

CAMERA DEI DEPUTATI N. 5832

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BORTOLANI, FIANDROTTI, TASSONE, BOTTA, VISCARDI, CILIBERTI, SAPIO, DUCE, RICCI, DAL CASTELLO, ROSINI, BIANCHI, PICCIRILLO, BRUNI FRANCESCO, TORCHIO, GELPI, PRANDINI, CRISTONI, RINALDI, ARMELLIN, CARRUS, BORTOLAMI, ANTONUCCI, VECCHIARELLI, FRASSON, MENSORIO, RADI, SAMÀ, AIARDI, USELLINI, MANFREDI, PELLIZZARI, CARRARA, PATRIA, ZUECH, ZARRO, ZOPPI, ZAMBON, SAVIO, PIREDDA, AUGELLO, NAPOLI, GOTTARDO, D'ADDARIO, CRESCENZI, FARAGUTI, TARABINI, PERANI, SINESIO, RABINO, SANESE, BREDA, STEGAGNINI, CASTAGNETTI PIERLUIGI, BONSIGNORE

Presentata l'11 luglio 1991

Riduzione e controllo delle emissioni inquinanti nell'atmosfera e abolizione della tassa addizionale per le autovetture che adottano motori diesel

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta in oggetto trova la sua giustificazione in motivi di carattere economico, industriale ed insieme ecologico-energetico.

Il mercato dell'auto *diesel* è sceso a una punta negativa del 4 per cento rispetto alle vendite italiane di automobili, subendo un crollo negli ultimi tre anni. La responsabilità di tale situazione è da far

ascendere ad una penalizzazione che grava sui possessori di tali vetture costituita dal pesante superbollo, dai continui aumenti nei prezzi del gasolio, dal costo della assicurazione RC proporzionale ai cavalli fiscali corrispondenti alla maggior cilindrata necessaria nei *diesel* e quindi al venir meno della convenienza economica di un'auto *diesel* rispetto ad una analoga a benzina.

La tabella che riassume l'andamento che ha portato a questa situazione è la seguente:

PARAMETRI 1987

costo gasolio 600 lire/litro;

costo benzina 1.270 lire/litro;

costo superbollo (vetture 2.500 cm³)
650.000 lire.

In base a questi valori, il limite di convenienza, per ottenere analogia di costi *diesel*-benzina, si poneva intorno ai 10.000 chilometri.

PARAMETRI 1990

costo gasolio 1.136 lire/litro + 87 per cento rispetto 1987;

costo benzina 1.600 lire/litro + 26 per cento rispetto 1987;

costo superbollo 860.000 lire + 31 per cento rispetto 1987.

Il confronto è evidente. Il possessore di una vettura *diesel* subisce una svalutazione del suo capitale in misura di gran lunga superiore rispetto al possessore di un'auto a benzina. C'è di più: dopo sei o sette anni di vita l'auto *diesel* è praticamente invendibile.

Inoltre, un provvedimento di legge (come ventilato nell'accordo Ruffolo-Romiti) che prevede l'abolizione del superbollo limitatamente alle future vetture disinquinata, determinerebbe l'abbattimento totale ed immediato di circa 3 milioni di auto *diesel* circolanti.

Considerazioni.

Va chiarito che il fisco attualmente vede diminuire gli introiti dovuti al superbollo di una quota superiore ai 200 miliardi di lire all'anno, a causa della prematura demolizione di vetture a gaso-

lio, il cui numero supera di circa tre volte quello delle vetture nuove immesse in circolazione.

È altresì ormai ampiamente dimostrato che il motore *diesel* è molto meno inquinante di quello a benzina e in termini di emissioni di ossido di carbonio (CO) e di idrocarburi incombusti (HC) può essere considerato equivalente ad un motore a benzina catalizzato.

Il ventilato incentivo all'adozione di *retrofit* sul parco a benzina non sarebbe infatti più necessario con i motori *diesel* circolanti, poiché essi sono già meno inquinanti del risultato che si vuole ottenere con l'adozione del *retrofit* benzina.

In secondo luogo occorre conteggiare il risultato per la bilancia dei pagamenti e per la bolletta energetica del Paese rappresentati dal minor consumo delle auto a gasolio. La sostituzione in atto, di auto a gasolio con auto a benzina, comporta invece un aumento dei consumi del 30 per cento. Anche l'anidride carbonica e l'effetto « serra » subiscono incrementi di pari entità. Viceversa l'obiettivo enfatizzato dal Ministero dell'ambiente prevede un abbattimento minimo in tutti i processi di combustione pari al 20 per cento; il turbodiesel è già intrinsecamente preposto a raggiungere questo obiettivo.

C'è anche da valutare che l'eliminazione del superbollo consentirebbe al Paese un risparmio finanziario costituito dalla conservazione di beni strumentali. La rottamazione precoce di auto *diesel* (se ne demoliscono oltre 400.000 all'anno, ancora in buone condizioni) determina un danno diretto di oltre 1.500 miliardi di lire, quindi comparabile al gettito del superbollo.

Si tratta della distruzione di una ricchezza già pagata, spesso in valuta pregiata, che viene azzerata a causa di motivi fiscali. Per contro, il rinnovo del parco con auto a benzina corrisponde oggi ad una importazione di prodotti stranieri per oltre il 52 per cento.

Infine l'abolizione del superbollo consentirebbe all'industria italiana di motori *diesel* di conservare sui mercati stranieri le posizioni di prestigio faticosamente

raggiunte negli anni passati; è di vitale importanza che venga mantenuta la competitività nei costi e nei progetti di ricerca, in modo da garantire gli attuali posti di lavoro.

In tutti gli altri mercati europei il *diesel* sta incontrando, per le sue doti ecologiche ed energetiche, un sempre maggior successo e sviluppo, al contrario di quanto avviene forzosamente in Italia.

L'elemento determinante da prendere in considerazione nei calcoli è il seguente: se la situazione rimarrà immutata, il gettito del superbollo si ridurrà di 5 volte nei prossimi 5 anni. Infatti seguirà l'evoluzione negativa del mercato (passato negli ultimi 4 anni dal 27 per cento al 4 per cento) e incrementerà ulteriormente le rottamazioni.

Tecnicamente, la proposta prevede di abolire il superbollo sulle vetture *diesel* circolanti, sostituendo la perdita fiscale con un aumento del gasolio alla « pompa » pari a circa 25+30 lire/litro che verrebbero ad incidere su circa 5.000.000 di tonnellate/anno di combustibile consumato.

Sarebbe ridotto di conseguenza anche il divario esistente tra i prezzi dei due

combustibili gasolio-benzina e si creerebbero le basi per una rapida ripresa del settore *diesel* « nuovo » e « usato » senza danneggiare nessuno, né utenti né fisco.

Con questa soluzione sarebbe anche aperta la strada alla futura liberalizzazione europea.

Il parco circolante a gasolio (usufruendo della abolizione del superbollo) sarebbe stimolato al rispetto delle leggi vigenti intervenendo nelle emissioni di particolato attraverso un *retrofitting* che preveda la correzione della massima introduzione di combustibile e l'obbligo di una marmitta ossidante (già in commercio), compatibile con tutte le vetture *diesel*, oltre ad un periodico controllo a campione su tutto il parco.

Alla soluzione del problema operativo connesso con le operazioni di *retrofitting*, qualora venisse chiamata, potrebbero concorrere i costruttori che fin d'ora sarebbero disponibili a mettere a disposizione la rete assistenziale.

Per quanto concerne le agevolazioni da conferire alle vetture che adottano motori « puliti », si potrebbe prevedere la esenzione del bollo per un anno come già in atto nella Germania Federale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Contenuto massimo di zolfo nel gasolio).

1. A decorrere dal 1° gennaio 1992, il contenuto massimo di zolfo consentito nel gasolio e negli olii combustibili utilizzati in Italia non può superare lo 0,1 per cento in peso.

ART. 2.

(Controlli sulle emissioni degli autoveicoli).

1. È fatto obbligo ai proprietari di autovetture e di autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose, funzionanti con motore ad accensione comandata o con motore *diesel*, di sottoporre gli autoveicoli stessi al controllo delle emissioni nell'atmosfera.

2. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente, con decreto da emanarsi entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge:

a) individua gli enti, gli organi e gli uffici pubblici competenti ed autorizzati per la effettuazione dei controlli di cui al comma 1;

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

c) fissa i termini, le modalità tecniche e la metodologia per la effettuazione dei controlli medesimi.

3. Il primo dei controlli periodici di cui al comma 1 deve essere effettuato entro 5 anni dalla immatricolazione.

4. Quando la scadenza di cui al comma 3 sia già stata superata alla data di entrata in vigore della presente legge,

il controllo medesimo dovrà essere effettuato entro 90 giorni dall'emanazione del decreto di cui al comma 2.

5. Il soggetto autorizzato 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 per essere esibita a richiesta delle autorità di polizia. In caso di circolazione del veicolo sprovvisto della predetta certificazione, si applica l'ammenda da lire 200 mila a lire 1 milione.

ART. 3

(Soppressione della sovrattassa sul diesel).

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, la sovrattassa annuale a favore dello Stato prevista per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose, funzionanti 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, è soppressa.

ART. 4.

*(Agevolazioni fiscali
per gli autoveicoli diesel puliti).*

1. Per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose che adottano motori *diesel* in grado di rispettare i livelli di emissione previsti dalle normative comunitarie recepite dall'Italia e che vengono immatricolati dopo la data di entrata in vigore della presente legge, è concessa l'esenzione dal pagamento della tassa erariale automobilistica fino ad un massimo di due annualità, con le modalità e i limiti fissati con decreto da emanarsi da parte del Ministro delle finanze di concerto con gli altri Ministri competenti entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 5

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'applicazione degli articoli 2 e 4 si provvede mediante l'applicazione di un aumento del prezzo del gasolio commisurato all'entità dell'importo da introitare e al parco circolante.

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