

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 660}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BERNARDI GUIDO, ANDREOLI, ARMELLIN, BALESTRACCI, BAMBI, BIANCHI, BONFERRONI, BRICCOLA, CACCIA, CARELLI, CASINI CARLO, COLONI, CONTU, CORSI, D'ACQUISTO, FALCIER, FERRARI SILVESTRO, GARAVAGLIA, IANNIELLO, LATTANZIO, LIGATO, MALVESTIO, NAPOLI, PAGANELLI, PASQUALIN, PATRIA, PERUGINI, PICANO, PORTATADINO, QUIETI, RABINO, RADI, RIGHI, RINALDI, RUSSO GIUSEPPE, SARETTA, SAVIO, SCAIOLA, SENALDI, SILVESTRI, SINESIO, SULLO, VISCARDI, VITI, ZAMPIERI, ZOPPI

Presentata il 14 ottobre 1983

**Norme per l'estensione e il rifinanziamento della legge
28 novembre 1965, n. 1329, recante provvedimenti per
l'acquisto di nuove macchine utensili**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge è diretta, oltre che a dotare di nuovi mezzi finanziari la legge 28 novembre 1965, n. 1329, ad estenderne il campo di applicazione anche all'acquisto di veicoli industriali.

La suddetta legge, che ad oltre quindici anni dalla pubblicazione conserva intatta la sua validità, ha permesso l'intervento agevolato del Mediocredito per lo sconto di cambiali emesse per l'acquisto di macchine utensili e di produzione. Ciò ha positivamente influito sul mercato in questione, anche in considerazione della snel-

lezza delle procedure e delle formalità previste, tanto da porre il nostro Paese all'avanguardia per quanto concerne gli investimenti nella meccanica strumentale.

Il legislatore del 1965 per garantire le operazioni di sconto, ha peraltro dovuto creare un regime di pubblicità e di certezza dei fatti relativi ai beni mobili oggetto della legge al fine di assimilarne il regime a quello dei beni mobili registrati.

Orbene, tale difficoltà non si pone per gli acquisti di autoveicoli la cui disciplina è regolata, come è noto, dalla legge

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

istitutiva dei pubblici registri automobilistici (regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436).

Proprio il regime cui sono sottoposti gli autoveicoli spinge a colmare una lacuna, se così si può dire, della legge del 1965.

Sulla complementarità dell'autotrasporto industriale rispetto ai processi produttivi è superfluo insistere.

E a tutti noto che in Italia oltre l'ottanta per cento del trasporto di merci avviene su gomma, e solo a medio e a lungo termine è ipotizzabile che questo stato di cose si modifichi, dovendosi attendere un aumento della capacità di offerta della ferrovia.

A fronte di questa realtà, sta un parco di autoveicoli industriali tra i più obsoleti d'Europa, con una vita media di 16 anni, a fronte dei 10 anni in Germania o addirittura di 7 anni e mezzo in Inghilterra.

A seguito della crisi economica mondiale che in Italia si è ripercossa con particolare violenza, il mercato dei veicoli industriali sta affrontando una profonda crisi, con diminuzioni che vanno, a seconda del peso degli automezzi, dal 13 al 20-22 per cento. Le immatricolazioni di fonte ACI per i primi sette mesi dell'anno in corso confermano queste indicazioni della industria, registrando una flessione complessiva superiore al 16 per cento.

In questo quadro, l'opportunità offerta da una estensione della legge « Sabatini » al settore di cui trattasi non è di poco conto. Per intenderne i positivi effetti sul mercato basta considerare che ammettere le operazioni di acquisto di veicoli industriali ai benefici della legge 28 novembre 1965, n. 1329, comporta: per l'acquirente la possibilità di una dilazione del pagamento a tassi inferiori a quel-

li di mercato senza necessità di effettuare alcun adempimento particolare né prestare alcuna garanzia aggiuntiva nei confronti dell'Istituto presso cui vengono scontati gli effetti; per il venditore lo smobilizzo del proprio credito in tempi estremamente brevi e senza dover prestare di regola alcuna garanzia usufruendo eventualmente anche di « castelletti di sconto ». L'operazione inoltre, nel suo complesso, non incontra spese particolari, quali quelle notarili.

Con l'articolo 1 della presente proposta si è pertanto esteso il campo di applicazione dell'articolo 12 della legge Sabatini, tralasciando ovviamente gli altri articoli che, come si è detto, sono diretti a porre una disciplina dei beni mobili superflua per i veicoli.

Con l'articolo 2 si è provveduto a coordinare l'agevolazione concernente l'imposta di bollo (già prevista dalla legge 28 novembre 1968, n. 1329) con le nuove disposizioni in materia introdotte dalla riforma tributaria.

L'articolo 3 della proposta è diretto ad aumentare di 30 miliardi ciascuno il fondo di dotazione ed il fondo contributi del Mediocredito centrale per consentire il risconto degli effetti ed abbattere gli interessi su un totale di circa 310 miliardi di finanziamenti.

I suddetti importi sono stati finalizzati, ovviamente, alla legge 28 novembre 1965, n. 1329.

Con l'articolo 4, infine, si è assicurata la copertura finanziaria dei suddetti conferimenti attingendo agli stanziamenti del « Fondo per la ristrutturazione e riconversione industriale » originariamente destinati all'agevolazione fiscale prevista dall'articolo 18 della legge 12 agosto 1977, n. 675, venuta meno il 1° ottobre 1978.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Le agevolazioni previste dall'articolo 12 della legge 28 novembre 1965, n. 1329, sono estese anche alle operazioni di vendita di autocarri, trattori stradali, rimorchi e semirimorchi, nuovi di fabbrica.

Le cambiali emesse a fronte delle operazioni di cui al comma precedente devono essere garantite da ipoteca o da patto di riservato dominio.

ART. 2.

Alle cambiali emesse ai sensi della legge 28 novembre 1965, n. 1329, e della presente legge si applicano le disposizioni di cui al titolo IV del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601.

ART. 3.

Il fondo di dotazione dell'Istituto centrale per il credito a medio termine di cui all'articolo 3 della legge 30 aprile 1962, n. 265, e successive modificazioni è aumentato di lire 30 miliardi.

Il fondo contributi di cui al primo comma dell'articolo 3 della legge 28 maggio 1973, n. 295, costituito presso l'Istituto centrale per il credito a medio termine, è aumentato di lire 30 miliardi.

Gli importi di cui ai commi precedenti sono destinati esclusivamente ai finanziamenti e alla corresponsione di contributi sugli interessi per operazioni relative alla vendita di nuove macchine utensili e di veicoli, ai sensi della legge 28 novembre 1965, n. 1329, e della presente legge.

ART. 4.

All'onere complessivo di lire 60 miliardi derivanti dalla presente legge si provvede con il « Fondo per la ristrutturazione e riconversione industriale » istituito con l'articolo 3 della legge 2 agosto 1977, n. 675.

Il prelievo delle somme a credito del « Fondo per la ristrutturazione e la riconversione industriale » da versare al fondo di dotazione e al fondo contributi dell'Istituto centrale per il credito a medio termine, è autorizzato con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con il Ministro del tesoro.