

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 1571

## DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori GIOVANELLI, BRUNO GANERI, DONISE,  
PAROLA, SICA, STANISCIÀ, FORCIERI, PETRUCCIOLI,  
ANGELONI, VIGEVANI, BORRONI, BETTONI BRANDANI,  
LAURICELLA, DI ORIO, LARIZZA, BONAVITA, BRATINA, SENESE,  
VILLONE, CHERCHI, PETRUCCI e SCIVOLETTO**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 MARZO 1995 (\*)**

---

**Esenzione dal pagamento della tassa speciale per le autovet-  
ture e gli autoveicoli alimentati a GPL e a gas metano**

---

---

*(\*) Testo non rivisto dai presentatori.*

ONOREVOLI SENATORI. - Il problema della qualità dell'aria, soprattutto nei grandi centri urbani, sta assumendo sempre più rilevanza: gli anni 1990, dal punto di vista ambientale, saranno probabilmente ricordati come gli anni dell'emergenza-aria (le ordinanze dei Ministri dell'ambiente e per le aree urbane, le targhe alterne, le limitazioni all'accensione degli impianti di riscaldamento, eccetera) in città come Milano, Torino, Napoli, Roma e in tutte le altre aree metropolitane, e non solo.

Questo fatto evidenzia in modo drammatico il ritardo con il quale il nostro Paese si appresta ad affrontare quella che sarà probabilmente l'emergenza dei prossimi mesi e dei prossimi anni.

Le misure finora assunte sono insufficienti e frammentarie:

la legge 13 luglio 1966, n. 615, e successive modificazioni;

il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 marzo 1983, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 145 del 28 maggio 1983, che stabilisce i limiti massimi di accettabilità degli inquinanti per l'ambiente esterno;

il decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203, che modifica alcuni dei limiti del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 1983 ed introduce il concetto di valore guida;

l'ordinanza del 20 novembre 1991 (nota come Ruffolo-Conte), il decreto 12 novembre 1992 (Ripa di Meana), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 272 del 18 novembre 1992, e la modifica del decreto 15 aprile 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 107 del 10 maggio 1994, cui il Ministro Matteoli col decreto 25 novembre 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 290 del 13 dicembre 1994, ha dettato limiti e procedure di misurazione rigorose, che il Mini-

stro dell'ambiente, di concerto con altri ministri, ha emesso, in successione.

L'elevato numero di interventi testimonia sia la diffusa preoccupazione per il fenomeno dell'inquinamento atmosferico, sia la mancanza di una legislazione organica e di soluzioni convincenti capaci di portare ad una riduzione dell'inquinamento stesso anche se nell'arco del medio periodo.

I provvedimenti succeduti alla citata legge n. 615 del 1966 non hanno portato sostanziali miglioramenti; infatti, pur essendo stati introdotti limiti, controlli e monitoraggio del territorio, c'è ancora assoluta carenza di interventi strutturali, di norme ed atti in grado di incidere sulle fonti e sulle cause dell'inquinamento da traffico autoveicolare, con la conseguenza che i pur necessari blocchi temporanei del traffico privato nelle grandi metropoli vengono visti dai cittadini come rituali fastidiosi che non affrontano nè risolvono il problema.

I senatori del Gruppo progressista-federativo si sono posti il problema dell'inquinamento fin dall'inizio della legislatura, avviando proposte, suggerendo soluzioni nel corso del dibattito parlamentare e presentando disegni di legge su punti specifici, in grado di portare ad una sensibile diminuzione l'emissione di sostanze inquinanti.

In questo senso, va citato il disegno di legge che reca «Norme sulle caratteristiche merceologiche dei carburanti e per incentivare la diffusione di veicoli e carburanti a un minore tasso di inquinamento ambientale. Norme in materia di sicurezza dei veicoli a motore» (Atto Senato n. 252), presentato il 12 maggio 1994, con l'obiettivo principale di ridurre le percentuali di benzene e di aromatici contenute nelle benzine «verdi» entro limiti di sicurezza.

Anche il presente disegno di legge si propone, come contributo, parziale ma neces-

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

sario, alla «bonifica» dell'aria, di incentivare l'uso di autovetture e di autoveicoli alimentati a GPL o a metano.

L'esenzione dal pagamento della tassa speciale per tutti i mezzi circolanti si propone di rendere economicamente più attraente per i cittadini l'uso del GPL o del gas metano, anche per i bassi chilometraggi e per i percorsi cittadini. L'attuale tassa, infatti, tende, paradossalmente, a scoraggiare l'uso di questi carburanti - poco o nulla inquinanti - nei veicoli normalmente o prevalentemente utilizzati per gli spostamenti urbani, mentre proprio nelle aree urbane siamo maggiormente esposti a fenomeni che provocano un sensibile aumento delle concentrazioni degli inquinanti. Basta verificare come, sempre più spesso, i comuni debbano ricorrere al blocco temporaneo del traffico per renderci conto di come, logicamente, proprio le aree urbane siano i punti di maggiore crisi nei quali è urgente incentivare l'uso di carburanti a basso tasso d'inquinamento.

Gli investimenti nella ricerca sull'auto elettrica e sui motori e carburanti del futuro non devono essere un alibi per trascurare le potenzialità di miglioramento delle *performances* ambientali delle auto, già oggi possibili e disponibili con tecnologie e carburanti ben conosciuti.

Senza entrare qui nel dettaglio della discussione sul reale livello di pericolosità delle benzine verdi, occorre sottolineare l'incongruenza di una politica fiscale che ha privilegiato un carburante la cui effettiva

innocuità è perlomeno discutibile e, invece, ha penalizzato carburanti, presenti sul mercato da molti anni, che già realizzano, almeno parzialmente, l'obiettivo che andiamo ricercando.

Provvedimenti improvvisati, quali l'esenzione per tre anni a favore degli impianti di nuova installazione non affrontano seriamente la questione. Questo approccio, infatti, ha un costo fiscale elevato per lo Stato, ma permane l'incertezza e la precarietà per gli utenti, che pure potrebbero essere disponibili e impegnarsi stabilmente per consumi più ecologici.

Lo stesso discorso vale per l'industria automobilistica la quale, ove GPL e metano fossero normalmente utilizzabili dagli automobilisti, potrebbe produrre direttamente auto già predisposte al loro uso.

Questo provvedimento legislativo aiuterà a togliere dalla marginalità nella quale sono attualmente confinati il GPL ed il gas metano per autotrazione, incoraggiandone una più capillare distribuzione sul territorio e contribuendo così a renderne più appetibile l'utilizzazione, anche dal punto di vista del servizio, da parte di un maggior numero di automobilisti.

Si tratta di un provvedimento che, di per sé, non risolve il problema dell'inquinamento atmosferico ma la cui approvazione (che non comporta oneri per lo Stato essendo la manovra proposta fiscalmente neutra) porterebbe indubbi vantaggi alla vivibilità delle nostre città e delle nostre aree metropolitane.

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

**Art. 1.**

1. L'esenzione dal pagamento della tassa speciale prevista dal comma 5 dell'articolo 65 del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, si applica anche in favore delle autovetture e degli autoveicoli destinati al trasporto promiscuo di persone e di cose muniti di impianto che consente la circolazione mediante l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto, nonchè con gas metano, per i quali, dalla carta di circolazione, risulta effettuato il collaudo da parte degli uffici della motorizzazione, indipendentemente dall'anno di immatricolazione e di collaudo.

2. A fronte del regime di favore fiscale recato dal comma 1, per compensazione e riequilibrio interno dello stesso settore, l'imposta di fabbricazione sulle benzine è aumentata di lire 10 al litro.