

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore BOSSI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 SETTEMBRE 1990

Provvedimenti tesi ad incentivare la diffusione di veicoli  
alimentati con carburanti meno inquinanti

ONOREVOLI SENATORI. – Facciamo chiarezza una volta per tutte sulla presunta pericolosità ambientale dei propulsori 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 immatricolazioni di vetture *diesel* sul mercato interno negli ultimi 10 anni, e in particolar modo quelli riguardanti il primo quadrimestre del '90, 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 e 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 am-

bientali, 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 la percentuale raggiunta è 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, poichè 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 disegno di legge 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 essi 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 ad essa offrono anche l'opportunità di una ridotta produzione di anidride carbonica.

L'articolo 2 del presente disegno, prevede la riduzione delle sovrattasse per i propulsori *diesel* e la soppressione per quelli a ciclo Otto alimentati a GPL o metano, in relazione alle caratteristiche intrinseche di tali tipi di carburante, dato che la composizione chimica di essi e dei composti da essi generati presentano valori di pericolosità decisamente minori.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1992 il contenuto massimo di zolfo ammesso nel gasolio e negli oli combustibili commercializzati in Italia è fissato allo 0,15 per cento in peso. Con decorrenza dal 1° gennaio 1993 il contenuto massimo di zolfo ammesso per il gasolio e gli oli 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*, di cui all'articolo 8 del decreto-legge 8 ottobre 1976, n. 691, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1976, n. 786, e successive modificazioni, è stabilita in lire 10.000 per ogni CV di potenza fiscale del motore.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, la tassa speciale per gli autoveicoli alimentati con gas di petrolio liquefatti (GPL) o con gas metano, istituita dalla legge 21 luglio 1984, n. 362, è soppressa.

## Art. 3.

1. Le lettere A e B del primo comma dell'articolo 2 del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 febbraio 1971, n. 323, sono sostituite dalle seguenti:

«A. - *Veicoli nuovi*: all'atto della omologazione del tipo oppure alla visita e prova

per l'ammissione alla circolazione di un singolo esemplare:

- 35 per cento per gli autobus urbani;
- 40 per cento per tutti gli altri veicoli.

B. - *Veicoli in circolazione:*

- 55 per cento per gli autobus urbani;
- 60 per cento per tutti gli altri veicoli.»

#### Art. 4.

1. È fatto obbligo ai proprietari di autoveicoli anche promiscui adibiti al trasporto di persone o cose azionati da motore *diesel* di sottoporre gli autoveicoli stessi al controllo delle emissioni nell'atmosfera.

2. Il Ministro dei trasporti, con decreto da emanarsi entro 30 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 1;

b) stabilisce i requisiti e le procedure per la concessione ad officine private della autorizzazione ad effettuare i controlli di cui al comma 1;

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

3. 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 di lire 400.000 a lire 1.500.000.