

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3483

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

COSENZA, BARANI, BARBIERI, CALEARO CIMAN, CARLUCCI, CASTIELLO, CATANOSO GENOESE, CIRIELLI, DIMA, DIVELLA, GIRLANDA, HOLZMANN, LABOCSETTA, LAMORTE, RAISI, SOGLIA, SPECIALE, TORRISI, TRAVERSA, VELLA

Disposizioni e delega al Governo per promuovere il rinnovo e l'efficienza energetica del parco veicoli circolante

Presentata il 18 maggio 2010

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il problema dell'inquinamento generato dai gas di scarico dei veicoli è presente in tutta Italia, ma assume una particolare gravità nel Mezzogiorno dove circola un parco veicoli (concetto che comprende sia le due che le quattro ruote) più vecchio e quindi inquinante rispetto a quanto avviene nel resto del Paese. Le grandi città meridionali sono letteralmente invase da gas di scarico nocivi per la salute e per la qualità della vita degli abitanti, senza dimenticare i danni causati allo sviluppo turistico dei luoghi. Si pensi al caso di Napoli che, già a metà marzo, ha toccato il limite massimo annuo di giornate consentite per superare le soglie di inquinamento del-

l'aria. La gravità della situazione del Mezzogiorno è stata peraltro confermata dalla recente decisione, lo scorso 1° febbraio 2010, della Commissione europea di rispondere negativamente a Campania (con la sola eccezione di un'area nel beneventano), Puglia e Sicilia in merito alleennesime richieste di deroga rispetto alla piena applicazione della direttiva 96/62/CE del Consiglio, del 27 settembre 1996, in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente.

In tale contesto pare opportuno attuare interventi strutturali volti a rendere il parco veicoli circolante in Italia, e particolarmente nel Mezzogiorno, più efficiente a livello ambientale. A tal fine la presente

proposta di legge contiene quattro principali previsioni:

1) la prima (articolo 1) è finalizzata ad avviare il rinnovo, in senso ecologico ed efficiente sul piano del consumo energetico, degli autobus e dei taxi circolanti nelle principali e più inquinate città italiane;

2) la seconda (articolo 2) vieta la circolazione, nei centri urbani congestionati dal traffico e nelle aree sottoposte a particolare tutela ambientale, dei veicoli pesanti privi dei sistemi di filtri antiparticolato, i quali hanno lo scopo di evitare la produzione, a seguito delle reazioni chimiche che avvengono nella fase di combustione nel cilindro, di alcune sostanze inquinanti particolarmente dannose per la salute degli esseri viventi, prevedendo anche un fondo statale per incentivare la rottamazione dei veicoli pesanti inquinanti e l'installazione dei sistemi di filtri antiparticolato. Inoltre, in vista della dotazione dei sistemi di filtri antiparticolato, è introdotto il divieto di effettuare le operazioni di carico e di scarico di merci nei centri urbani durante le ore diurne. Si sottolinea come tale ultima misura abbia effetti positivi non solo sui livelli di inquinamento, ma anche, pur in subordine, sui livelli oggi sempre più insopportabili di congestionamento delle strade e in particolare nei centri storici delle nostre città;

3) la terza (articolo 3) afferma che eventuali incentivi per l'acquisto di nuove automobili debbano essere vincolati alla condizione obbligatoria che le imprese automobilistiche, per ogni loro modello sul mercato, ne prevedano una versione ecologica ed energeticamente efficiente;

4) la quarta previsione (articolo 4) intende invece coinvolgere al massimo grado possibile tutti i cittadini e i comuni nella prevenzione dell'inquinamento causato dalle automobili più vecchie e inquinanti attraverso l'istituzione di un numero verde a cui segnalare casi di veicoli che scaricano nell'ambiente quantità enormi di gas velenosi e attraverso speciali unità di controllo della polizia municipale con

l'esclusivo compito di stare in strada per effettuare controlli sui livelli di emissioni inquinanti delle autovetture e sul rispetto, da parte degli automobilisti, delle norme in vigore nelle varie regioni in materia di controlli obbligatori dei gas di scarico.

Infine l'articolo 5 della presente proposta di legge - che contiene un insieme di altre misure ritenute di complemento e obiettivamente attuabili solo in tempi più lunghi rispetto a quelle principali esposte - delega il Governo ad attuare un vasto piano strutturale per incentivare il ricambio del parco veicoli circolante e al tempo stesso un uso più razionale delle autovetture da parte degli italiani, i quali sono in testa alla classifica europea per numero di autovetture circolanti (tra le sessanta e le settanta ogni cento abitanti secondo numerosi rapporti) e per numero di chilometri *pro capite* percorsi in automobile (15.400 chilometri all'anno, +60 per cento rispetto alla Germania).

La delega in oggetto prevede in particolare le seguenti misure:

a) abolire la tassa di immatricolazione per le autovetture ad alimentazione elettrica nuove e, al tempo stesso, favorire la capillare presenza, sull'intero territorio nazionale, delle colonnine di ricarica per le autovetture ad alimentazione elettrica (tema, quest'ultimo, su cui la Camera dei deputati ha approvato la mozione n. 1-00269 accolta dal Governo);

b) diminuire l'importo della tassa di immatricolazione per le autovetture di categoria « euro 4 » ed « euro 5 »;

c) prevedere, in accordo con le regioni, un graduale abbassamento dell'importo della tassa automobilistica annuale per le autovetture ad alimentazione elettrica e per le autovetture di categoria « euro 4 » ed « euro 5 »;

d) prevedere che tali misure restino in vigore per un periodo minimo almeno pari a cinque anni, al termine del quale il Governo provvede ad effettuare un monitoraggio sugli effetti da esse prodotti in

termini di miglioramento della qualità ambientale;

e) attuare un piano finalizzato a rinnovare il parco veicoli circolante della pubblica amministrazione.

È importante segnalare come il tema dell'efficienza energetica dei trasporti pubblici e del parco veicoli circolante sia di strettissima attualità a livello di Unione europea. Lo ha dimostrato, nei tempi più recenti, l'annuncio da parte del Commissario europeo ai trasporti, Antonio Tajani, di un imminente piano d'azione per promuovere lo sviluppo delle auto « pulite », puntando soprattutto sull'auto elettrica, con *standard* comuni che permettano di poterle cambiare ovunque in Europa. La strategia della Commissione europea si pone l'obiettivo di uscire dalle misure di emergenza per il settore dell'auto e di rafforzare la competitività dell'industria automobilistica europea legandola allo sviluppo delle tecnologie pulite e al contrasto ai cambiamenti climatici grazie alla modernizzazione del settore dei trasporti e allo sviluppo dell'utilizzo di auto funzionanti a elettricità, idrogeno, biogas o altri bio-carburanti. Tutto ciò è quanto mai necessario se si pensa, come reso noto dalla stessa Commissione europea, che le stime più accreditate affermano come entro il 2030 il parco auto mondiale dovrebbe raddoppiare, salendo da 800 milioni a 1,6 miliardi di veicoli.

Si sottolinea in conclusione lo specifico tema dell'incentivazione fiscale al rinnovo del parco veicoli perché questa è in effetti l'impostazione che fin dal 2006, anche se finora senza uno sbocco concreto a causa delle difficoltà tecniche legate all'opera di armonizzazione europea della disciplina sulle tasse automobilistiche dei vari Stati

membri, l'Unione europea ha individuato per affrontare il problema del rinnovo del parco auto. Particolarmente importante, come punto di riferimento rispetto all'attività dell'Unione europea in materia, è la proposta di direttiva del Consiglio in materia di tasse relative alle autovetture, COM(2005)261, approvata con alcune proposte di modifica dal Parlamento europeo nella seduta del 5 settembre 2006.

Significativamente, infatti, nelle premesse della proposta di direttiva si legge: « Le autovetture sono un'importante fonte di emissioni di CO₂ e sono quindi particolarmente rilevanti ai fini dell'obiettivo ambientale dell'Unione europea, vale a dire quello di rispettare gli impegni assunti nel quadro del Protocollo di Kyoto. Le misure fiscali costituiscono uno dei tre pilastri della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture. L'uso ottimale di tali misure, insieme al rispetto degli impegni assunti dall'industria automobilistica e all'informazione dei consumatori, è uno strumento essenziale per il raggiungimento dell'obiettivo comunitario di 120 grammi di CO₂ per chilometro al più tardi per il 2010 ». La stessa proposta di direttiva definisce « opportuno introdurre un elemento basato sul fattore inquinante e sull'efficienza dal punto di vista del consumo di carburante nella base imponibile delle tasse di immatricolazione e delle tasse annuali di circolazione ». In particolare si sottolinea, in quanto direttamente richiamato nella presente proposta di legge, il passaggio della proposta di direttiva che afferma: « L'abolizione della tassa di immatricolazione ha effetti positivi sulla sicurezza stradale e sull'ambiente in quanto comporta un rinnovo più rapido del parco automobili ».

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione di un fondo per il rinnovo e l'efficienza energetica del trasporto pubblico).

1. Presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare è istituito un fondo per la concessione di contributi agli enti locali che si impegnino a predisporre e ad avviare, secondo modalità e tempi stabiliti con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, un piano finalizzato al rinnovo integrale del trasporto pubblico su gomma, prevedendo veicoli non inquinanti ed energeticamente efficienti, nonché alla diminuzione del numero dei veicoli privati circolanti nei centri urbani.

2. La dotazione del fondo di cui al comma 1 è stabilita in 10 milioni di euro annui per gli anni 2010, 2011 e 2012. Al relativo onere si provvede mediante riduzione lineare degli stanziamenti di parte corrente relativi alle autorizzazioni di spesa come determinate dalla tabella C allegata alla legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 2.

(Installazione di sistemi di filtri antiparticolato sui veicoli pesanti e sui furgoni).

1. A decorrere dal 1° gennaio 2014 è fatto divieto di circolare, all'interno dei centri urbani, ai veicoli pesanti e ai furgoni privi di sistemi di filtri antiparticolato.

2. Per il periodo intercorrente tra la data di entrata in vigore della presente legge e il 1° gennaio 2014, al fine di incentivare la rottamazione dei veicoli pe-

santi privi di sistemi di filtri antiparticolato o l'installazione su di essi di sistemi di filtri antiparticolato è istituito, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, un fondo per la concessione di contributi ai privati.

3. La dotazione del fondo di cui al comma 2 è stabilita in 5 milioni di euro annui per gli anni 2010, 2011 e 2012. Al relativo onere si provvede mediante riduzione lineare degli stanziamenti di parte corrente relativi alle autorizzazioni di spesa come determinate dalla tabella C allegata alla legge 23 dicembre 2009, n. 191. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. Per il periodo intercorrente tra la data di entrata in vigore della presente legge e il 1° gennaio 2014, in ogni caso i veicoli pesanti e i furgoni privi di sistemi di filtri antiparticolato non possono effettuare, all'interno dei centri urbani, le operazioni di carico e di scarico di merci durante le ore diurne.

ART. 3.

(Incentivi al mercato automobilistico).

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge gli incentivi statali in favore del mercato automobilistico possono essere concessi solo alle imprese automobilistiche che, per ogni modello di autoveicolo da esse immesso sul mercato, prevedono una versione ecologica ed energeticamente efficiente. Le modalità di attuazione del presente articolo sono stabilite con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

ART. 4.

(Disposizioni in materia di controllo di veicoli inquinanti).

1. È istituito un numero verde, gestito dal Ministero dell'ambiente e della tutela

del territorio e del mare, per le segnalazioni di veicoli particolarmente inquinanti. Le modalità di attuazione del presente comma sono stabilite con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

2. Le polizie municipali si dotano, in collaborazione con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che a tale fine può prevedere l'istituzione di un apposito fondo, di speciali unità di controllo con il compito esclusivo di vigilare sulle emissioni inquinanti dei veicoli e sul rispetto delle norme regionali vigenti in materia di controllo dei gas di scarico dei veicoli e delle disposizioni di cui all'articolo 2.

ART. 5.

(Delega al Governo per il rinnovo del parco veicoli circolante).

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi volti a favorire la diffusione di veicoli non inquinanti e a promuovere, da parte degli automobilisti e dei motociclisti, un uso meno intensivo degli stessi.

2. Nell'attuazione della delega di cui al comma 1, il Governo si conforma ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) prevedere l'abolizione della tassa di immatricolazione, istituita ai sensi del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, per le autovetture ad alimentazione elettrica nuove;

b) attuare un piano nazionale per favorire l'installazione, sull'intero territorio nazionale, di colonnine di ricarica per le autovetture ad alimentazione elettrica;

c) prevedere una riduzione dell'importo della tassa di immatricolazione per le autovetture nuove di categoria « euro 4 » ed « euro 5 »;

d) prevedere un graduale abbassamento dell'importo della tassa automobilistica annuale per le autovetture ad alimentazione elettrica e per la autovetture di categoria « euro 4 » ed « euro 5 »;

e) prevedere che le misure di cui alle lettere da *a)* a *d)* si applichino per un periodo almeno pari a cinque anni, al termine del quale il governo provvede ad effettuare un monitoraggio sugli effetti da esse prodotti in termini di miglioramento della qualità ambientale;

f) attuare un piano finalizzato a rinnovare e a rendere energicamente efficiente il parco veicoli circolante della pubblica amministrazione.

€ 1,00



16PDL0039590