

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3642

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**VISCO, ZANGHERI, ANGIUS, BASSANINI, RODOTÀ, MACCIOTTA,
TESTA ENRICO, CHERCHI, BECCHI, SERAFINI MASSIMO**

Presentata il 13 febbraio 1989

Norme volte a ridurre l'inquinamento atmosferico nei centri urbani mediante la trasformazione a metano o propano della alimentazione dei motori dei mezzi pubblici e dei veicoli adibiti a servizio pubblico

ONOREVOLI COLLEGHI! — È a tutti evidente come l'inquinamento atmosferico nei centri urbani abbia raggiunto livelli elevatissimi e sempre meno tollerabili, determinando condizioni di pericolosità crescente per l'ambiente e per la salute dei cittadini.

Le cause di questa situazione sono molte, ma certo la principale è rappresentata dalle emissioni degli scarichi dei veicoli a motore in circolazione, in particolare di quelli funzionanti a gasolio.

È sicuramente possibile ovviare in parte a questa grave situazione mediante il ricorso a normative più severe riguardo alla composizione e all'accettabilità delle emissioni; tuttavia non è certamente possibile ottenere risultati in tempi brevi se non si decidono interventi radicali, ca-

paci di modificare rapidamente una condizione divenuta ormai inaccettabile. Anche l'introduzione della benzina senza piombo, allo stato dei fatti, e in mancanza di un'adozione generale delle marmitte catalitiche, non è esente da rischi, dal momento che la benzina di questo tipo prodotta attualmente in Italia, presenta un contenuto di benzene, e di idrocarburi aromatici (sostanze cancerogene) nettamente superiore a quello della tradizionale *super*. E le stesse marmitte catalitiche richiedono ancora un lungo periodo di studio e di sperimentazione prima di poter garantire un risultato sicuro.

In questa situazione complessa e in evoluzione, esistono tuttavia possibilità concrete e immediate per ridurre in modo consistente, certo e duraturo, le

emissioni inquinanti degli autoveicoli nei centri urbani, mediante il ricorso su larga scala a carburanti alternativi « puliti », sia in quanto si tratta di prodotti naturali che non necessitano di additivi di nessun genere, avendo per loro natura un numero di ottani (120-130) superiore alla *super* (98-100), sia in quanto le caratteristiche della loro combustione sono più facilmente controllabili e tali da limitare al massimo le emissioni nocive. Si tratta del gas metano e del gas propano, disponibili all'impiego immediato e in grado di poter assicurare da subito una sostanziale riduzione delle emissioni inquinanti.

Già alcuni comuni italiani hanno effettuato la conversione a metano di (una parte dei) mezzi pubblici, pur in assenza di ogni agevolazione, mentre in altri paesi l'alimentazione a propano (GPL) dei mezzi pubblici è in atto da tempo con ottimi risultati pratici; è il caso, per fare solo alcuni esempi, degli autobus di Vienna, dei taxi di Tokyo, e di tutti gli automezzi pubblici o adibiti a servizio pubblico da piazza di Chicago. È superfluo ricordare come le emissioni derivanti dalla combustione di metano o propano siano di gran lunga meno inquinanti di quelle della benzina (con o senza piombo) e del gasolio. Inoltre, sia il metano che il propano possono essere utilizzati con successo negli attuali motori ad accensione comandata, senza modifiche tecniche particolari, se non l'aggiunta del serbatoio e del sistema di alimentazione.

Per i veicoli con motore a ciclo *diesel* il problema della trasformazione ad accensione comandata è sicuramente più complesso, ma non certo grave, come dimostrato dall'esperienza, anche se a volte artigianale, delle trasformazioni già realizzate in Italia e all'estero. L'alimentazione a propano e metano, nell'attesa che le case costruttrici producano dei mezzi studiati all'origine per funzionare con questi carburanti (e quindi in grado di sfruttarne appieno le caratteristiche), può quindi essere adottata fin da subito, una volta effettuate le opportune conversioni dei motori, da tutti i mezzi pubblici a motore attualmente in circolazione, con

benefici immediati e sostanziali per quanto riguarda la riduzione del tasso di inquinamento.

Si è indicato il propano, anziché GPL in senso generico, come logico complemento del metano, sia per le caratteristiche naturali dello stesso, sia per definire in modo univoco le caratteristiche del prodotto sul quale basare la progettazione e la messa a punto dei motori in quanto i GPL derivati dalla raffinazione del petrolio sono una miscela di propano e butano che essendo variabile non permette di sfruttare sempre nel modo migliore i possibili rendimenti dei motori e la conseguente ottimizzazione dei consumi. Ed in verità va riconosciuto che l'uso del propano presenta minori difficoltà tecniche di quello del metano (a parità di effetti inquinanti), dal momento che il metano, a differenza del propano, è un gas che può essere liquefatto solo a temperature molto basse, sicché è inevitabile doverlo mantenere allo stato gassoso nei serbatoi degli autoveicoli, previa forte compressione (200-250 atmosfere) con i conseguenti pericoli derivanti da tale altissima pressione. Ciò provoca la necessità di ricorrere a serbatoi molto spessi e pesanti, e di limitata capienza, con conseguenze negative sulla potenza, la stabilità e l'autonomia dei veicoli. Tali inconvenienti non si producono nell'ipotesi dell'utilizzazione del propano (GPL); tuttavia, poiché in alcune zone del paese il ricorso al metano può risultare comunque conveniente (oltre ad essere già in atto), sembra opportuno lasciare la libera opzione tra l'uso del metano e quello del propano.

Con la presente proposta di legge si vuole quindi, da un lato, porre le premesse per la progettazione, lo sviluppo e la produzione, in tempi brevi (tre anni), di nuovi mezzi pubblici non inquinanti costruiti fin dall'origine dalle case costruttrici per utilizzare come carburante metano o propano, e dall'altro, provocare fin da subito la conversione a propano o metano, tecnicamente del tutto possibile, dei mezzi già in circolazione, in modo da ottenere rapidamente risultati concreti e

tangibili sui tassi d'inquinamento urbano. La proposta ovviamente non è in contrasto con l'eventuale trasformazione a trazione elettrica dei mezzi pubblici che sicuramente rappresenta in astratto (e in prospettiva) la soluzione ottimale. Tuttavia i tempi richiesti per tale trasformazione e i costi elevatissimi che essa comporta (un autobus elettrico costa attualmente circa due miliardi) suggeriscono di ricorrere per l'immediato a soluzioni meno ambiziose, ma egualmente efficaci. L'utilizzo degli appositi fondi stanziati nella tabella B della legge finanziaria 1989 per il Ministero dell'ambiente, consentirebbe di facilitare la trasformazione anticipata rispetto alla scadenza della legge, di 2.700 autobus e di 4.000 taxi nel 1989 e 1990, e all'immissione in servizio nel 1990 e 1991 di 270 autobus e di 600 taxi di nuova concezione e produzione. Va detto comunque, che gli incentivi, pur utili, non sarebbero a rigore indispensabili ai fini della trasformazione (e progressiva sostituzione) dei mezzi pubblici in questione, dal momento che l'utilizzazione di metano o propano comporterebbe comunque vantaggi fiscali che compenserebbero in poco tempo il costo dell'adattamento dei motori. Infatti, dati i prezzi attuali di benzina e gasolio (lire 1.360 e 753 rispettivamente), e considerato il fatto che in seguito all'approvazione della presente legge i prezzi del GPL e del metano sarebbero rispettivamente di 400 e 350 lire, i risparmi derivanti dalla trasformazione risulterebbero molto consistenti, e tali da compensare perfino il venir meno, per i taxi alimentati a benzina, del vantaggio derivante dalla riduzione dell'aliquota nei limiti di un consumo di 18 litri giornalieri e valutabile in circa 824 lire al litro. In ogni caso la concessione di appositi incentivi (non necessari oltre il periodo previsto) svolgerebbe una utile funzione di volano nella fase iniziale del processo.

Dalle considerazioni che precedono deriva l'impostazione della proposta di legge che si compone di 11 articoli.

L'articolo 1 stabilisce che tutti i veicoli a trazione non elettrica, addetti al trasporto pubblico di persone, o comun-

que addetti a pubblici servizi, debbano usare come carburante esclusivamente metano o propano.

L'articolo 2 fissa il termine di tre anni per il raggiungimento dell'obiettivo di adeguare il parco veicoli esistente a questa nuova normativa, e stabilisce, da un lato, che i veicoli già circolanti dovranno essere convertiti entro il termine indicato, mentre i veicoli di nuova acquisizione dovranno essere prodotti fin dall'origine con le caratteristiche indicate.

L'obbligo di eliminare la possibilità di impiego di altri carburanti di supporto è di particolare importanza in quanto solo così si può assicurare il massimo beneficio ambientale, impedendo l'uso promiscuo di carburanti con diverse caratteristiche di inquinamento. L'esperienza della possibilità di uso alternativo sugli stessi veicoli pubblici di GPL e gasolio è già stata effettuata — con risultati negativi — nel corso della trasformazione del parco dei veicoli pubblici di Vienna, e sembra quindi opportuno evitarla.

Con l'articolo 3 viene eliminata totalmente la soprattassa per l'impiego di metano o propano per le autovetture da noleggio di rimessa in servizio pubblico da piazza, e per le autoambulanze, allo scopo di fornire un'ulteriore incentivo economico alla trasformazione, mentre nell'articolo 4 viene prevista l'abolizione, al termine del terzo anno, delle agevolazioni di imposta per la benzina oggi previste per gli stessi mezzi, in quanto l'obbligo di non utilizzare che metano o propano le rendono ovviamente superflue.

L'articolo 5 prevede l'unificazione dell'imposta di fabbricazione su tutti i gas di petrolio liquefatti al valore di 15.000 lire al quintale. Con questa soluzione non solo si mantengono le stesse entrate attuali per l'erario, ma si elimina anche ogni possibilità di contrabbando, si semplifica il controllo da parte delle competenti autorità fiscali, e si agevola lo stoccaggio, la distribuzione e l'impiego del prodotto.

Con l'articolo 6 vengono ripristinati i criteri in vigore in passato per l'applicazione della riduzione della imposta ai soggetti aventi diritto.

L'articolo 7 stabilisce la ripartizione fra autobus e taxi dei fondi destinati dalla legge finanziaria al Ministero dell'ambiente e che da questo dovranno essere utilizzati come incentivo per la conversione dei mezzi in circolazione o per l'acquisto di mezzi di nuova costruzione.

L'articolo 8 e l'articolo 9 stabiliscono, rispettivamente per gli autobus e per i taxi, le quote dell'incentivo globale destinate nei tre anni a contributo per la conversione a metano o propano di veicoli circolanti, o a contributo per l'acquisto di mezzi di nuova concezione, fissano l'ammontare dei contributi e i criteri di assegnazione (cronologico in base alla data di presentazione della domanda e con la priorità, in ogni caso, per i veicoli in circolazione in città con più di 500.000 abitanti).

Con l'articolo 10, al fine di garantire le necessarie possibilità di rifornimento, viene rimosso l'ostacolo all'installazione di nuovi distributori di gas di petrolio liquefatti (propano) rappresentato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 31 dicembre 1982 che ne limita il numero al 3 per cento degli impianti carburanti esistenti nella regione, mentre lo stesso decreto, all'ultimo comma dell'articolo 2 consente invece l'installazione senza limitazioni di sorta di nuovi impianti per la distribuzione di gas metano per auto-trazione. La liberalizzazione riguardante il GPL è comunque collegata alla possibilità per i nuovi concessionari di garantire la regolarità e la continuità dei rifornimenti, come prescritto dal quarto comma dell'articolo 16 del decreto-legge 26 ottobre 1970, n. 745, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 1970, n. 1034, per potere ottenere la concessione. Poiché condizione indispensabile per garantire regolarità e continuità è l'esigenza di adeguate capacità di stoccaggio, oggi particolarmente carenti, si è previsto che la realizzazione dei nuovi

impianti sia consentita solamente se i richiedenti dispongono di stoccaggio eccedente rispetto a quello impegnato ai sensi dell'articolo 1 della legge 2 febbraio 1973, n. 7, e successive modificazioni, che prescrive « la disponibilità di serbatoi fissi aventi capacità volumetrica non inferiore al 20 per cento della capacità volumetrica complessiva di tutti i recipienti di proprietà (bombole) », e di quello necessario per garantire il fabbisogno relativo agli impianti già esistenti. Si è individuato che per ogni impianto di distribuzione siano necessari cento metri cubi di capacità di stoccaggio quale valore medio idoneo a garantire una adeguata riserva di prodotto. Per le stesse ragioni si è ritenuto di limitare le distanze tra depositi e raffinerie e nuovi impianti di distribuzione di GPL ad un massimo di 250 chilometri.

Con l'articolo 11 si provvede alla copertura degli oneri finanziari derivanti dall'attuazione delle norme in esame.

Se si considera che attualmente vi sono in circolazione in Italia circa 50.000 autovetture che effettuano servizio pubblico da piazza o di noleggio da rimessa, nonché almeno 40.000 autobus ed un numero imprecisato, ma considerevole, di veicoli comunque adibiti a pubblici servizi (autobus privati, ambulanze e simili), e si tiene presente che la percorrenza media di tali veicoli è di parecchie volte superiore a quella delle normali autovetture o automezzi privati, che la maggior parte di tali veicoli è alimentata a gasolio, ed è inoltre concentrata nelle principali città, che a differenza dei veicoli privati essi sono quotidianamente in funzione per l'intera giornata e che non sono soggetti ad eventuali limiti di accesso alle zone centrali delle città, è inevitabile concludere che la presente proposta di legge potrebbe avere effetti sostanziali sulla riduzione del grado di inquinamento delle nostre principali città.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico nei centri urbani tutti gli autobus in servizio urbano ed extraurbano, le autovetture da noleggio di rimessa, quelle adibite a servizio pubblico da piazza, le autoambulanze, nonché i veicoli comunque addetti a pubblici servizi, ove non siano a trazione elettrica, devono essere alimentati esclusivamente a metano o propano.

ART. 2.

1. Entro il termine di tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge tutti i veicoli circolanti, di cui all'articolo 1, devono essere convertiti a trazione elettrica oppure a metano o propano con l'obbligo di escludere la possibilità di uso di altri carburanti.

2. Trascorso il termine di cui al comma 1 tutti i veicoli di cui allo stesso comma, di nuova costruzione, a trazione non elettrica, devono essere prodotti ed omologati per il solo uso di metano o propano.

ART. 3.

1. A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge le autovetture da noleggio di rimessa, quelle adibite a servizio pubblico da piazza, le autoambulanze nonché i veicoli comunque addetti a pubblici servizi alimentati a metano o propano sono esonerati dall'obbligo del pagamento della tassa speciale istituita dalla legge 21 luglio 1984, n. 362.

ART. 4.

1. L'aliquota agevolata dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrainposta di confine prevista dalla lettera B), punto 2) e punto 3), della Tabella B allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32 e successive modificazioni, per la benzina consumata per l'azionamento delle autovetture da noleggio da piazza e per l'azionamento delle autoambulanze resta in vigore fino allo scadere del termine di tre anni di cui all'articolo 2.

ART. 5.

1. L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrainposta di confine sui gas di petrolio liquefatti, a qualsiasi uso destinati, sono stabilite al valore unificato di lire 15.000 al quintale. La variazione delle aliquote ha effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Le variazioni di aliquota stabilite al comma 1 si applicano anche ai prodotti estratti dalle raffinerie, dai depositi doganali e da quelli ad essi assimilati od importati con il pagamento della imposta nella precedente misura e che, alla data di entrata in vigore della presente legge sono posseduti, in quantità superiore a tremila chilogrammi, dagli esercenti depositi di gas di petrolio liquefatti per uso commerciale e industriale. Si applicano le disposizioni dell'articolo 9 della legge 11 maggio 1981, n. 213, e dell'articolo 10 della stessa legge, come sostituito dall'articolo 2 della legge 26 dicembre 1981, n. 777.

3. I gas di petrolio liquefatti di cui al comma 1 sono soggetti alle disposizioni di cui al decreto-legge 5 maggio 1957, n. 271 convertito, con modificazioni, dalla legge 2 luglio 1957, n. 474, e successive modifiche e integrazioni.

4. L'articolo 5 della legge 11 giugno 1959, n. 405, come modificato dall'articolo 18 della legge 15 dicembre 1971, n. 116, è abrogato.

ART. 6.

1. I gas di petrolio liquefatti sono ammessi, sotto l'osservanza delle modalità da stabilirsi con decreto del Ministero delle finanze, a un rimborso di imposta pari al 90 per cento dell'imposta stessa, se risultano:

a) immessi nelle reti di distribuzione cittadine, di nuova costruzione o trasformate, alimentate a propano puro o ad aria propanata, o a propano riformato;

b) utilizzati nelle raffinerie e negli stabilimenti che trasformano i prodotti petroliferi in prodotti chimici di natura diversa, ovvero negli impianti centralizzati alimentati da appositi serbatoi della capacità minima di 10 metri cubi o da centraline di emissione che servono almeno 100 utenze;

c) immessi tal quali o previa riforma o miscelati con aria nelle reti di distribuzione cittadine per integrare le erogazioni di gas anche diversi dal metano.

2. La restituzione di imposta di cui al comma 1 per i gas di petrolio liquefatti, destinati agli usi in esso indicati deve essere operata dopo che sia stato accertato l'impiego dei gas medesimi. Il diritto alla restituzione si prescrive nel termine di due anni dalla data della liquidazione delle somme spettanti da eseguirsi dal competente ufficio tecnico delle imposte di fabbricazione in base ad apposita dichiarazione di consumo che la ditta interessata è tenuta a presentare semestralmente all'ufficio medesimo. Le spese relative all'accertamento eseguito dall'ufficio sono a carico della ditta interessata.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato a istituire apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze onde dar luogo alla restituzione prevista nel presente articolo.

ART. 7.

1. È costituito presso il Ministero dell'ambiente un fondo incentivante di lire 52 miliardi per la riconversione dei mezzi di trasporto pubblico urbano nei centri storici. A tal fine sono destinati 10 miliardi per l'anno 1989 e 18 miliardi per gli anni 1990 e 1991 a incentivi diretti alla conversione a metano o propano o all'acquisto di autobus alimentati esclusivamente a propano, e lire 2 miliardi alla conversione a metano o propano o all'acquisto di autovetture alimentate esclusivamente a metano o propano adibite a servizio pubblico di piazza secondo quanto disposto dagli articoli 1 e 2.

2. Per il 1990 e 1991, con legge di bilancio può essere modificata l'entità degli stanziamenti destinati rispettivamente ad incentivi per la conversione di autovetture in circolazione o per l'acquisto di nuove autovetture, al fine di rendere gli stanziamenti disponibili maggiormente corrispondenti alle effettive richieste.

ART. 8.

1. Le amministrazioni comunali possono richiedere entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge al Ministero dell'ambiente un contributo a fondo perduto di lire 10.000.000 per ogni autobus adibito al trasporto urbano in servizio, che intendono convertire a metano o a propano, e di lire 100.000.000 per l'acquisto di ogni autobus nuovo adibito al trasporto urbano costruito all'origine per l'alimentazione esclusiva a metano o propano.

2. Il contributo alla conversione viene concesso dal Ministero dell'ambiente secondo l'ordine di presentazione delle domande, dando tuttavia priorità alle domande relative agli autobus in servizio in comuni con più di 500.000 abitanti, fino alla concorrenza di lire 10 miliardi nell'anno 1989 e di lire 9 miliardi nell'anno 1990.

3. Il contributo per l'acquisto viene concesso dal Ministero dell'ambiente secondo l'ordine di presentazione delle domande, dando tuttavia priorità alle domande relative agli autobus in servizio in comuni con più di 500.000 abitanti, fino alla concorrenza di lire 9 miliardi nell'anno 1990 e di lire 18 miliardi nell'anno 1991.

4. I Pubblici registri automobilistici provinciali comunicano al Ministero dell'ambiente con elenchi mensili i dati necessari per l'identificazione degli autobus convertiti a gas metano o propano, ovvero di quelli di nuova costruzione con alimentazione esclusiva a gas metano o propano.

5. Il Ministero dell'ambiente provvederà all'erogazione del contributo alle amministrazioni interessate entro sessanta giorni dalla comunicazione di cui al comma 4.

ART. 9.

1. I possessori di autovetture da noleggio da piazza possono entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge richiedere al Ministero dell'ambiente un contributo a fondo perduto di lire 750.000, qualora intendano convertire l'autovettura di loro proprietà per l'alimentazione a metano o propano e di lire 5.000.000 qualora intendano sostituirla con una nuova costruita e omologata all'origine per il funzionamento a metano o propano.

2. Il contributo alla conversione viene concesso dal Ministero dell'ambiente secondo l'ordine di presentazione delle domande, dando tuttavia priorità alle domande relative ad autovetture in servizio in comuni con più di 500.000 abitanti, fino alla concorrenza di lire 2 miliardi nell'anno 1989 e di lire 1 miliardo nell'anno 1990.

3. Il contributo all'acquisto viene concesso dal Ministero dell'ambiente secondo l'ordine di presentazione delle domande, dando tuttavia priorità alle domande relative ad autovetture in servizio in co-

muni con più di 500.000 abitanti, fino alla concorrenza di lire 1 miliardo nell'anno 1990 e di lire 2 miliardi nell'anno 1991.

4. I Pubblici registri automobilistici provinciali comunicano al Ministero dell'ambiente con elenchi mensili i dati necessari per l'identificazione delle autovetture convertite a metano o propano, ovvero di nuova costruzione con alimentazione esclusiva a metano o propano.

5. Il Ministero dell'ambiente provvederà all'erogazione del contributo agli interessati entro sessanta giorni dalla comunicazione di cui al comma 4.

ART. 10.

1. Al fine di consentire adeguate possibilità di rifornimento i titolari di concessioni di raffinerie e di depositi di GPL possono ottenere la concessione per l'installazione e l'esercizio di impianti di distribuzione automatica di propano per autotrazione.

2. Gli impianti di cui al comma 1 devono essere ubicati entro un raggio di 250 chilometri dallo stoccaggio ove, per ogni impianto, ivi compresi quelli già esistenti, di proprietà o comunque collegati, deve essere disponibile una capacità volumetrica, in serbatoi fissi, di cento metri cubi, al netto di quella già impegnata ai sensi dell'articolo 1 della legge 2 febbraio 1973, n. 7 e successive modificazioni. Per i soggetti di cui al comma 1, titolari di più concessioni, ai fini della determinazione della disponibilità residua, si fa riferimento alla capacità totale di tutti i serbatoi fissi, alla capacità totale già impegnata e alla totalità degli impianti di distribuzione esistenti. La disponibilità residua è ripartita proporzionalmente alla capacità volumetrica delle singole concessioni.

ART. 11.

1. Alla copertura degli oneri di cui alla presente legge valutati in lire 12 miliardi nell'esercizio 1989 e 20 miliardi an-

nui a partire dall'esercizio 1990, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989, all'uopo utilizzando, quanto a lire 12 miliardi nell'esercizio 1989, 18 miliardi nell'esercizio 1990 e 18 miliardi nell'esercizio 1991, le disponibilità dell'accantonamento « Ministero dell'ambiente - Incentivi finalizzati alla riconversione a gas metano dei trasporti pubblici urbani nei centri storici - » e quanto a lire 2 miliardi nell'esercizio 1990 e 2 miliardi nell'esercizio 1991, utilizzando quota parte delle disponibilità dell'accantonamento « Ministero del turismo e dello spettacolo - Agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati - ».