

CAMERA DEI DEPUTATI N. 278

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FORMENTINI, AIMONE PRINA, ANGHINONI, ARRIGHINI, ASQUINI, MAURIZIO BALOCCHI, BAMPO, BERTOTTI, BONATO, BORGHEZIO, BOSSI, BRAMBILLA, CALDEROLI, CASTELLANETA, CASTELLI, CO-MINO, CONCA, DOSI, FARASSINO, FLEGO, FORMENTI, FRAGASSI, FRONTINI, GNUTTI, ALDA GRASSI, LATRONICO, LAZZATI, LEONI OR-SENIGO, MAGISTRONI, MAGNABOSCO, ANTONIO MAGRI, GIANMARCO MANCINI, MARONI, MATTEJA, MAZZETTO, MEO ZILIO, METRI, MI-CHIELON, NEGRI, ONGARO, OSTINELLI, PADOVAN, PERABONI, PE-TRINI, PIOLI, PIVETTI, POLLI, PROVERA, ROCCHETTA, LUIGI ROSSI, MARIA CRISTINA ROSSI, ORESTE ROSSI, SARTORI, TERZI, VISENTIN

Norme per incentivare l'uso di veicoli a motore alimentati
con carburanti con minori effetti inquinanti

Presentata il 23 aprile 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — Facciamo chiarezza una volta per tutte sulla pre-sunta pericolosità ambientale dei propul-sori a ciclo *diesel*. Cattiva informazione, ignoranza dei fatti, pressapochismo sia dei governi demandati a compiere delle scelte, sia di alcuni tecnici timorosi di perdere protezioni inossidabili, hanno decretato, immolandolo sull'altare dell'ecologismo dell'ultima ora, dei verdi d'assalto, del

« non uso » della ragione, l'estinzione delle autovetture *diesel* in Italia.

Se scorriamo i dati riguardanti le im-matricolazioni di vetture *diesel* sul mer-cato interno negli ultimi 10 anni, e in particolar modo quelli riguardanti il primo quadrimestre del 1990, vediamo che dopo un notevole incremento delle vendite, che ha toccato la punta massima nel 1987 con una quota di mercato pari

al 25 per cento abbiamo assistito ad una progressiva diminuzione, (merito anche delle dissennate campagne denigratorie, del carico fiscale e del prezzo del gasolio) che ha raggiunto nel 1988 una quota pari al 18,53 per cento, nel 1989 l'11,44 per cento, con una diminuzione rispetto all'anno precedente del 33,24 per cento e che è continuata anche nel 1990 raggiungendo nel primo quadrimestre una penetrazione del 6,41 per cento con una riduzione rispetto al medesimo periodo del 1989 del 50,3 per cento.

Tutto questo mentre in altri paesi europei, certamente sensibili ai problemi ambientali, il *diesel* incontra sempre più i favori dell'utenza. In Belgio, si è passati da una percentuale di vendite del 31 per cento nel 1988 al 35,2 per cento del 1989, in Francia dal 23 per cento al 29,8 per cento, in Austria del 24,6 per cento. Merito soprattutto di una corretta informazione basata su cifre e confronti, non il risultato di frettolose e rabberciate campagne d'autunno o d'inverno che hanno individuato nel *diesel* la quintessenza di tutti i mali ambientali.

Il propulsore a ciclo *diesel* è intrinsecamente più « pulito » di un motore a benzina, poiché ammette che si producano combustioni anche in eccesso di aria (e quindi di ossigeno), questo non suscita particolari problemi per quanto riguarda le emissioni di monossido di carbonio. Si può quindi affermare che i gas di scarico di un motore *diesel* hanno una minor quantità di componenti nocive rispetto ai propulsori a ciclo Otto.

In particolare, è accertato che, ponendo pari a 100 l'emissione di monossido

di carbonio, idrocarburi e ossidi di azoto di un motore a benzina, le quantità delle stesse sostanze riscontrate nei gas di scarico di un *diesel* sono rispettivamente pari a 12,17 e 35. Ciò vuol dire che la « potenzialità » inquinante del motore a gasolio è inferiore rispetto a quella del motore a benzina dell'88 per cento per quanto riguarda il monossido di carbonio, dell'83 per cento per gli idrocarburi e del 65 per cento per gli ossidi di azoto.

Per quanto riguarda il cosiddetto, inconfondibile « fumo nero », la sua riduzione può essere ottenuta semplicemente controllando periodicamente i valori di fumosità dello scarico. Per questa ragione il presente progetto si propone di diminuire gli attuali valori di opacità riducendoli a 40 per cento per i veicoli nuovi (in luogo del 50 per cento) e 60 per cento per quelli già in circolazione (in luogo del 70 per cento).

Per quanto riguarda il GPL e il metano, dal punto di vista ambientale hanno, rispetto alla benzina, il grande vantaggio di essere costituiti da pochi idrocarburi privi di impurità. La loro combustione non emette, quindi, composti sconosciuti o indesiderati e offrono anche l'opportunità di una ridotta produzione di anidride carbonica.

L'articolo 2 della presente proposta, prevede la soppressione delle sovrattasse per i propulsori *diesel* e per quelli a ciclo Otto alimentati a GPL o metano, in relazione alle caratteristiche intrinseche di tali tipi di carburante la cui composizione chimica ed i composti da essa generati presentano valori di pericolosità decisamente minori.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1993, il contenuto massimo di zolfo ammesso in tutto il gasolio e gli olii, combustibili commercializzati in Italia è fissato allo 0,05 per cento in peso.

ART. 2.

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, la sovrattassa annua prevista per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose azionati con motore *diesel* a prescindere dall'anno di prima immatricolazione degli stessi, è soppressa.

2. La soppressione della sovrattassa di cui al comma 1 è subordinata all'effettuazione dei controlli sulle emissioni dello scarico, che devono rientrare nei limiti previsti dalla direttiva 91/441/CEE del Consiglio del 26 giugno 1991.

3. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, la tassa speciale per gli autoveicoli alimentati a GPL e metano istituita dalla legge 21 luglio 1984, n. 362, è soppressa.

ART. 3.

1. Il Ministro dei trasporti, con decreto da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge:

a) individua gli enti, gli organi e gli uffici pubblici competenti per la effettuazione dei controlli di cui al comma 2 dell'articolo 2;

b) stabilisce i requisiti e le procedure per la concessione ad officine private della autorizzazione ad effettuare i controlli di cui al comma 2 dell'articolo 2;

c) fissa i termini e le modalità per l'effettuazione dei controlli medesimi.

2. Il soggetto che effettua il controllo è tenuto, in caso di esito favorevole dello stesso, a rilasciare apposita certificazione che deve essere conservata fino al successivo controllo ed esibita a richiesta delle autorità di polizia. In caso di circolazione del veicolo privo della predetta certificazione, si applica l'ammenda da lire 400.000 a lire 1.500.000.