasprimento delle sanzioni amministrative e pecuniarie previste per le violazioni dei limiti».

Pertanto, l'ordine del giorno risulta così riformulato:

«La 13^a Commissione permanente,
in sede di discussione del disegno di legge n. 2804,
considerato che:

la Commissione consultiva tossicologica nazionale nel 1995 ha elencato varie cause principali di mortalità per tumore dovuto alle emissioni da traffico;

il benzene sarebbe solo una di tali cause;

una importante causa di mortalità deriva da altri componenti presenti nei gas di scarico dotati di elevata tossicità o a rischio di cancerogenesi per l'uomo, quali gli idrocarburi policiclici aromatici (come il benzopirene) e l'1-3 butadiene;

un'altra rilevante causa sarebbe la fuliggine da *diesel*;

un'indagine svolta dall'osservatorio epidemiologico della regione Lazio mostra che la mortalità giornaliera risulta correlata direttamente alla concentrazione di polveri respirabili;

altre sostanze cancerogene contenute negli scarichi sono la formaldeide e l'acetaldeide;

il limite del 40 per cento fissato nel disegno di legge per gli idrocarburi aromatici contenuti nelle benzine va considerato solo un primo passo e che oggi siamo ad una media del 33 per cento;

impegna il Governo:

ad operare in sede comunitaria perchè venga adottata una nuova direttiva in materia di carburanti più rigorosa e adeguata all'accertata gravità del rischio per la salute stante la situazione in essere e altresì alle possibilità tecnologiche di ricerca e industriali di ridurre ulteriormente tutte le sostanze pericolose tuttora presenti nei carburanti e negli esiti della loro combustione;

a fissare l'ulteriore riduzione delle percentuali di concentrazione di idrocarburi aromatici prevista dal comma 2 dell'articolo 1 al 30 per cento;

a prevedere misure per la distribuzione dei prodotti petroliferi che favoriscano l'uso di quelli a minore concentrazione di inquinanti nelle aree urbane».

0/2804/1/13 (Nuovo testo)

BORTOLOTTO, GIOVANELLI, LASAGNA

CARCARINO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno così riformulato e aggiungo la mia firma.

MAGGI. Signor Presidente, vorrei apporre la mia firma all'ordine del giorno.

POLIDORO. Anch'io, signor Presidente, aggiungo la mia firma.

CALZOLAIO, *sottosegretario di stato per l'ambiente*. Signor Presidente, il Governo accoglie l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Chiedo al senatore Bortolotto se insiste per la votazione.

BORTOLOTTO. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2804/1/13 (Nuovo testo), presentato dal senatore Bortolotto e da altri senatori.

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli del disegno di legge n. 2804.

Art. 1.

1. A decorrere dal 1° luglio 1998, il tenore massimo consentito di benzene e di idrocarburi aromatici totali nelle benzine è fissato, rispettivamente, nell'1 per cento in volume e nel 40 per cento in volume.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della sanità, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, è stabilita una ulteriore riduzione, a decorrere dal 1° luglio 2000, del tenore massimo di idrocarburi aromatici nelle benzine, di cui al comma 1, sulla base della normativa comunitaria, valutati i dati forniti dall'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente e quelli elaborati dall'Istituto superiore di sanità.

3. Il controllo del tenore di benzene e della frazione aromatica nelle benzine è effettuato dai laboratori chimici delle dogane e delle imposte indirette sui carburanti prodotti dalle raffinerie italiane e su quelli importati. I laboratori provvedono a classificare le benzine di cui ai commi 1 e 2 utilizzando, per il benzene, i metodi di cui all'allegato 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 maggio 1995) e, per gli idrocarburi aromatici totali, il metodo ASTM D 1319 fino alla definizione di apposita metodica disposta con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro delle finanze.

4. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, le raffinerie e i depositi fiscali inviano all'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente e alle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente le informazioni inerenti le caratteristiche delle benzine esitate sul mercato interno.

5. L'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente provvede ad effettuare i controlli necessari a verificare l'attendibilità delle informazioni ricevute dalle raffinerie e dai depositi fiscali. Dei risultati delle verifiche così effettuate l'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente riferisce al Parlamento mediante una relazione annuale.

6. L'immissione in consumo di benzine non rispondenti a quanto stabilito nei commi 1 e 2 è punita con la sanzione amministrativa da lire 30 milioni a lire 300 milioni. In caso di recidiva la sanzione amministrativa è triplicata.

È approvato.

Art. 2.

1. Ai fini dell'attuazione degli obiettivi stabiliti dalla presente legge, il Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, promuove appositi accordi di programma con le imprese presenti sul mercato nazionale e con le associazioni

di categoria, finalizzati al raggiungimento di obiettivi migliori relativi al tenore massimo di benzene ed al contenimento delle emissioni di composti organici volatili.

È approvato.

Art. 3.

1. I sindaci possono adottare le misure di limitazione della circolazione di cui all'articolo 7, comma 1, lettere *a)* e *b)*, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, per esigenze di prevenzione dell'inquinamento atmosferico, sulla base dei criteri ambientali e sanitari stabiliti con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della sanità, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

È approvato.

Art. 4.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge si applicano, fatte salve le normative vigenti in materia di emissioni dagli impianti industriali, le disposizioni previste dalla direttiva 94/63/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 1994, relative al controllo delle emissioni di composti organici volatili negli impianti di deposito delle benzine presso i terminali, nelle operazioni di caricamento e scaricamento di cisterne mobili presso i terminali, nelle cisterne mobili, nel caricamento degli impianti di deposito presso le stazioni di servizio, secondo le modalità e il calendario fissati dalla stessa direttiva. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale, dell'interno, dei trasporti e della navigazione, della sanità e delle finanze, stabilisce, con proprio decreto, le norme tecniche di cui alla citata direttiva 94/63/CE per l'adeguamento degli impianti di deposito presso i terminali, delle cisterne mobili e per il caricamento degli impianti di deposito presso le stazioni di servizio.

2. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, tutte le pompe di distribuzione delle benzine presso gli impianti nuovi di distribuzione dei carburanti devono essere dotate di dispositivi di recupero dei vapori di benzina.

3. Entro il 1° luglio 2000 l'intera rete delle pompe di distribuzione delle benzine presso gli impianti preesistenti di distribuzione dei carburanti deve essere attrezzata con dispositivi di recupero dei vapori di benzina.

4. Con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della sanità, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della pre-

sente legge, sono stabiliti le modalità ed i termini per la graduale applicazione dell'obbligo di cui al comma 3. Il decreto è emanato previo parere delle competenti Commissioni parlamentari che si esprimono nel termine di trenta giorni dalla trasmissione alle Camere del relativo schema.

5. I dispositivi di recupero dei vapori di benzina nelle pompe di distribuzione delle benzine presso gli impianti di distribuzione dei carburanti devono essere conformi a quanto stabilito con il decreto del Ministro dell'ambiente 16 maggio 1996, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 156 del 5 luglio 1996. Con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, della sanità, del lavoro e della previdenza sociale, dell'interno, dei trasporti e della navigazione e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono aggiornate le norme tecniche relative alle caratteristiche dei dispositivi di recupero dei vapori di benzina dalle pompe di distribuzione delle benzine presso gli impianti di distribuzione dei carburanti.

6. Ferme restando le disposizioni penali di cui al decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni, la violazione delle disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 nonché delle disposizioni del decreto di cui al comma 4 è punita con la sanzione amministrativa da lire 30 milioni a lire 300 milioni. In caso di recidiva sono sospese le autorizzazioni per i depositi e per l'esercizio delle attività di distribuzione dei carburanti.

È approvato.

Art. 5.

1. La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Avverto che il disegno di legge n. 939 resta assorbito.

I lavori terminano alle ore 17,20.

