

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3654

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GRILLI, SOLAROLI, SERAFINI MASSIMO, MONTECCHI, MONTANARI FORNARI, SERRA, MASINI, FILIPPINI GIOVANNA, BARBIERI, ANGELINI GIORDANO, PRANDINI**

*Presentata il 16 febbraio 1989*

### Soppressione della sovrattassa speciale sugli autoveicoli alimentati a gas metano

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge relativa alla soppressione dell'imposta applicata sul gas metano utilizzato per l'autotrazione di cui al disegno di legge governativo n. 1364, divenuto legge 21 luglio 1984, n. 362, cosiddetta superbollo, è giustificata dal fatto che il provvedimento sta portando alla progressiva eliminazione dell'uso di tale combustibile nella motorizzazione civile, quando invece sarebbe indispensabile, di fronte alla drammatica situazione ambientale in cui versano i centri urbani, incentivarne l'uso date le particolari caratteristiche antinquinanti.

Le motivazioni all'origine di una nuova disciplina fiscale a cui è stato sottoposto il gas metano e il gas di petrolio

liquefatto (GPL) erano riferite alla opportunità di far cessare il travaso clandestino del GPL dai contenitori adibiti all'uso domestico e di riscaldamento ad ambienti civili che provocava una sostanziale perdita per l'erario.

Il problema era ed è del tutto estraneo al gas metano il quale richiede, per l'uso nell'autotrazione, la compressione fino a 200 atmosfere che possono produrre solamente appositi impianti autorizzati.

Purtroppo, con l'applicazione del superbollo sul gas metano per autotrazione si è innescata una crisi, attraverso la costante riduzione dei veicoli predisposti a tale uso e dei relativi consumi, benché dal 1984 al 1988 abbiamo assistito ad un

aumento complessivo del parco automobilistico che passa da 20.887.850 a circa 25.000.000 di autoveicoli, e mentre si è registrata una notevole espansione dei veicoli predisposti all'uso di petrolio liquefatto e dei relativi consumi.

La situazione allo stato attuale è riassunta nell'allegata tabella.

Con la nuova disciplina fiscale prevista dalla legge n. 362 del 1984, che ha sostituito l'imposta di fabbricazione, gli utenti vengono stimolati ad abbandonare l'uso del gas metano in quanto i vantaggi si sono talmente ridotti da non compensare l'investimento richiesto per dotarsi delle apparecchiature indispensabili, mentre gli svantaggi dovuti alla perdita del 10 per cento di potenza del motore, al notevole incremento del peso dei serbatoi, alla ridotta autonomia ed ad una rata di rifornimento del tutto carente sono rilevanti. E tutto ciò pesa particolarmente per chi usa l'automobile anche spesso, ma su brevi tragitti (città) e su chi avendo da compiere lunghe percorrenze (autostrade) non trova una comoda rete di impianti di rifornimento. Perdurando questa situazione del settore della autotrazione a metano, si blocca il programma di espansione del servizio predisposto dalla SNAM, che prevedeva la costruzione di 300 centrali di rifornimento,

soprattutto nel Mezzogiorno, delle quali 30 sulle autostrade e superstrade, e si riduce l'uso di un combustibile che può contribuire al risanamento dell'ambiente e alla protezione della salute dei cittadini, vanificando anche ogni incentivazione alla utilizzazione nella motorizzazione civile e nei trasporti pubblici del gas metano ad uso autotrazione e riducendo la necessaria diversificazione delle fonti energetiche e l'abbattimento del consumo di petrolio e derivati.

Va ancora sottolineato che il superbollo sui veicoli a gas metano è tanto più iniquo se si considera che la difficoltà di rifornimento dovuta alla presenza di sole 231 centrali, prevalentemente installate al nord (nessuna delle quali sulle autostrade), costringe l'utente ad utilizzare dal 15 al 20 per cento di benzina, mentre il GPL, essendo diffuso su tutto il territorio nazionale, sulle autostrade e superstrade, gode di indubbi maggiori vantaggi per cui si giustifica la proposta differenziazione di trattamento.

Per tutti questi motivi si propone la soppressione del superbollo e si sottolinea che sarebbe stato eventualmente più giusto e corretto, per il gas metano utilizzato nell'autotrazione, mantenere la tassa di fabbricazione soppressa con l'entrata in vigore dell'attuale regime.

## TABELLA.

Anno 1984	—	veicoli a gas metano n. 280.000	—	consumi mc. 294 milioni
Anno 1985	—	veicoli a gas metano n. 261.000	—	consumi mc. 289 milioni
Anno 1986	—	veicoli a gas metano n. 252.000	—	consumi mc. 281 milioni
Anno 1987	—	veicoli a gas metano n. 243.000	—	consumi mc. 278 milioni
Stima 1988	—	veicoli a gas metano n. 229.000	—	consumi mc. 262 milioni
Anno 1984	—	veicoli a G.P.L. n. 716.078	—	consumi litri 700.000.000
Anno 1985	—	veicoli a G.P.L. n. 878.000	—	consumi litri 1.263.856.000
Anno 1986	—	veicoli a G.P.L. n. 1.032.000	—	consumi litri 1.499.599.000
Anno 1987	—	veicoli a G.P.L. n. 1.230.000	—	consumi litri 1.786.241.000
Stima 1988	—	veicoli a G.P.L. n. 1.523.000	—	consumi litri 2.211.920.000

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. La tassa speciale sugli autoveicoli alimentati a gas metano, istituita con l'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362, è soppressa.

## ART. 2.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge valutato in lire 25 miliardi per l'anno 1989, si fa fronte mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro all'uopo utilizzando l'accantonamento « Esenzione di imposta sugli accantonamenti bancari per rischi verso Paesi in via di sviluppo ».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

## ART. 3.

1. In conseguenza di quanto previsto dagli articoli 1 e 2, resta stabilito che i proprietari di autovetture alimentate a gas metano sono autorizzati a detrarre, all'atto della denuncia IRPEF relativa all'anno fiscale 1989, un importo pari all'intero ammontare della tassa speciale di cui all'articolo 1 versata nel corso dell'anno 1989 prima dell'entrata in vigore della presente legge.

## ART. 4.

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