CAMERA DEI DEPUTATI N. 3856

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

PIRO, RAVASIO, PATRIA, SARTI ARMANDO

Presentata il 18 giugno 1986

Soppressione della tassa speciale sulle autovetture e autoveicoli alimentati a metano

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il recente rapporto dell'AIE – Agenzia internazionale per l'energia – ha messo nuovamente in evidenza il grave fatto che in Italia, a differenza degli altri Paesi industrializzati, la situazione energetica è seria ed allarmante, non essendosi modificato lo squilibrio fra consumo e produzione energetica interna, e non essendo stata adottata una efficace politica di strategia di sostituzione del petrolio.

Questa situazione potrebbe aggravarsi anche in relazione all'attuale favorevole congiuntura petrolifera internazionale con i suoi riflessi incentivanti i consumi, a costi più bassi, con conseguente ulteriore rallentamento della ricerca e dell'impiego di fonti energetiche alternative.

La raccomandazione dell'AIE, che tra l'altro è contenuta anche nel Piano energetico nazionale, di diversificare le fonti di approvvigionamento, con particolare e maggiore ricorso al gas naturale, accompagnata da misure di conservazione e di risparmio, sembra non venire colta nel suo pieno valore e significato.

Il nostro sottosuolo fornisce il 50 per cento del gas naturale, comunemente chiamato metano, che viene impiegato nei diversi settori: industriale, civile e autotrazione e le sue caratteristiche sono altamente positive essendo privo di zolfo e di altri aromatici, per cui la sua combustione non provoca fumi e inquinamenti.

La formula chimica del gas naturale o metano è CH4, da qui la sua purezza.

Con tali caratteristiche, il metano risulta essere un carburante ideale per i motori, infatti essendo gassoso brucia in modo perfetto senza lasciare residui solidi in camera di scoppio; è anche un combustibile oltre che un carburante e può quindi essere utilizzato nei motori *diesel*. Ha un numero di ottani molto elevato (oltre 120) e non richiede quindi additivi antidetonanti, costosi e nocivi alla salute. Essendo gassoso non ha problemi di miscelazione, vaporizzazione o volatilità come la benzina e non provoca inconvenienti nelle partenze a freddo come l'alcool metilico. Ha un potere calorifico abbastanza elevato (circa 8.500 calorie contro 7.800 della benzina), quindi con un metro cubo di metano si possono percorrere più chilometri che a benzina.

È un carburante « pulito » o comunque è il più pulito, per l'assenza delle emissioni di particolati, di anidride solforosa e piombo tetraetile.

Non si può dire altrettanto di altri carburanti che vanno per la maggiore, come le benzine e il gasolio: documentazioni, studi e ricerche hanno ampiamente dimostrato come le benzine, anche senza piombo, contengano numerosi composti cancerogeni come il benzene, mentre le emissioni dei veicoli *diesel* sono cariche di anidride solforosa, che è alla base delle piogge acide e di particolati, riconosciuti come notevolmente più cangerogeni dei composti nocivi delle benzine.

Una recente indagine condotta dalla regione Emilia-Romagna ha presentato l'aspetto terrificante dell'inquinamento di una città come Bologna, sulla quale cadono ogni giorno 3 quintali di piombo tetraetile mentre le emissioni di ossido di carbonio superano le 200 tonnellate, l'ossido di azoto le 20 tonnellate, gli aldeidi 3,5 quintali e l'anidride solforosa supera le 3-4 tonnellate.

Recentissimi studi fatti negli USA sulle emissioni derivanti dai trasporti, hanno rilevato l'immissione nell'arco di un anno di 68,5 milioni di tonnellate di monossido di carbonio e oltre 9 milioni di tonnellate di ossido di azoto.

Per capire la gravità dei guasti provocati all'ambiente e alla salute e che ricadono sulla collettività e sui bilanci di tutti gli enti pubblici con in testa lo Stato, non occorre ricercare testi specifici. È sufficiente ricordare quanto emerso al recente convegno mondiale organizzato dalla Fondazione Ramazzini nell'ottobre 1985 e quello che l'OCDE e l'ENEA stanno organizzando per il prossimo autunno, nel tema specifico.

Attualmente in Italia sono in esercizio 230 stazioni di rifornimento, è in programma il raddoppio della rete distributiva su tutto il territorio, in particolare nel centro-sud, nonché la costruzione di 30 stazioni sulle autostrade, che saranno realizzate dall'AGIP.

Oggi vi sono circa 350.000 utenti, che dovrebbero aumentare conseguentemente all'ampliamento della rete distributiva.

Il metano come carburante viene impiegato prevalentemente da utenti privati, ma comincia a diffondersi l'uso anche per i mezzi di trasporto pubblico con il sistema Dual-Fuel (gasolio-metano) o a tutto-metano, sempre con l'utilizzo di motori *diesel*. Con tali sistemi il gasolio viene sostituito dal 60 all'80 per cento nel primo caso o totalmente nel secondo, con evidenti vantaggi sul piano ambientale.

I più convinti alla necessità di incentivare l'uso di carburanti « puliti » diversificando nel contempo l'impiego di fonti energetiche alternative, sembrano essere Paesi quali la Nuova Zelanda il cui Governo concede sussidi, a fondo perduto, alle imprese che costruiscono impianti di distribuzione ed agli stessi utenti che trasformano l'alimentazione del proprio veicolo facendolo funzionare a metano, mentre altre iniziative similari incentivanti sono adottate negli USA, in Brasile, Argentina, Canada, Iran, ecc. In Italia, purtroppo, non esistono programmi in tal senso e l'andamento del mercato continua a dare dei segni negativi.

Occorre quindi, per dare corpo al programma di sviluppo di tale carburante e favorirne la penetrazione, mettere a punto idonei incentivi.

Da qui discende la necessità della presentazione della seguente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. La tassa speciale a favore dell'erario sulle autovetture alimentate a metano, istituita con la legge 21 luglio 1984, n. 362, articolo 2, è soppressa.

ART. 2.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire cinquanta miliardi, si fa fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1986.

ART. 3.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale.*