

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3860

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CASTAGNETTI PIERLUIGI,  
DE CAROLIS, LUSETTI, PERANI, TORCHIO**

*Presentata il 27 aprile 1989*

**Soppressione della tassa speciale  
sulle autovetture e autoveicoli a metano**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Lo stato di crisi del settore metano per autotrazione è determinato, tra le altre concause, anche dall'introduzione dell'imposta (superbollo) di cui al disegno di legge governativo presentato il 5 marzo 1984 e divenuto legge 21 luglio 1984, n. 362. Tale provvedimento contribuisce alla progressiva eliminazione di tale combustibile nella motorizzazione civile privata e pubblica.

Nel 1984 il numero di veicoli circolanti era uguale a 280 mila per una complessiva erogazione di metano pari a 294 milioni di metri cubi; nel 1985 il numero dei veicoli era 261.000, con erogazione di metano pari a 289 milioni di metri cubi; nel 1986 furono 252.000 veicoli e il metano erogato pari a 281 milioni di metri

cubi; nel 1987, 243.000 veicoli, il metano erogato pari a 278 milioni di metri cubi.

Nel 1988 si stimano 229.000 veicoli circolanti per una erogazione di metano pari a 262 milioni di metri cubi. Confrontando, inoltre, i dati disponibili dei primi due mesi del 1989 si può senz'altro affermare che il *trend* negativo va consolidandosi: l'erogato del gennaio 1988 era di 21.505.832 metri cubi mentre nello stesso mese di quest'anno si è assestato su 19.455.413 metri cubi con una variazione negativa del 9,53 per cento; nel mese di febbraio 1989 l'erogato è stato pari a 18.927.310 metri cubi contro 21.476.963 metri cubi dello stesso mese dell'anno precedente con una variazione negativa dell'11,8 per cento.

La nuova disciplina fiscale prevista dalla legge n. 362 del 1984, che ha sostituito l'imposta di fabbricazione, contribuisce a stimolare gli utenti ad abbandonare l'uso del gas metano provocando una notevole riduzione dei vantaggi derivanti dall'uso del metano per autotrazione.

Infatti l'onere finanziario derivante dal « super-bollo » va a sommarsi agli svantaggi determinati dall'investimento oneroso richiesto per dotarsi delle apparecchiature indispensabili, della perdita del 10 per cento di potenza del motore, al notevole incremento del peso dovuto ai serbatoi, alla ridotta autonomia e ad una rete di rifornimento del tutto carente.

Tutto questo avviene in un momento in cui la questione ambientale, in generale, e la drammatica situazione in cui versano i centri urbani, in particolare, consiglierebbero l'uso di carburanti con particolari caratteristiche anti-inquinanti, e tra essi, certamente, si può annoverare il gas metano per l'assenza delle emissioni di particolati, di anidride solforosa e piombo tetraetile. Non si può dire altrettanto di altri carburanti, che vengono usati nella stragrande maggioranza dei casi, come la benzina e il gasolio: studi e documentazioni hanno ampiamente dimostrato come le benzine, anche quella 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 cancerogeni dei composti nocivi delle benzine.

I più convinti della necessità di incentivare l'uso dei carburanti « puliti » diver-

sificando 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. In Italia, purtroppo, non esistono programmi in tal senso e l'andamento del mercato continua a dare segni negativi.

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

Il perdurare della crisi del settore, al contrario, provoca il blocco del programma di espansione del servizio predisposto dalla SNAM che prevedeva la costruzione di 300 centrali di rifornimento, localizzate soprattutto nel Mezzogiorno, delle quali 30 su autostrade e superstrade. Inoltre il gettito derivante dalla soprattassa istituita dalla legge 21 luglio 1984, n. 362, possiamo, d'altro canto, ritenerlo esiguo essendosi attestato sull'ammontare di lire 33 miliardi nel 1985, 32 miliardi nel 1986, 31 miliardi nel 1987 e 35 miliardi nel 1988, ma l'importo relativo a questo ultimo anno è influenzato dalla legge finanziaria 11 marzo 1988, n. 67, che introdusse un aumento del 20 per cento della soprattassa.

Da queste considerazioni si evince l'esigenza di un esame approfondito della materia e la presentazione della seguente proposta di legge non è, e non vuole essere, che un primo passo in questa direzione.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

### ART. 1.

1. La tassa speciale a favore dell'era-rio sulle autovetture alimentate a metano, istituita con l'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362, è soppressa a decorrere dal 1° gennaio 1989.

### ART. 2.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 30 miliardi, si fa fronte per ciascuno degli anni 1989, 1990 e 1991 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989, all'uopo utilizzando l'accantonamento previsto alla voce « Ministero delle finanze - Esenzione di imposta sugli accantonamenti bancari per rischi verso Paesi in via di sviluppo ».

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

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato a stabilire, con propri decreti, le modalità di rimborso della tassa.