

CAMERA DEI DEPUTATI N. 728

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ANGELINO PAOLO, CASTAGNO, ALBERTINI, ALBARELLO, MARANGONE,
AICARDI, ARMAROLI, RICCA, SCHIAVETTI, GATTO VINCENZO, BORGHESE,
TONETTI, CAVERI, BETTOLI, CACCIATORE**

Presentata il 18 dicembre 1958

Norme per l'utilizzazione del gas di petrolio liquefatto per l'autotrazione

ONOREVOLI COLLEGGHI! — Da qualche tempo il gas di petrolio liquefatto ha trovato un conveniente impiego nell'autotrazione. Negli Stati Uniti d'America circolano oltre due milioni di veicoli; in Germania 85.000; nel Brasile e in Olanda alcune decine di migliaia azionati a gas di petrolio liquefatto.

Anche in Italia l'impiego di tale carburante si è sviluppato notevolmente negli ultimi quattro anni: attualmente da 40.000 a 45.000 autoveicoli sono attrezzati per la trazione a gas di petrolio liquefatto, il cui impiego quale carburante sussidiario su autoveicoli con motore a scoppio costruito per l'impiego della benzina richiede una attrezzatura supplementare, il cui costo supera di poco quello dell'apparecchiatura per l'uso del metano.

Anche i veicoli con motore a gasolio possono essere attrezzati per l'uso del gas di petrolio liquefatto; in questo caso, però, il gas di petrolio liquefatto non può essere utilizzato in alternativa al gasolio, perché la trasformazione alla quale viene assoggettato il motore è più rilevante e non permette l'uso alterno dei due carburanti.

Le trasformazioni per questi motori sono sensibilmente più costose che per i motori

a scoppio; pur tuttavia queste trasformazioni sono consigliabili per ragioni igieniche nel caso di prevalente circolazione entro agglomerati urbani ovvero nel caso di carrelli trattori e carrelli elevatori per stabilimenti chiusi o per lavori in galleria.

L'impiego del gas di petrolio liquefatto in alternativa alla benzina per gli autoveicoli con motore a scoppio ha creato una categoria marginale di utenti degli autoveicoli: modesti professionisti, artigiani, commercianti e ambulanti. Essi acquistano veicoli usati a basso prezzo e riescono a mantenerli, grazie all'uso di questo carburante, notevolmente più economico della benzina, per il loro lavoro.

L'impiego del gas di petrolio liquefatto per le autovetture impone particolari disagi: manomissione del veicolo, scomodità nel rifornimento, cattivo odore del quale si impregna la vettura: disagi che limitano ad una categoria marginale di automobilisti a basso reddito l'uso di questo carburante.

I quantitativi di gas di petrolio liquefatto prodotti dalle nostre raffinerie aumentano annualmente secondo una curva più ripida di quella dei consumi. Tra la fine del 1954 e la fine del 1957 le importazioni sono scese da 80.000 a 37.000 tonnellate, malgrado che

in questo stesso periodo si sia sviluppato l'impiego come carburante nell'autotrazione, che ne assorbe 40.000-45.000 tonnellate annue.

Con l'estendersi presso le raffinerie dei processi di *cracking* e di *reforming* tendenti alla produzione di benzina a più alto numero di ottano, e con la realizzazione di sempre nuovi procedimenti atti a rendere più elastiche le percentuali di resa dei diversi idrocarburi, è possibile che le disponibilità di gas di petrolio liquefatto raggiungano in avvenire quantitativi superiori alle previsioni.

Ciò nonostante, i presentatori ritengono che il Parlamento debba preoccuparsi di riservare, nei limiti del possibile, le disponibilità di questo carburante, fiscalmente meno colpito, alla categoria marginale di automobilisti a basso reddito.

La presente proposta di legge tende a limitare l'uso del carburante fiscalmente agevolato e nello stesso tempo a stimolare la concorrenza fra le imprese commerciali. Attualmente, il prezzo al consumo del gas di petrolio liquefatto per l'autotrazione varia fra le 110 e le 120 lire al chilo; quello per usi domestici fra le 185 e le 200 lire al chilo, con un divario enorme.

Il testo della proposta di legge si compone di quattro articoli.

L'articolo 1 prevede che tutte le autovetture e tutti gli auto e motocarri di portata fino a 15 quintali non possono essere attrezzati per essere azionati a gas di petrolio liquefatto prima che siano trascorsi quattro anni dalla data di fabbricazione. Gli autocarri di portata superiore ai 15 quintali non sono assoggettati alla restrizione sopra detta in quanto gli autocarri per usi civili costruiti in Italia sono azionati con motori a gasolio. Vengono costruiti autocarri di grande portata con motori azionati a gas di petrolio liquefatto solo per i trasporti urbani, e ciò per ragioni d'igiene, che consigliano di abolire gradualmente l'impiego del gasolio come carburante nell'interno delle grandi città.

L'impiego del gasolio nella trazione degli autocarri con portata superiore ai 15 quintali è più conveniente dal punto di vista dell'economia di marcia. Con gli attuali prezzi del gasolio: lire 85 al litro, pari a lire 94 al chilo, e del gas di petrolio liquefatto: lire 110 al chilo, i due carburanti si equivalgono. Infatti, mentre il motore a gas di petrolio liquefatto consuma 210 grammi per cavallo/ora, il motore a gasolio ne consuma 180.

L'articolo 2 prevede l'esenzione dalla restrizione di cui all'articolo 1 per gli autoveicoli già attrezzati per la trazione a gas di petrolio liquefatto alla data di entrata in vigore della presente proposta di legge. L'opportunità di questa disposizione è ovvia: finora l'impiego del gas di petrolio liquefatto nell'autotrazione è stata incoraggiata dallo Stato e gli utenti hanno acquisito il diritto a conservare senza molestia l'uso dei veicoli attrezzati per l'impiego di tale carburante.

L'articolo 3 prevede il collaudo di revisione iniziale e annuale per i veicoli attrezzati a gas di petrolio liquefatto, in armonia con le disposizioni emanate dal Ministero dei trasporti, che si ritiene opportuno includere nella presente proposta di legge.

L'articolo 4 ribadisce il principio contenuto nella legge 21 marzo 1958, n. 327, precisando, peraltro, che l'assoggettamento degli impianti stradali di gas di petrolio liquefatto destinati all'autotrazione alle disposizioni di cui alla legge 23 febbraio 1950, n. 170, non vieta il riempimento di bombole per uso domestico fatto secondo le prescrizioni della citata legge 21 marzo 1958, n. 327, articoli 3 e seguenti.

Il riempimento di bombole per uso domestico presso le colonnine autonome stradali è autorizzato negli altri Stati in cui esistono installazioni di tale tipo. Una tale autorizzazione appare tanto più necessaria in Italia al fine di ridurre gli attuali profitti, che sono veramente esagerati.

Mentre attualmente il gas di petrolio liquefatto per usi domestici viene venduto a prezzi varianti fra le 185 e le 200 lire al chilo, molti gestori di distributori stradali che lo vendono per l'autotrazione si sono dovunque offerti di venderlo anche per usi domestici, con bombole proprie, a 120 al chilo.

Di contro all'interesse del cartello formato da poche grandi aziende per il commercio del gas di petrolio liquefatto per usi domestici sta l'interesse di 6-8 milioni di famiglie, quasi sempre non abbienti e residenti in località non servite dalle reti di distribuzione di gas fossile e di metano.

I proponenti ritengono che di queste il Parlamento debba occuparsi e preoccuparsi, spezzando il prezzo di monopolio che ha consentito e consente guadagni enormi a danno di tante famiglie italiane, quasi sempre di modeste condizioni economiche.

I proponenti sono convinti che l'approvazione della presente proposta di legge, impedirà l'espansione esagerata dell'impiego del

gas di petrolio liquefatto per l'autotrazione, il conseguente danno all'Erario per la perdita dell'imposta di fabbricazione sulla benzina e il danno temuto dalla nostra industria di raffinazione del petrolio per la prevista diminuzione del consumo della benzina; ridarà

tranquillità agli automobilisti che già hanno attrezzato i loro automezzi per la trazione a gas di petrolio liquefatto con l'incoraggiamento del Governo; stroncherà un regime di monopolio di fatto e permetterà un notevole risparmio a milioni di famiglie.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Le autovetture, nonché gli autocarri e i motocarri fino a 15 quintali di portata, non possono essere attrezzati per essere azionati con gas di petrolio liquefatti se non siano trascorsi quattro anni dalla data di fabbricazione.

ART. 2.

I veicoli a motore, di cui al precedente articolo 1, che alla data di entrata in vigore della presente legge risultino già attrezzati e muniti della relativa annotazione sul documento di circolazione, non sono soggetti alla restrizione prevista dal precedente articolo 1.

ART. 3.

I veicoli a motore attrezzati per essere azionati con gas di petrolio liquefatto debbono essere sottoposti a collaudo di revisione presso il competente Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile dei trasporti in concessione, che deve apporre annotazione sul documento di circolazione. Il collaudo di revisione deve essere ripetuto ogni anno solare.

ART. 4.

Gli impianti per la distribuzione di gas di petrolio liquefatti destinati all'autotrazione sono regolati dalla legge 23 febbraio 1950, n. 170.

Gli esercenti di tali impianti sono autorizzati ad effettuare anche il riempimento di bombole di gas di petrolio liquefatti per uso domestico attenendosi, per le operazioni di riempimento, alle disposizioni di cui agli articoli 3 e seguenti della legge 21 marzo 1958, n. 327, e con le limitazioni di accumulo di recipienti portatili previste dalle norme di sicurezza emanate dal Ministero dell'interno per i locali di vendita al minuto.