

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 3205

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore SCALERA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L’11 NOVEMBRE 2004

—————

Delega al Governo per la limitazione ed il controllo del
fenomeno degli *sport utility vehicles*

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Il fenomeno degli *sport utility vehicles* (SUV), è stato denunciato da Legambiente ed altre associazioni ambientaliste e dei consumatori come tra i più pericolosi per il vivere civile.

I SUV rappresentano la categoria di autoveicoli che fa registrare i più grandi tassi di crescita nei Paesi ad industrializzazione avanzata. In Italia nel 1998 rappresentavano già il 2,6 per cento delle nuove immatricolazioni. Nel febbraio 2004 sono arrivati al 5,47 per cento. È il segmento di mercato su cui si stanno concentrando i maggiori investimenti di *marketing* e comunicazione di molte case costruttrici. Negli USA al momento rappresentano circa il 20 per cento del parco auto circolante e quasi il 50 per cento delle vendite delle tre maggiori case automobilistiche del continente: Ford, GM e Chrysler.

Il SUV è uno strano ibrido tra una fuoristrada, una maxiutilitaria e una berlina, spesso inadatto sia al trasporto urbano che al fuoristrada. I possessori di SUV sono per lo più abitanti di città che mai useranno l'auto per andare su percorsi accidentati. Prova ne è che solo una minoranza dei SUV in vendita sono dotati di ridotte, le marce adatte alla guida su terreni accidentati, in dotazione su soli 4 dei 10 modelli di SUV più venduti in Italia.

I SUV portano inoltre ad una perdita di efficienza energetica nel trasporto privato su gomma. Nel 1990 i consumi delle automobili italiane erano ancora i più contenuti d'Europa, effetto sia della ridotta dimensione media del parco auto circolante, sia dell'attenzione per i bassi consumi in presenza di alti costi unitari dei carburanti. Ma già nel 2001 i consumi medi del parco automobilistico italiano avevano superato quelli di Paesi come la Danimarca, la Finlandia, la

Francia e l'Austria. Gran parte di questa perdita è dovuta all'aumento della stazza media delle auto, un aumento capace di vanificare tutte le conquiste della ricerca per motori più efficienti.

Oggi, secondo le elaborazioni di Legambiente su dati dei costruttori, il consumo urbano delle dieci auto più vendute in Italia è in media di 17 km/lt per i diesel, 12,5 km/lt per le auto a benzina. Per i 10 SUV più venduti i consumi urbani si impennano a 9,9 km/lt per i diesel, 7,7 km/lt per la benzina. Questo vuol dire che i 10 SUV più venduti in Italia hanno consumi urbani del 60-70 per cento superiori rispetto quelli delle dieci auto più vendute *tout court*.

Interessante anche il confronto diretto tra SUV e berline con motorizzazioni uguali: il SUV X5 della BMW nella versione 3000 cc fa 5,6 km/lt, mentre la Serie 5, berlina della stessa casa con motore identico, fa 7,1 km/lt, ossia consuma il 21 per cento in meno. La differenza è ancora più eclatante tra il SUV Mercedes ML e la berlina Serie E della stessa casa, che fanno rispettivamente 8,1 e 11,2 km/lt nella motorizzazione 2700 cc td: il SUV consuma quasi il 28 per cento in più.

L'inefficienza e il regresso tecnologico non si esprime solo nei consumi, ma anche negli ingombri. Nell'attuale situazione di sovraffollamento automobilistico dei centri urbani il suolo stradale è un bene prezioso.

L'ottimizzazione dello spazio dovrebbe essere una delle principali sfide tecnologiche nel settore automobilistico. Ma non per i SUV. La lunghezza di un SUV si aggira intorno ai 4.80 metri ma può arrivare anche a 5, mentre la larghezza in media è intorno ai 1.9 metri: una stazza che non solo reca disturbo agli altri ma che procura grave impac-

cio agli stessi conducenti, con seri problemi di movimento e di parcheggio soprattutto in ambito urbano.

Anche in termini di sicurezza, i SUV si mostrano inefficienti. Dalle prove su strada effettuate dalla rivista specializzata «Quattro ruote» emerge che «in certe manovre d'emergenza le fuoristrada risultano più impacciate, meno agili e disinvolte e quindi per costituzione più inclini all'incidente. [...] Manovre di ordinaria amministrazione possono risultare molto impegnative quando ci si trova al volante di certe sport utility o fuoristrada» (da Quattroruote n.575 pp. 62-75).

Negli USA e soprattutto in California i SUV sono diventati oggetto di una forte campagna di opposizione. Il Ministro dell'ambiente del Governo francese ha annunciato una tassa fissa di 3.500 euro sull'acquisto dei SUV e un simultaneo *bonus* di 800 euro per chi acquista auto diesel a basse emissioni.

Anche il consiglio comunale di Parigi ha approvato il 5 giugno scorso una delibera anti SUV. Il divieto vero e proprio entrerà in vigore tra diciotto mesi, con il nuovo piano sul traffico. La delibera è motivata dal fatto che i SUV sono troppo inquinanti e pericolosi per gli altri veicoli.

Peraltro nell'11 settembre 2003 la Corte di giustizia di Lussemburgo ha condannato il Governo italiano dichiarandolo inadempiente rispetto alla direttiva del Parlamento e del

Consiglio europei del 13 dicembre 1999 (1999/94/CE). La direttiva prescrive infatti che tutti i governi UE si attrezzino affinché ai compratori di auto nuove siano fornite tutte le informazioni che riguardano i danni ambientali delle auto, le emissioni di CO₂ e le norme comportamentali per ridurre il consumo di carburante.

Nel presente disegno di legge si prevede una delega al Governo per le seguenti misure:

patente speciale per i SUV, con una prova supplementare per accertare che il conducente sappia controllare i rischi derivanti dal baricentro alto, dalla trazione integrale e dai pneumatici dal fianco alto;

divieto di circolazione nei centri storici;
disincentivi fiscali per i SUV, tassa di proprietà maggiorata;

obbligo da parte dei costruttori e dei venditori di informare gli acquirenti circa i danni ambientali dell'auto, così come previsto dalla normativa europea per ogni tipo di auto.

obbligo di indicare sugli annunci pubblicitari dei SUV tutti i rischi legati alla guida di questo tipo di veicolo;

introduzione del divieto delle *bull bars*, cioè i paraurti sporgenti e rafforzati che rendono ancora più disastrosi gli impatti con le altre auto, con i pedoni e con i ciclisti.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Delega)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per disciplinare la commercializzazione in Italia degli *sport utility vehicles* (SUV) sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) previsione di una apposita patente di guida per i SUV, al fine di accertare che il conducente sappia controllare i rischi derivanti dal baricentro alto, dalla trazione integrale e dai particolari pneumatici del veicolo;

b) adozione del divieto di circolazione in tutti i centri storici dei comuni;

c) obbligo dei costruttori e dei venditori di informare gli acquirenti circa i danni ambientali dei SUV e sui rischi legati alla guida di questo tipo di veicolo;

d) predisposizione di norme relative alla prevenzione da eventuali danni derivanti da paraurti sporgenti.

Art. 2.

(Imposta addizionale)

1. A decorrere dal 1° gennaio 2005 è dovuta una imposta addizionale erariale, pari ad una somma compresa tra i 1.000 ed i 10.000 euro, sul possesso di un autoveicolo del tipo *sport utility vehicles*. L'imposta è dovuta all'atto della prima immatricolazione anche se relativa ad autoveicoli provenienti da altro Stato.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio de-

creto, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce le caratteristiche degli autoveicoli definiti come SUV e le relative imposte addizionali per categorie di veicoli classificati in base alle emissioni prodotte dai relativi motori, alla cilindrata ed alle dimensioni, al fine di ottenere un gettito annuale non inferiore a 300 milioni di euro.

3. L'imposta deve essere corrisposta all'ufficio del registro territorialmente competente, in base al domicilio fiscale del soggetto nel cui interesse è richiesta l'immatricolazione, anteriormente alla presentazione della richiesta stessa. Gli uffici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione non possono provvedere sulle richieste né rilasciare la relativa carta di circolazione senza che sia stata prodotta l'attestazione dell'avvenuto pagamento dell'imposta.

