

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 1169

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori VIGEVANI, BONAVITA, CADDEO,
GAROFALO, LONDEI e SARTORI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 NOVEMBRE 1994 (*)

Eliminazione del superbollo sulle autovetture e autoveicoli,
muniti d'impianto alimentato con motore a gas petrolio
liquefatto (GPL) e a gas metano

(*) Testo non rivisto dai presentatori.

ONOREVOLI SENATORI. - A causa del superbollo (in vigore fino al 30 aprile 1993), il settore GPL per autotrazione è reduce da un lungo periodo (1989-1993) di pesante crisi che ha per molti anni intaccato le aziende del comparto e fortemente ridotto il mercato complessivo che il settore stesso si era conquistato e meritato (vendite e utenti - 30 per cento; produzione: - 80 per cento; posti di lavoro perduti: 3.000; in immediato pericolo: 10.000). Nei quattro anni che vanno dal 1989 al 1992, in cui era in vigore il superbollo, dalle circa 2.500 officine di installazione di impianti GPL sparse in tutt'Italia sono complessivamente usciti soltanto 260 mila impianti montati, cioè solo 32 impianti/anno per officina.

Il crollo delle trasformazioni nel quadriennio considerato, ha determinato nel parco circolante a GPL una contrazione del 25,2 per cento. Nel 1989 il parco circolante a GPL era di 1.150.000 autovetture, scese nel '92 a 860 mila. Il settore industriale che costruisce gli impianti è passato dagli 89 mila del 1989, ai 78 mila del 1990, ai 34 mila del 1991, con un parziale recupero a 55 mila nel 1992.

Questi i dati resi pubblici di recente dal Consorzio Italiano GPL Autotrazione.

Dal 1° maggio dello scorso anno vige un regime di sospensione parziale del pagamento dei superbolli (*Diesel-GPL-Gas metano*), ma ciò decadrà con il 31 Dicembre 1994.

L'esperienza fatta nel periodo suddetto di sospensione del pagamento del superbollo, ha comportato:

a) un incremento delle entrate fiscali complessive derivanti dal GPL per autotrazione (vedi grafico A);

b) una non trascurabile riduzione dei gravi fenomeni dell'inquinamento ambientale, soprattutto nelle «aree urbane», grazie

al contributo incisivo del GPL per autotrazione in quanto carburante «ecologico», come è riconosciuto a livello scientifico internazionale;

c) una spinta considerevole alle trasformazioni a GPL, che dovrebbero arrivare a fine 1994 a fornire 190 mila impianti.

Intorno al settore GPL per autotrazione orbitano circa un milione di automobilisti, 1.700 distributori, 2.500 officine, 200 autotrasportatori, 50 imprese industriali, 50.000 persone che vivono di questo lavoro.

L'esenzione del superbollo introdotto lo scorso anno, seppure temporaneamente, con il decreto-legge del 2 maggio 1993, pur con gli scompensi e le incertezze interpretative perduranti fino alla conversione in legge (29 ottobre 1993), ha ridato linfa al settore, consentendo un reintegro entro il 1994 di circa 2.000 dei 6.000 posti di lavoro perduti negli anni di crisi.

L'abolizione definitiva del cosiddetto «superbollo» sul GPL e sul gas metano per autotrazione, permetterebbe di salvare migliaia di posti di lavoro, di crearne di nuovi per altre migliaia di difendere ed incrementare sensibilmente le esportazioni di materiale e tecnologie del comparto industriale, di ottenere un beneficio immediato anche per l'Erario (vedi grafico A - senza «superbollo» tra IVA, collaudi, IRPEF e ILOR il gettito per l'erario per il 1994 sarà di 83,6 miliardi, nel 1995 di 101,2 miliardi, mentre nel 1996 con il «superbollo» le entrate per l'erario dal settore si riducono a soli 22,8 miliardi).

Il settore GPL e gas metano autotrazione, in mancanza di segnali concreti da questo governo che continua a promettere posti di lavoro e sgravi fiscali per il rilancio delle imprese, sarebbe destinato quasi a scomparire nel nostro Paese, con gravi danni per l'ambiente e per lo stesso Erario; questo

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mentre in campo mondiale (ove i carburanti ecologici sono sostenuti) si è conquistato il ruolo di *leader*.

Uno dei problemi che sempre più spesso vengono messi in evidenza è la difesa dell'ambiente, con la grande responsabilità che, sotto questo aspetto, l'uomo si assume verso le future generazioni.

A tal proposito vale ricordare che con l'alimentazione a GPL si ottiene un abbattimento dell'inquinamento che supera il 75 per cento fino a oltre il 95 per cento se il motore è anche catalizzato. È proprio per queste qualità ecologiche che fu deciso di detassare il motore GPL, come per quello alimentato a gas metano, così come per esempio fu deciso di eliminare la tassa di possesso per le vetture elettriche.

Sotto l'aspetto fiscale, se si presuppone che la domanda «normale» di GPL è stata prima del 1989 di 200-250.000 veicoli trasformati all'anno, una contrazione del *turn over* di impianti che fosse dovuta alla riapparizione del «superbollo» comporterebbe una perdita di molte decine di miliardi all'anno per l'Erario. Infatti è stato calcolato che con un *turn over* di 190 mila impianti montati nel 1994, con superbollo zero, tra IVA e altri gettiti fiscali l'Erario incasserebbe oltre 83 miliardi.

Con l'ipotesi del superbollo si potrebbero prevedere solo 40.000 impianti, che darebbero luogo a un gettito di soli 22,8 miliardi, superbollo incluso.

Esiste inoltre anche un aspetto occupazionale. Oltre 5.000 piccole e medie aziende come distributori stradali, depositi e distribuzione GPL, grossisti e commercianti di impianti GPL, aziende di impiantistica, costruzione e manutenzione distributori, installatori di impianti, con un numero di addetti complessivo (compreso l'indotto) di

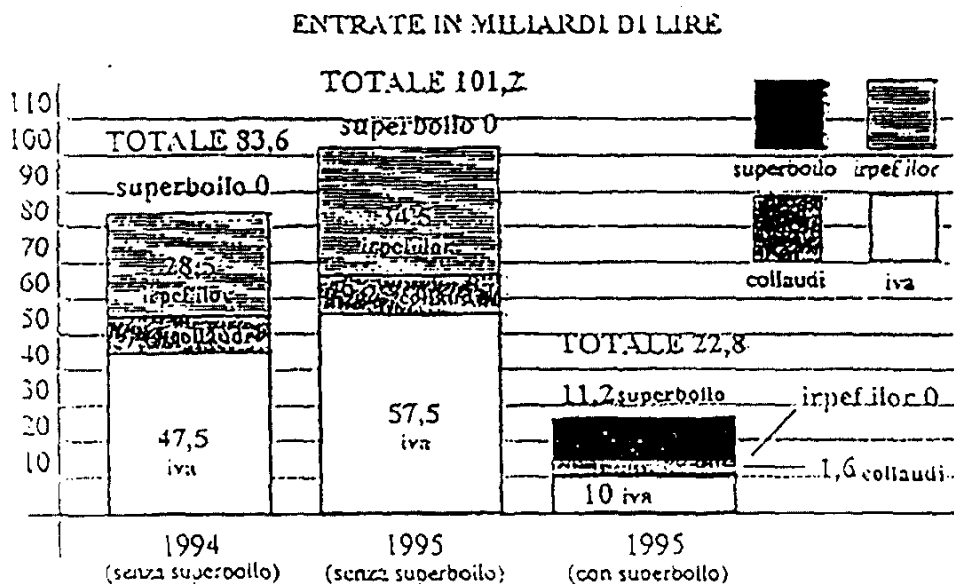
circa 50.000 persone, rischiano di chiudere. Mentre il settore, nell'ipotesi di eliminazione del superbollo potrebbe registrare un incremento della occupazione almeno del 15 per cento.

Con l'articolo 1 del presente disegno di legge, per tutti i motivi sopraesposti, si elimina definitivamente il «superbollo», a partire dal 1° gennaio 1995, su tutte le autovetture ed autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose muniti di impianti che consentono la circolazione mediante l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto nonché del gas metano.

Il minor introito per le casse dello Stato derivante dall'abolizione dei «superbolli» gravanti sui veicoli alimentati a metano ed a GPL, così come si può riscontrare dalla tabella seguente, è pari a circa 216 miliardi di lire all'anno.

	Veicoli circolanti (1° gennaio 1993)	Superbollo medio	Minori introiti dello Stato
	N.	lire	miliardi
G.P.L.	830.000	210.000	- 174.300
Metano	300.000	140.000	- 42.000
TOTALI ...			- 216.300

A fronte di questa diminuzione di introiti si rileva anche un parallelo aumento, derivante dall'incremento delle trasformazioni, che provoca un maggior gettito di IVA e di imposte aggiuntive inerenti ad omologazione e collaudo della trasformazione. L'incremento annuo, come si desume dalla tabella che segue; è quantificabile in 101,2 miliardi per il 1995.



Il bilancio complessivo dell'operazione si può valutare in un calo degli introiti statali di circa 115 miliardi di lire ($- 216.300.000.000 + 101.200.000.000 = - 115.100.000.000$).

I 115 miliardi di mancato gettito sono largamente coperti se si considera l'ulteriore virtuoso aumento delle trasformazioni, dovuto alla certezza futura per la definitiva aboli-

zione del «Superbollo», oltre che alla consolidata prassi di agevolare la circolazione delle auto «ecologiche» nelle ore di chiusura al traffico nelle città, nonché l'incremento di imposte (IRPEF, IRPEG, ILOR, IVA) che verrà determinato dall'aumentato giro di affari di costruttori di impianti, grossisti di materiale, officine di installazione, raffinerie e distributori di carburante.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Dal 1° gennaio 1995 le autovetture nonchè gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose muniti di impianto collaudato e annotato sulla carta di circolazione, che consente la circolazione mediante l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto nonchè del gas metano, sono esenti dalla tassa speciale di cui alla legge 21 luglio 1984, n. 362, e successive modificazioni. Dal 1° gennaio 1995 la tassa automobilistica deve essere corrisposta per gli stessi periodi fissi stabiliti per corrispondenti veicoli alimentati esclusivamente a benzina.

