

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore BORNACIN

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 OTTOBRE 1998

Modificazioni alle tariffe applicate al consumo di energia elettrica impiegata per l’esercizio del trasporto urbano e suburbano effettuato con filovie, tramvie e metropolitane

ONOREVOLI SENATORI. - La crescente attenzione dedicata alla qualità dell'ambiente atmosferico nelle nostre città - al cui peggioramento contribuisce in maniera considerevole la circolazione dei veicoli privati e pubblici, nella totale maggioranza alimentati da motori endotermici a combustibili tradizionali - ha portato, recentemente, il Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, della sanità e dei trasporti e della navigazione, ad emanare un decreto, che si prefigge lo scopo di limitare l'emissione dei gas ad effetto serra, nel corso dei prossimi cinque anni, con l'obiettivo - impegno assunto in sede internazionale, con la firma del Protocollo di Kyoto il 10 dicembre 1997 - di ridurre dell'8 per cento entro il 2010, le emissioni dei gas-serra rispetto ai livelli del 1990.

Un articolo del provvedimento stabilisce che, nel corso dei prossimi cinque anni, per il rinnovo del parco autoveicolare, le amministrazioni dello Stato, delle regioni, degli enti locali e dei gestori dei servizi pubblici e di quelli di pubblica utilità, pubblici e privati, dovranno riservare una quota crescente, calcolata al 5 per cento per l'anno corrente fino al raggiungimento del 50 per cento nel 2003, ad autoveicoli elettrici o a bassissima emissione inquinante.

Per la copertura del costo extra dei veicoli elettrici, vengono inizialmente stanziati 5 miliardi di lire.

In base alla stessa encomiabile finalità che ha mosso il legislatore nella stesura del citato decreto, si vuole con il presente disegno di legge, riconoscere alle aziende, pubbliche e private che, effettuando il trasporto pubblico di persone in ambiti urbani e suburbani con filovie, tramvie e metropolitane, contribuiscono al risanamento dell'ambiente atmosferico, ma si addossano, per ta-

le ragioni, costi di gestione del servizio superiori a quelli delle aziende che utilizzano autobus, uno sconto sul costo dell'energia elettrica che le ripaghi, almeno in parte, dei maggiori oneri sopportati per l'attenzione dimostrata alla salute dei cittadini e alla qualità dell'aria.

Esistono, d'altra parte, altri processi produttivi che godono, da sempre, di un trattamento economico particolare dal punto di vista delle tariffe elettriche: il prezzo al chilowattora per le aziende che producevano alluminio primario era, nella deliberazione del Comitato interministeriale dei prezzi (CIP) del 14 dicembre 1993, di 9,4 lire contro le 76,68 di una media azienda allacciata alla rete di media tensione. Trattamento analogo, con sconti del 45 per cento sulle normali tariffe, godevano e godono le aziende produttrici di zinco elettronico operanti nel Mezzogiorno (Pertusola - Crotona), quelle produttrici di ferro-leghe, di silicio di calcio, carbonio di calcio, quelle impiegate nelle elettrolisi di cloruri alcalini e altre ancora.

Nel 1962, con la nazionalizzazione dell'energia elettrica, le Ferrovie dello Stato cedettero all'Ente nazionale per l'energia elettrica (ENEL) il 25 per cento della propria capacità produttiva (centrali idroelettriche), stabilendo, in termini contrattuali, che avrebbero pagato l'energia elettrica fornita dall'ENEL al costo di produzione.

Oggi che le Ferrovie dello Stato pagano all'ENEL circa 200 miliardi l'anno contro un valore dell'energia fornita di circa 1.000 miliardi, si può osservare come la stessa ENEL cerchi di svincolarsi da quel contratto e nel contempo, come le Ferrovie dello Stato cerchino di riorganizzare l'auto-produzione dell'energia elettrica, avendo inserito nel bilancio 1998 un fondo di 300

miliardi per la costruzione di nuove centrali.

Alla luce di ciò, non sembra assolutamente corretto che le aziende filotranviarie debbano pagare l'energia elettrica consumata per gli impianti di trasporto pubblico, non solo allo stesso prezzo di qualsiasi altra azienda industriale, ma addirittura a un prezzo pari o superiore al prezzo del consumo per uso domestico quotidiano, come se il loro fine sociale fosse il conseguimento di un utile di impresa e non, nella fattispecie, la gestione di un servizio pubblico avendo un'estrema attenzione alle tematiche ambientali, anche a costo di oneri notevolmente più elevati, se confrontati con quelli di aziende che utilizzano prevalentemente autobus con motori *diesel*.

L'attenzione particolare con cui vengono trattati i consumi elettrici delle famiglie, che godono di fasce tariffarie agevolate - con sconti sui consumi, rispetto all'artigia-

nato e alla piccola e media impresa, che superano il 20 per cento - dovrebbe, a maggior ragione, essere rivolta a chi, con il solo fine di salvaguardare un bene comune, cioè la salute, investe ingenti capitali in impianti ed è paradossalmente costretto a pagare l'energia consumata, per l'esercizio, alla tregua di qualsiasi altra impresa, il cui fine il conseguimento di un utile.

Il presente disegno di legge si prefigge, pertanto, di applicare uno sconto tariffario sul prezzo dell'energia elettrica per le aziende, pubbliche e private, che effettuano trasporto pubblico di persone in ambito urbano e suburbano con filovie, simile a quello in uso per le imprese private prima citate, cioè pari al 45 per cento sul prezzo totale.

L'entità dello sconto dovrà essere posta a carico del bilancio dello Stato, che provvederà a rimborsare l'ENEL, la cui gestione non deve essere gravata da oneri impropri.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Alle aziende, pubbliche e private, esercenti il trasporto pubblico di persone in ambito urbano e suburbano per mezzo di filovie, tramvie e metropolitane, è riconosciuto uno sconto del 45 per cento sulle usuali tariffe elettriche applicate dall'ente erogatore.

2. È posto a carico dello Stato il costo per l'ente erogatore dello sconto di cui al comma 1.

3. Alla copertura dell'onere derivante dalla presente legge, previsto in 40 miliardi di lire annue, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.