

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori FOLLONI, GIOVANELLI, GUBERT,
COSTA, DE CORATO, BIASCO, TAROLLI, VELTRI, CIMMINO,
ZANOLETTI e D’ALÌ**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 MARZO 1997

Diminuzione dell’accisa sul gas di petrolio liquefatto (GPL)
per autotrazione compensata dall’uso proprio della benzina
senza piombo

ONOREVOLI SENATORI. - Continua ad essere sempre più diffuso il fenomeno dell'uso improprio della benzina senza piombo nei motori non catalizzati: ciò ha trovato la sua ultima conferma nel «decretone di fine anno» dove la proroga di due anni dell'aumento dell'accisa sulla benzina senza piombo in favore della missione in Bosnia è stata motivata come possibilità di acquisire maggiori entrate, di disincentivare il sempre più frequente uso improprio di benzina verde nei motori non catalitici cui consegue un maggior inquinamento.

Vietare l'uso improprio della benzina senza piombo in auto non catalitiche permetterebbe di recuperare un notevole gettito che potrebbe essere utilizzato per una diminuzione dell'accisa sul gas di petrolio liquefatto (GPL) per autotrazione, ottenendo così notevoli effetti quali: l'incentivazione dell'utilizzazione di un carburante ecologico, l'eliminazione dell'attuale «picco» che si ha sull'accisa del GPL nei confronti delle accise sugli altri carburanti, l'aumento del gettito totale da accisa sui carburanti.

Attualmente in Italia circolano circa 24,6 milioni di auto alimentate a benzina di cui circa il 29-30 per cento sono dotate di catalizzatore. Questo rapporto di circa il 30 per cento dovrebbe essere lo stesso che si ha nelle immissioni al consumo di benzina super e benzina senza piombo. Applicando questo rapporto otteniamo che il 30 per cento di circa 23.600 milioni di litri totali di benzine comporta circa 7.000 milioni di litri stimati di benzina senza piombo.

I consumi di benzina senza piombo sono quindi notevolmente superiori di circa 10.700 milioni di litri con un esubero quindi di oltre 3.700 milioni di litri; questi 3.700 milioni di litri costituiscono il «trava-so improprio» di benzina senza piombo in auto non catalizzate, e ne consegue che

vengono neutralizzati gli effettivi benefici che si producono dall'uso di una marmitta catalitica.

Nel riproporzionare i valori minimi di accisa dettati dalla direttiva 92/82/CEE, e successive modificazioni, l'Italia ha fortemente penalizzato il GPL: infatti, mentre l'accisa per gli altri carburanti ha avuto un incremento oscillante tra il 1,6 e il 1,9, il GPL è stato moltiplicato per 3,14. L'ultima proposta di decisione del Consiglio dell'Unione europea, che va a modificare la direttiva 92/81/CEE, e successive modificazioni, è tesa ad incentivare il GPL nell'Unione europea ed al riguardo molti Paesi hanno chiesto ed ottenuto una diminuzione o addirittura la completa eliminazione dell'accisa minima sul GPL per autotrazione indicata dalla direttiva 92/82/CEE (Belgio, Spagna, Irlanda, Lussemburgo, Olanda, Austria, Portogallo, Finlandia, Gran Bretagna).

L'Italia ha chiesto di continuare ad usufruire dell'esenzione totale dell'accisa solo sul metano per autotrazione, iniziativa che privilegia un carburante ecologico tanto quanto il GPL.

Tutto il settore GPL per autotrazione è da tempo in attesa di un provvedimento in linea con lo spirito espresso nella relazione dal ministro Vincenzo Visco, che riproporzioni le accise sui carburanti ed in particolare sul GPL. Oggi l'uso del GPL, non solo non viene privilegiato come carburante ecologico, ma anzi in Italia viene penalizzato contrariamente a quanto avviene negli altri Paesi dell'Unione europea.

Il recupero di gettito ottenuto evitando di alimentare autovetture prive di catalizzatore con benzina senza piombo di circa 330 miliardi all'anno, potrebbe essere, in parte, utilizzato per coprire la diminuzione di get-

tito dovuto ad una riduzione delle accise sul GPL per autotrazione.

L'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 1 è facilitata dal semplice riconoscimento dei veicoli catalizzati o dotati di dispositivi di abbattimento delle emissioni inquinanti. Nei veicoli catalizzati il bocchettone di carico della benzina è di dimen-

sioni inferiori rispetto al bocchettone di veicoli non catalizzati. I veicoli dotati di dispositivi di abbattimento delle emissioni inquinanti hanno una targhetta sul bocchettone di carico del carburante che avvisa della presenza del dispositivo. La benzina senza piombo è colorata in modo tale da favorire i relativi controlli.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Sono vietati il rifornimento e l'utilizzo di benzina senza piombo per alimentare veicoli o motori non provvisti di catalizzatore o di altri dispositivi di abbattimento delle emissioni inquinanti.

2. L'inosservanza della disposizione di cui al comma 1 è punita con la multa da lire 100.000 a lire 300.000 e in caso di recidiva da lire 1.000.000 a lire 5.000.000. Tali sanzioni colpiscono sia l'acquirente sia il venditore della benzina detassata usata impropriamente.

Art. 2.

1. Il Governo è delegato ad emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge un decreto legislativo contenente norme per la diminuzione delle accise sul gas di petrolio liquefatto (GPL) per autotrazione in misura compensativa rispetto alla previsione delle maggiori entrate derivanti dalle somme recuperate ai sensi dell'articolo 1.