



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori DIVINA e PITTONI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 MAGGIO 2008

Norme per la diffusione di autoveicoli a propulsione ibrida

ONOREVOLI SENATORI. - Ancora oggi, la strada rappresenta la forma di trasporto privilegiata rispetto le altre modalità di trasporto. Basti pensare, infatti, che la quota del trasporto stradale, in Italia, è pari al 90 per cento della mobilità totale e che su questa percentuale incide in maniera elevata l'utilizzo dell'automobile privata. Negli ultimi anni, le città hanno registrato un aumento senza precedenti del traffico automobilistico, anche a causa della scarsa efficienza del settore del trasporto pubblico locale, con la grave conseguenza di un peggioramento dell'inquinamento ambientale e di un deterioramento della qualità della vita nelle aree urbane. Sulla base degli impegni assunti in sede internazionale con l'adesione al protocollo di Kyoto, ratificato ai sensi della legge 1° giugno 2002, n. 120, che vincola l'Unione Europea ad una riduzione dell'8 per cento delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra al 2010, rispetto ai livelli del 1990, e sulla base di provvedimenti adottati in sede europea, sempre più stringenti per quanto riguarda i valori di emissioni inquinanti consentiti, il Governo italiano ha adottato diverse iniziative legislative volte ad una drastica riduzione di emissioni di gas serra nell'ambiente. Tuttavia, tale obiettivo non è facile da perseguire. Infatti, il trasporto urbano contribuisce in misura significativa alle emissioni complessive dei predetti gas e secondo quanto emerge nel Piano nazionale per la riduzione delle emissioni di tali gas nel periodo 2003-2010, le sostanze responsabili dell'inquinamento atmosferico sono in continua crescita, tanto da ritenere che le emissioni dei gas responsabili dell'effetto serra da parte dei trasporti al 2010 saranno superiori di almeno il 10 per cento ri-

spetto ai livelli del 1990, anziché inferiori del 6,5 secondo l'obiettivo prefissato dal Governo italiano. Soltanto l'innovazione tecnologica è in grado di fornire nel breve termine una risposta concreta ed efficace alla lotta contro l'inquinamento ambientale, aiutando le istituzioni centrali e periferiche a controllare e contenere l'emissione di sostanze inquinanti, nel rispetto degli *standard* comunitari. In particolare, gli autoveicoli a propulsione ibrida, sfruttando la tecnologia del motore elettrico associato ad un motore termico, a benzina, contribuiscono in modo determinante a ridurre, se non addirittura ad azzerare, durante la marcia a motore elettrico, l'emissione di polveri sottili nell'ambiente. La particolarità di questi autoveicoli, che rappresentano un settore strategico per la riduzione di consumi, diminuiti del 30 per cento circa rispetto al motore termico, e per il conseguente risparmio energetico, è quella di utilizzare il motore elettrico durante le basse velocità, quindi in città, ed il motore a scoppio durante la marcia a velocità sostenuta, ad esempio in autostrada. Lo sfruttamento del motore elettrico in città permette così di abbattere, o meglio di azzerare, i livelli di emissione di polveri sottili nell'ambiente. Pertanto, al fine di favorire la diffusione di autoveicoli a propulsione ibrida e ridurre l'inquinamento ambientale, concentrato soprattutto nelle aree urbane, il presente disegno di legge, prevede alcune agevolazioni per i possessori di tali autoveicoli.

L'articolo 1, quindi, modificando l'articolo 20 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, estende l'esenzione quinquennale dal pagamento della tassa automobilistica, attualmente

prevista solo per gli autoveicoli elettrici, agli autoveicoli a propulsione ibrida, per la parte relativa alla potenza del motore elettrico.

L'articolo 2 dispone che per gli autoveicoli a propulsione ibrida l'importo della tassa automobilistica, per i periodi successivi al

quinquennio di esenzione, venga ridotto del 75 per cento, per la parte relativa alla potenza apportata dal motore elettrico.

Gli articoli 3 e 4 disciplinano rispettivamente la copertura finanziaria e l'entrata in vigore della legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 20 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche:

a) alla rubrica, dopo la parola: «elettrici» sono aggiunte le seguenti: «e a propulsione ibrida»;

b) al primo comma, dopo la parola: «elettrico» sono inserite le seguenti: «, nonché gli autoveicoli a propulsione ibrida, elettrica e termica, per la parte di potenza relativa al motore elettrico».

Art. 2.

1. All'articolo 17, comma 5, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, dopo la lettera *b)*, è aggiunta la seguente:

«*b-bis)* autoveicoli a propulsione ibrida, elettrica e termica, per i periodi successivi al quinquennio di esenzione previsto dall'articolo 20 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni, per la parte di cavalli fiscali relativi al motore a propulsione elettrica».

2. L'agevolazione disposta ai sensi del comma 1 si applica, dalla data di entrata in vigore della presente legge, a tutti gli autoveicoli ad alimentazione ibrida circolanti sul territorio nazionale.

Art. 3.

1. A compensazione della perdita di gettito subita dalle regioni e dalle province autonome in conseguenza delle modifiche introdotte dalla presente legge in materia di tassa automobilistica, è corrisposta la somma di 70.000 euro, da ripartire fra le regioni e le province autonome, per il 2008 e ciascuno degli anni successivi, proporzionalmente alla perdita di gettito subita da ciascuna regione e provincia autonoma.

2. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 70.000 euro annui a decorrere dal 2008, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2008-2010, nell'ambito del fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2008, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

1. Le disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 si applicano nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e Bolzano qualora più favorevoli, per i contribuenti, rispetto alle normative regionali o provinciali vigenti nei suddetti territori.

Art. 5.

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

