

Carburante senza piombo Additivi a ruota libera?
Oltre 13 milioni di autoveicoli Polemica aperta sulla nocività
potrebbero già adottarlo di tolueni e xileni. Le diverse
L'intesa Ruffolo-Fiat-petrolieri posizioni delle Compagnie

La via italiana alla benzina

Benzina ecologica, pulita, verde. Tutti termini impropri per un carburante che in realtà è soltanto senza piombo. Un giudizio negativo? Certamente no, visto che questo composto ha per lo meno il vantaggio di eliminare il piombo, da tutti riconosciuto come uno dei più deleteri inquinanti dell'atmosfera e un avvelenatore (e decisamente cancerogeno) della nostra salute. Per la benzina senza piombo, dunque, un primo risultato non trascurabile. Ma, lo diciamo subito, questo non è sufficiente a tacitare la polemica in corso sul suo utilizzo. Tale carburante, infatti, non può contemplare l'eliminazione di altri ingredienti, quali gli idrocarburi aromatici (peraltro contenuti anche nella Super tradizionale) che da più parti vengono accusati di essere ugualmente pericolosi. Anzi, è proprio la necessità di aumentarne la presenza, per compensare la perdita in ottanti dovuta all'eliminazione del piombo, a prestare il fianco alle critiche più accese. Gli aromatici producono allo scarico polinucleari da combustione sicuramente nocivi, per stessa ammissione - per esempio - dell'amministratore delegato della Eni.

Ad ovviare a questo inconveniente dovrebbero essere: un controllo severo sulle quantità ammesse nella produzione di benzina senza piombo e l'adozione della marmitta catalitica, il cui compito è proprio quello di filtrare - e quindi trattare - questi combustibili. Ora, sulla questione dei limiti da assegnare agli additivi aromatici in Cee - da cui

che si parla di questi dispositivi. Le loro funzioni sono più che note ed anche i relativi metodi e costi di produzione. Nell'87 la Fiat tromboneggiava sull'impossibilità, finanziaria, di adottarli. A distanza di poco più di un anno, il 1° dicembre dell'88, la stessa casa automobilistica torinese annunciava alla Camera che entro 3 anni sarebbero state costruite auto con marmitta catalitica. Otto mesi dopo, infine, l'accordo per adeguare tutto il parco veicoli - anche quello circolante - entro il 1° ottobre 1991 anticipando persino le scadenze previste dalla normativa Cee («per le cilindrate intermedie, tra 1400 e 2000 cc, i limiti sulle emissioni entreranno in vigore tra il 1991 e

il 1993; le altre cilindrate hanno scadenze antecedenti»). Ebbene, tutto questo preambolo sta alla base di una domanda che sorge spontanea: è possibile che improvvisamente la Fiat si trovi in condizioni di fare ciò che un anno fa riteneva assolutamente impossibile? O non sono forse gli accodi di sugli incentivi, che il ministro Ruffolo ha dovuto sottoscrivere (riduzione dell'Iva al 4%, imposizione di un controllo annuale per i diesel e biennale per i veicoli a benzina, rifinanziamento della legge che incentiva lo svecchiamento dei veicoli adibiti a trasporto pubblico), a rendere «reale» il presunto «miracolo»?

In ogni caso, come si dice-

va, l'accordo segna un passo importante che contribuisce a prospettare un futuro ambientale un po' meno inquinato. Secondo uno studio - condotto dalla Fiat e presentato in aprile dello scorso anno - oltre la metà degli allora 24 milioni di veicoli circolanti possono utilizzare benzina senza piombo senza particolari inconvenienti, ma sempre adottando alcuni accorgimenti quali evitare accelerazioni brusche, percorrenza di lunghi tratti ad alta velocità (sola per una fascia di veicoli, nella quale sono comprese le Fiat 500, 126 e Panda, si consiglia di mischiare tre quarti di benzina «verde» a un quarto di Super con piombo). Ebbene se tutti i circa 13.602.000 veicoli

Marmitta catalitica: incentivi agli utenti?

La lettera d'intenti firmata mercoledì dal ministro uscente all'Ambiente, Giorgio Ruffolo, e l'amministratore delegato Fiat, Romiti, i presidenti di AgipPetroli, De Vita, e Unione industrie petrolifere, Moratti, contempla anche una serie di incentivi per l'utente automobilista. Oltre al deprezzamento della benzina senza piombo (si parla di 1320 lire al litro contro le attuali 1385), si parla di assegnazione di buoni benzina pari all'80% del costo del «retrofit» - ovvero del dispositivo che garantisce la regolarità della carburazione da applicare alle vecchie auto senza accompagnamento della pompa ad iniezione - e della sonda Lambda (controlla il rapporto della composizione del gas di scarico). Il costo medio di tali installazioni si aggira tra le 600 e le 700 mila lire. In alternativa si prevede l'abbassamento dell'Iva dal 19 al 4%.

Cee: da ottobre grosse cilindrate solo «ecologiche»

La direttiva Cee varata a Bruxelles per il graduale annullamento delle emissioni di piombo tetraetile prevede alcune tappe intermedie. Fra queste l'imposizione ad applicare entro il 1° ottobre nuove generazioni di motori capaci di ridurre fino al 70% il tenore delle emissioni su tutte le auto già in produzione di cilindrata superiore ai 2000 cc. Le «ammiraglie» europee, in particolare, non potranno emettere più di 25 grammi di ossido di carbonio, 6,5 di masse combinate di idrocarburi e ossidi d'azoto, 3,5 dei velenosissimi ossidi d'azoto.

«Unleaded» l'Italia il paese europeo più caro

In assoluto, è stato più volte ribadito, nella graduatoria dei paesi europei in cui è stata adottata la benzina senza piombo, l'Italia è quella che adotta il prezzo più alto. Maggiore rispetto, persino, alla benzina con piombo, il più economico a quello adottato in Germania federale dove peraltro si ha la maggiore percentuale di consumo (45%) segnalata dalla Svizzera, dall'Inghilterra, dall'Olanda. Quelli che hanno applicato la maggiore detrazione sono l'Austria con 83 lire/litro e la Francia - anche se è stato l'ultimo a introdurre questo carburante - con 80 lire di differenza tra «unleaded» (senza piombo) e Super con piombo.

Gas di scarico Sotto accusa I motori diesel

Da alcuni mesi a Roma e Milano vengono tenuti sotto controllo i tubi di scarico dei veicoli. Secondo le indagini condotte nelle due città - a maggior concentrazione di traffico e quindi di emissioni nocive - i maggiori inquinanti sono risultati i motori Diesel: 5 su 10 a Milano e 4 su 10 a Roma. In generale la colpa è da ricercarsi negli iniettori da regolare e nei filtri troppo usurati. Perfettamente in regola con i limiti sono invece i grandi pullman; quasi tutti fuorilegge i camioncini, soprattutto se vecchi.

Benzina senza piombo/Benzina Super - Confronti

Prezzi all'1 aprile '89 (L./litro)	GERMANIA		REGNO UNITO		OLANDA		SVIZZERA		AUSTRIA		ITALIA	
	Senza pb	Super	Senza pb	Super	Senza pb	Super	Senza pb	Super	Senza pb	Super	Senza pb	Super
Prezzo al netto imposte	340	339	351	330	372	367	350	346	376	389	361	340
Imposte	524	591	526	597	679	724	465	533	508	578	1.024	1.020
Prezzo al consumo	864	930	877	927	1.051	1.091	815	879	884	967	1.385	1.360
% vetture circolanti con marmitta catalitica rispetto vetture a benzina	14	-	-	-	-	-	22	-	13	-	-	-
% consumi benzina senza pb rispetto consumi totali di benzina	45	-	2	-	25	-	35	-	35	-	0,6	-

N.B.: la bassa percentuale del Regno Unito è determinata dalla distribuzione di benzina Super «tradizionale» a bassissimo contenuto di piombo (0,15).

L'industria petrolifera Proposta dall'azienda di Stato
chiede: defiscalizzazione un «osservatorio nazionale»
e riduzione del prezzo finale per il controllo periodico
per incentivare il consumo dei contenuti di aromatici

Quelle venticinque lire in più e le pompe si tengono il pieno

In tempi in cui le tematiche legate all'ecologia e al rispetto dell'ambiente interessano le grandi masse anche in Italia, le fortune della benzina senza piombo restano nel limbo delle buone intenzioni. Sia ben chiaro, la benzina c'è, già se ne produce in notevole quantità ed è anche relativamente ben distribuita. Eppure - e qui sta la vera contraddizione - se ne

vende pochissima. Il famoso carburante, più noto come benzina «pulita», infatti, costa notevolmente di più di quello tradizionale con piombo, a causa degli onerosi investimenti per la produzione e la distribuzione (rigorosamente separata). Questo almeno affermano a chiare lettere gli industriali petroliferi italiani che chiedono, di conseguenza, una adeguata defiscalizzazione onde abbatterne il prezzo al pubblico e incentivare così l'acquisto. In prima fila c'è sicuramente l'azienda di Stato, l'AgipPetroli, del gruppo Eni, mette infatti in evidenza quanto il settore sia stato veloce ad adottare le misure necessarie per adeguare anche il nostro territorio alle direttive Cee sull'abbattimento delle emissioni nocive degli autoveicoli (ricordiamo che le prime sono state emanate nel 1985 e soltanto nel 1988 recepite dal nostro ordinamento con il decreto ministeriale 214 del 25 maggio) e, per contro, quanto sia invece lento e farraginoso il cammino della seconda indispensabile fase: la riduzione dell'imposta di fabbricazione, peraltro già adottata dai principali paesi europei.

Fin dall'uscita della direttiva Cee, l'AgipPetroli si era preparata ad affrontare il mercato predisponendo le misure necessarie a livello di raffinazione e di distribuzione, sia in termini di investimento, sia di assetto tecnico degli impianti di distribuzione. Del resto, la stessa industria petrolifera italiana è oggi in condizione di produrre e distribuire benzina senza piombo in modo generalizzato sul territorio nazionale, assicurando la copertura integrale del circuito autostradale attraverso i 6000 punti vendita già attrezzati, di cui due terzi appartengono alla rete carburanti della azienda di Stato.

Se tale notizia ci allarga il cuore e lascia prevedere un futuro meno inquinato - soprattutto nelle grandi aree urbane ove si concentra il più alto tasso di emissioni nocive da traffico veicolare - lo sforzo dell'industria petrolifera sembra però destinato a non sortire particolari effetti. Il consumo della benzina senza piombo - dicono gli esperti del Gruppo Eni - non potrà decollare a causa del maggior prezzo di questa benzina rispetto alla Super con piombo: + 25 lire per litro, maggiorazione derivante dai costi dei processi industriali e di distribuzione. Il risultato è quello di lasciare invenduto gran parte di questo carburante.

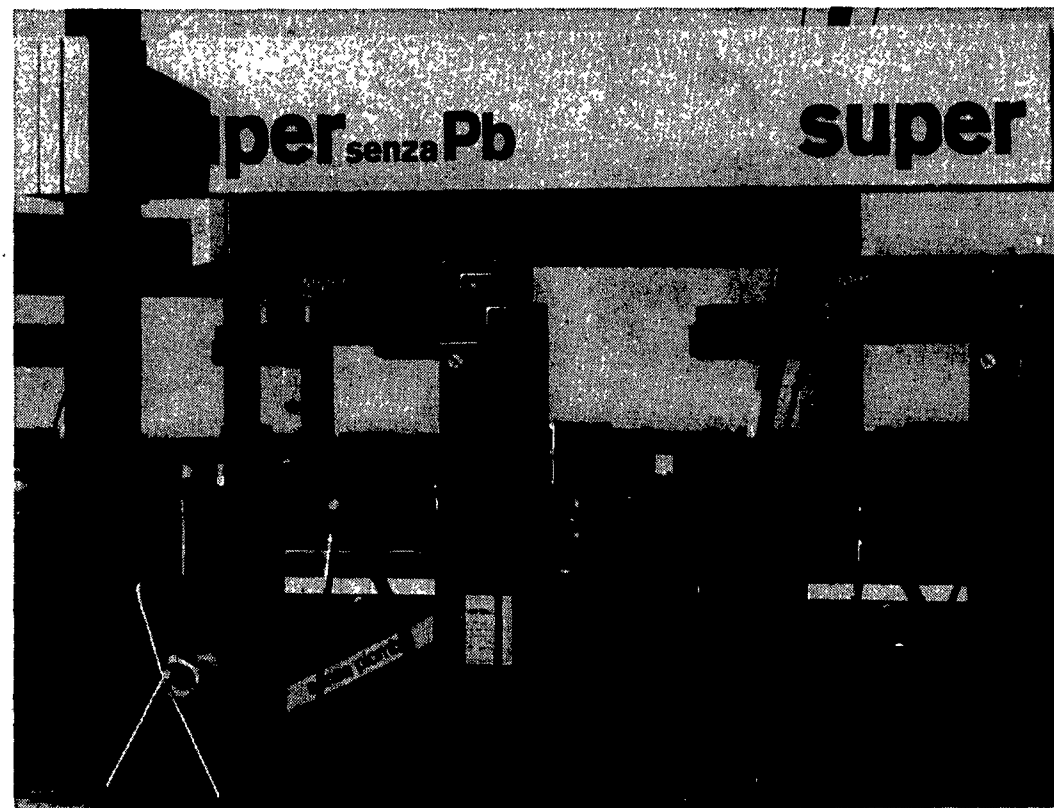
Una soluzione, abbastanza indolore, però ci sarebbe: andare incontro alle esigenze di economia dell'industria petrolifera mediante una semplice manovra fiscale che preveda la riduzione dell'imposta di fabbricazione, in modo da compensare i maggiori costi di produzione e distribuzione di questa benzina e nel contempo incentivare il consumo attraverso una riduzione del prezzo finale di almeno 50 lire al litro rispetto a quello della benzina Super con piombo.

Ma è indubbio che una scelta di questo tenore costituirebbe una forte diminuzione delle entrate nelle casse dello Stato. A tale facile constatazione che sicuramente costituisce un ostacolo alla maggiore diffusione

ne della benzina senza piombo, le compagnie petrolifere contrappongono un altrettanto facile manovra correttiva che «salvaguarderebbe anche il gettito dell'Erario: un modesto recupero sulle imposte di fabbricazione, e quindi sul prezzo al pubblico, della benzina Super con piombo o, eventualmente, dei gasoli di 5/10 lire al litro». A conforto di questa proposta, l'azienda di Stato, ad esempio, porta l'esperienza di diversi paesi europei nei quali tale assetto fiscale e di prezzi al consumo è stato adottato contestualmente - se non addirittura in anticipo - all'applicazione delle direttive Cee sulla diffusione della benzina pulita. La cronaca dice infatti che i consumi hanno subito una forte accelerazione.

Un altro elemento che l'industria petrolifera tiene a sottolineare è la corrispondenza tra la diffusione generalizzata di benzina senza piombo e l'espansione delle vetture dotate di marmitta catalitica. È noto infatti che senza la prima condizione, la seconda non può esistere in quanto tali veicoli possono funzionare solo e unicamente con benzina pulita. Ebbene, in questa ottica di reazione a catena, è dimostrato che nei vari paesi europei dove si è ridotto il prezzo della benzina senza piombo, quasi automaticamente si è incentivato il consumo e insieme a questo si è innescato un «processo inarrestabile» verso l'acquisto di vetture dotate di marmitta catalitica (anche in assenza di campagne promozionali specifiche delle case automobilistiche). In base a tutto ciò, l'industria petrolifera ritiene che l'attuazione della manovra fiscale proposta possa generare «gli stessi benefici effetti sull'ambiente già ottenuti in Europa», tenendo conto che «le caratteristiche della benzina senza piombo venduta in Italia si allineano a quelle europee».

È questo un altro argomento sul quale esiste una considerevole confusione. Molte voci, molte notizie anche tra loro contrastanti e a volte allarmistiche, hanno contribuito a rendere più fo-



Una stazione di servizio, sul raccordo tra Autosole e A2, già attrezzata con erogatore di benzina senza piombo.