

## COMMISSIONE VI

## FINANZE E TESORO

8.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 MAGGIO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIORGIO RUFFOLO

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge</b> (Discussione e rinvio):		autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose alimentati con gas di petrolio liquefatti o con gas metano e altre disposizioni fiscali (1364) . . . . .	7
Disposizioni per il potenziamento dell'Amministrazione doganale e delle imposte indirette e per il funzionamento degli uffici doganali e dei connessi uffici periferici dell'Amministrazione sanitaria (1430) . . . . .	3	RUFFOLO GIORGIO, <i>Presidente</i> 7, 9, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 20, 21	
RUFFOLO GIORGIO, <i>Presidente</i> . . . . .	3, 7	ALPINI RENATO . . . . .	17
ANTONI VARESE . . . . .	6	ANTONI VARESE . . . . .	20
D'AIMMO FLORINDO, <i>Relatore</i> . . . . .	3, 6	BRINA ALFIO . . . . .	10, 20
MINERVINI GUSTAVO . . . . .	6	CORSI UMBERTO . . . . .	12, 16, 17, 18
ROSSI DI MONTELERA LUIGI . . . . .	6	MINERVINI GUSTAVO . . . . .	9, 15
VISCO VINCENZO . . . . .	6	MORO PAOLO ENRICO . . . . .	9
VISENTINI BRUNO, <i>Ministro delle finanze</i> . . . . .	5, 6	NUCCI MAURO ANNA MARIA . . . . .	9
<b>Disegno di legge</b> (Discussione e approvazione):		RAVASIO RENATO, <i>Relatore</i> . . . . .	7, 13, 16, 18; 20
Modifiche delle aliquote di imposta sui gas di petrolio liquefatti e sul gas metano per uso autotrazione, nonché istituzione di una tassa speciale per le		SUSI DOMENICO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	14, 15, 16, 18, 20
		<b>Votazione segreta:</b>	
		RUFFOLO GIORGIO, <i>Presidente</i> . . . . .	21

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,45.

CARLO MEROLLI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni per il potenziamento dell'amministrazione doganale e delle imposte indirette e per il funzionamento degli uffici doganali e dei connessi uffici periferici dell'amministrazione sanitaria (1430).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per il potenziamento dell'amministrazione doganale e delle imposte indirette e per il funzionamento degli uffici doganali e dei connessi uffici periferici dell'amministrazione sanitaria ».

L'onorevole D'Aimmo ha facoltà di svolgere la relazione.

FLORINDO D'AIMMO, *Relatore*. Il disegno di legge n. 1430 ripete un'analoga iniziativa legislativa assunta dal Governo nella precedente legislatura (atto Camera numero 3972) per il potenziamento degli uffici delle dogane, degli uffici tecnici delle imposte di fabbricazione e dei laboratori chimici. Il problema degli adeguamenti degli organici in tali uffici dell'amministrazione finanziaria dello Stato ha assunto, negli ultimi anni, un rilievo notevole, condizionandone il funzionamento a fronte degli aumentati volumi di traffico internazionale e delle altre attività produttive soggette a controllo fiscale. Le disfunzioni hanno dato luogo spesso a clamorose proteste come, ad esempio, l'ultimo sciopero degli autotrasportatori, e, comunque, sempre a condizionamenti e danni anche gravi

alle relazioni mercantili con gli altri paesi. Il cattivo funzionamento delle dogane italiane è legato anche ad altri fattori quali la carenza di infrastrutture fisiche ed attrezzature, il mancato riconoscimento nell'ambito comunitario della validità dei certificati sanitari, veterinari e fitopatologici rilasciati dai paesi di origine, la mancanza di turni adeguati negli orari di lavoro, le procedure lente legate ad una scarsa automazione dei controlli, la mancata estensione delle autorizzazioni ad « accertamenti semplificati » per le imprese industriali e commerciali che più praticano scambi internazionali di merci.

Quello della carenza del personale nelle dogane è però il problema più grave e diffuso in tutta la penisola. Attualmente risulta scoperto circa il 20 per cento dei posti di organico, previsti in quasi 6 mila unità.

Prima dell'ultima guerra mondiale il personale delle dogane italiane era superiore a quello attuale. Nel frattempo il traffico controllato è all'incirca decuplicato. Gli altri paesi a noi vicini sono molto meglio attrezzati. In Belgio i dipendenti doganali sono 8.500; in Francia 25 mila; nella Germania occidentale circa 36 mila. Il personale delle nostre dogane è inoltre malamente distribuito per la preponderanza tra i dipendenti di meridionali che propendono per l'avvicinamento ai luoghi di origine. Le carenze più vistose si registrano, perciò, nelle sedi poste a settentrione. Sono questi i motivi che hanno spinto il Ministero delle finanze a farsi carico di iniziative legislative particolari, senza attendere la riforma burocratica dell'amministrazione statale e la ristrutturazione di quella finanziaria in particolare.

Il disegno di legge prevede anche le forme più adeguate di incentivazione eco-

nomica e di remunerazione di un lavoro che ha caratteri peculiari in termini di maggiore responsabilità e disagi rispetto ad altri della pubblica amministrazione.

Il tempo trascorso dalla prima iniziativa legislativa in materia ha portato questo provvedimento a ridosso di altri, riferiti ad altre amministrazioni o categorie di dipendenti statali, determinando anche conflitti di competenza istruttoria da parte di altre Commissioni legislative. La I Commissione affari costituzionali pur dando parere favorevole al provvedimento, ha sottolineato, nella discussione intervenuta nella seduta del 2 maggio scorso, ripetutamente la sua competenza primaria trattandosi di materia afferente il pubblico impiego. In situazioni diverse la richiesta apparirebbe giustificata ma la genesi dell'iniziativa legislativa è legata a situazioni di emergenza a cui il Ministero delle finanze ha dovuto provvedere in via autonoma e particolare.

Parere favorevole è stato espresso, senza rilievi procedurali, anche dalla V Commissione.

Il provvedimento al nostro esame prevede l'assunzione di 800 impiegati e 50 operai per far fronte alle esigenze di uffici posti in prevalenza al nord d'Italia. Si prevedono procedure rapide per quanto riguarda la gestione dei concorsi con ripartizioni regionali con l'unica riserva del 50 per cento dei posti a favore dei giovani di cui alla legge 1° giugno 1977, n. 285.

Due norme particolari all'articolo 1 prevedono, rispettivamente, di consentire l'utilizzo dei primi dirigenti UTIF per i servizi ispettivi centrali e di utilizzare meglio, secondo meriti o capacità e qualifica di ruolo, il personale ex precario (duemila diurnisti di terza e quarta categoria) attualmente adibiti solo a mansioni generiche e marginali.

L'articolo 2 prevede il beneficio della anzianità convenzionale per i servizi presso gli uffici di confine-terra svolto dal personale doganale, analogamente a quanto previsto per i militari e sottufficiali della guardia di finanza.

Con gli articoli 3 e 4 si disciplinano gli emolumenti incentivanti e compensativi

per le responsabilità ed i particolari disagi del lavoro svolto dal personale in questione, compresi quelli dovuti ai turni con prestazioni di lavoro pomeridiano, notturno e festivo, secondo le direttive della legge-quadro sul pubblico impiego 29 marzo 1983, articolo 30. L'emolumento è denominato « indennità di servizio ». Le previsioni normative di questi due articoli hanno prodotto profonde lacerazioni nel fronte sindacale tra le confederazioni generali, i sindacati del settore organizzati nelle stesse confederazioni, i comitati di base ed i sindacati autonomi.

A tal proposito proteste, sollecitazioni e richieste di audizione sono pervenute numerose. Questa situazione è determinata dal fatto che il Ministero delle finanze pressato dall'urgenza dei problemi da risolvere ha dovuto reiterare l'iniziativa legislativa decaduta per fine legislatura, sganciandosi dal decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1983, n. 334, e dalla normativa del compenso incentivante la produttività, previsto dall'articolo 10, di troppo lenta attuazione. Nel frattempo le lunghe trattative sindacali si sono concluse con l'accordo del 2 aprile scorso che ha consentito al ministro della funzione pubblica la predisposizione del decreto presidenziale 13 aprile 1984 in corso di registrazione, il quale, tra l'altro, disciplina all'articolo 8 anche il compenso per i dipendenti di cui al presente disegno di legge. Il suddetto decreto prevede compensi differenziati per numerose categorie dell'amministrazione statale con la previsione di contratti integrativi decentrati: un caleidoscopio di situazioni e di rapporti che ha però il pregio del consenso delle confederazioni sindacali. I sindacati dei dipendenti finanziari e quelli autonomi eccepiscono la peculiarità del lavoro doganale, la turnazione particolare e la necessità di adeguare la normativa delle dogane italiane ai livelli europei.

Esistono delle differenze tra i trattamenti previsti dal presente articolo di legge e quelli indicati nel decreto presidenziale; i primi sono più favorevoli ai dipendenti doganali.

Qualunque soluzione non può prescindere da una audizione delle parti, ripetutamente richiesta. La questione è di rilievo ma è anche molto urgente; il provvedimento non può ulteriormente fermarsi.

Ritengo pertanto che l'audizione, anche se molto sollecitata, debba essere effettuata da una rappresentanza per gruppi della Commissione per garantire diretta pluralità di informazione. Esprimo pertanto un invito alla Commissione a procedere in tal senso. Tutto questo dovrebbe essere fatto rapidamente proprio per consentire una rapida decisione sulla materia soprattutto per quanto riguarda gli aspetti economici del trattamento, anche se questi non sono gli unici oggetto del provvedimento al nostro esame.

Con l'articolo 5 si prevede di estendere al personale ispettivo in servizio presso i compartimenti e le circoscrizioni il trattamento di missione, in deroga ai limiti di distanza e durata, già previsto per il personale degli Uti e dei laboratori.

Con l'articolo 6 si prevede il raddoppio a copertura delle maggiori spese (per il potenziamento dei servizi) relative ai compensi che gli operatori economici debbono versare allo Stato per l'espletamento dei servizi svolti nel loro interesse sia da parte degli impiegati delle dogane che dei militari della guardia di finanza; il raddoppio comporta una maggiore entrata di 32 miliardi e 500 milioni annui. Con l'articolo 7 si prevedono due indennità nel settore delle dogane e delle imposte di fabbricazione per i servizi prestati dalla guardia di finanza; tale articolo prevede la triplicazione degli importi ed il successivo raddoppio, rispetto al 1971, per i servizi in questione. Questo per seguire l'evoluzione completa dei compensi per gli impiegati civili. Anche questa operazione determina un maggiore introito stimato in 27 miliardi annui.

Ho registrato una protesta a fronte di questa previsione di aumento dell'importo dei corrispettivi da parte della Confindustria che ha eccepito che l'elevato aumento dei compensi li trasforma in

tasse con effetto equivalente ai dazi doganali e ciò contro l'articolo 11 degli accordi GATT e l'articolo 9 del trattato di Roma. Si tratta di una questione che è stata sollevata anche ieri e contenuta in una nota che mi è stata consegnata, un problema dunque che va meglio approfondito perché condiziona le relazioni internazionali ed influisce sui traffici commerciali del nostro paese con l'estero.

Il problema in discussione è reso ancora più urgente e rilevante se pensiamo al pessimo servizio che attualmente viene reso dalle dogane.

Concludendo, proprio per le questioni che ho poc'anzi enunciate e per l'esigenza di approfondire il confronto su questo tema anche direttamente con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ritengo che sia opportuna la costituzione di un comitato ristretto che proceda a rapide audizioni preliminari.

BRUNO VISENTINI, *Ministro delle finanze*. Ringrazio l'onorevole D'Aimmo per la sua relazione e non ho alcun motivo per oppormi alla sua proposta circa l'opportunità della costituzione di un comitato ristretto. D'altra parte se la Commissione ritiene utile ai fini della acquisizione di elementi introduttivi di contattare i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, evidentemente essa può autonomamente decidere.

Quello che mi permetto di far presente (del resto già ripetutamente sottolineato anche dal relatore) è che il disegno di legge n. 1430 riveste notevole carattere di urgenza e se è giunto all'esame di questa Commissione con un certo ritardo ciò è dovuto alla predisposizione di quel decreto presidenziale, cui ha fatto riferimento lo stesso relatore, da parte del ministro della funzione pubblica.

Debbo precisare, pur non volendo con ciò entrare nel merito del provvedimento, che gli incentivi previsti dall'articolo 3 del disegno di legge escludono l'applicazione dell'analogo incentivo previsto dal decreto presidenziale.

Ciò detto mi rimetto alla decisione della Commissione auspicando che, una

volta costituito il comitato ristretto, il Governo possa in quella sede esprimere il proprio punto di vista.

VARESE ANTONI. Desidero sapere dal ministro Visentini se anche nel contenuto normativo dell'articolo 3 il « concerto » è stato esteso al ministro per la funzione pubblica.

BRUNO VISENTINI, *Ministro delle finanze*. Onorevole Antoni, l'intero disegno di legge è stato presentato di concerto con il ministro interessato.

Desidero inoltre ricordare che allorché fu redatto questo disegno di legge non era stato ancora predisposto il decreto presidenziale che appunto fornisce un altro tipo di soluzione che da un punto di vista economico sostanzialmente equivale a quella contenuta nel disegno di legge in discussione. Non vorrei comunque qui entrare nel merito del provvedimento anche perché esistono alcune questioni di principio che le organizzazioni sindacali hanno sollevato. Al riguardo ritengo senz'altro opportuna una indagine sul problema in modo che il Parlamento possa valutare le diverse opinioni delle parti interessate e cioè delle tre confederazioni sindacali, dell'UNSA e della DIRSTAT.

GUSTAVO MINERVINI. Mi domando se sia veramente opportuno passare immediatamente alla costituzione del comitato ristretto senza svolgere, sia pur brevemente, alcuna discussione di carattere generale. Mi rendo conto senza dubbio del carattere di urgenza che riveste il disegno e delle sollecitazioni avanzate da più parti circa un suo rapido *iter* legislativo, ma a me parrebbe indubbiamente anche utile uno scambio di considerazioni di carattere generale almeno su alcuni problemi, quali ad esempio quello relativo all'articolo 4 il cui contenuto suscita in me qualche preoccupazione.

LUIGI ROSSI DI MONTELERA. Credo che sarebbe atipico procedere alla costituzione di un comitato ristretto dal mo-

mento che non siamo passati alla fase dell'esame degli emendamenti. Mi sembra però interessante acquisire il parere delle Confederazioni sindacali come proposto dal relatore.

Si potrebbe pertanto procedere informalmente a tali audizioni che, non togliendo nulla alla successiva discussione sulle linee generali, permetterebbero di avere una maggiore conoscenza dei problemi sottoposti alla nostra attenzione da parte del relatore.

VINCENZO VISCO. Anche io aderisco alla proposta di procedere a tali audizioni informali con la rappresentanza di tutti i gruppi della Commissione. L'Ufficio di presidenza allargato ai rappresentanti dei gruppi potrebbe efficacemente procedere in tal senso.

VARESE ANTONI. Di norma si procede alla nomina di un comitato ristretto dopo aver superato la fase della discussione sulle linee generali, in questo senso concordo con quanto detto dal collega Minervini.

Sono dell'opinione che le audizioni, anche se tenute in modo informale, possano in questo caso precedere la fase della discussione generale poiché dovrebbero servire a rendere la stessa più celere e pertinente. Procedere a tali audizioni tramite l'Ufficio di presidenza potrebbe servire a risolvere gli eventuali problemi legati ai lavori dell'Assemblea.

GUSTAVO MINERVINI. Vorrei chiarire che il mio punto di vista non rappresenta una sorta di « bizantinismo », dal momento che la nomina di un comitato ristretto presuppone il riconoscimento di un accordo di carattere generale tendente a trovare soluzioni per talune specifiche soluzioni. Aderisco pertanto alla proposta che le audizioni richieste dal relatore vengano svolte dall'Ufficio di presidenza allargato ai rappresentanti dei gruppi.

FLORINDO D'AIMMO, *Relatore*. Mi sembra che la forma dell'Ufficio di Presidenza allargato risponda allo scopo di pro-

cedere alle audizioni che mi ero permesso di sollecitare.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni rimane stabilito di affidare mandato all'Ufficio di presidenza per l'organizzazione delle audizioni informali proposte dal relatore.

*(Così rimane stabilito).*

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**Discussione del disegno di legge: Modifiche delle aliquote di imposta sui gas di petrolio liquefatti e sul gas metano per uso autotrazione, nonché istituzione di una tassa speciale per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose alimentati con gas di petrolio liquefatti o con gas metano e altre disposizioni fiscali (1364).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche delle aliquote di imposta sui gas di petrolio liquefatti e sul gas metano per uso autotrazione, nonché istituzione di una tassa speciale per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose alimentati con gas di petrolio liquefatti o con gas metano e altre disposizioni fiscali ».

L'onorevole Ravasio ha facoltà di svolgere la relazione.

RENATO RAVASIO, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione non richiede una particolare illustrazione sia perché la relazione che accompagna il provvedimento è chiara e dettagliata, sia perché parte dell'articolato (gli articoli da 6 a 9) era già stata oggetto di discussione e di approvazione in Commissione, in sede di esame per la conversione del decreto n. 734 del 26 dicembre 1983, poi decaduto.

Nella medesima occasione, recependo analoga sollecitazione rivolta dal Senato al Governo, si invitò il Governo a presen-

tare a breve un apposito disegno di legge per la regolamentazione dell'utilizzo del GPL e del gas metano per autotrazione.

La prima parte del provvedimento (gli articoli da 1 a 5) risponde appunto a questa sollecitazione allo scopo di eliminare la diffusa evasione che si realizza con il travaso di GPL a più basso livello nell'autotrazione.

La soluzione adottata è analoga a quella applicata per eliminare le frodi sul gasolio: defiscalizzazione per ridurre l'ampia diversificazione delle aliquote delle imposte gravanti sul GPL e gas metano e introduzione di una tassa speciale per compensare la diminuzione del gettito fiscale.

Con l'articolo 1 si prevede la riduzione dell'imposta di fabbricazione gravante sul GPL usato per autotrazione, dell'imposta erariale di consumo gravante sul gas metano usato per autotrazione nonché delle corrispondenti sovrimposte di confine. Per effetto di ciò il prezzo dei due beni passa rispettivamente da 858 a 600 lire al litro per il GPL e da 650 a 452 lire il metro cubo per il gas metano.

Per compensare il minor gettito derivante dalla riduzione delle diverse aliquote (204 miliardi per il GPL e 60 miliardi per il gas metano), l'articolo 2 fissa l'importo della tassa speciale, prendendo come riferimento il cavallo fiscale (15 mila lire annue per i veicoli alimentati a GPL e 10.500 annue per i veicoli alimentati con metano). Allo scopo, però, di non penalizzare la percorrenza al di sotto di certe medie e di evitare di spingere il costo medio chilometrico al limite del punto di « non convenienza », viene fissato un valore minimo di superbollo per le autovetture fino a 15 cavalli (rispettivamente 165 mila lire per GPL e 105 mila lire per gas metano). Di particolare importanza il comma che prevede il dimezzamento del superbollo per le autovetture in servizio pubblico. È un riconoscimento e un incoraggiamento per l'utilizzo nell'uso pubblico di carburante, come il GPL, che non introduce piombo o altre sostanze nocive nell'ambiente e può quindi svolgere un ruolo importante nella lotta contro l'inquinamento delle città.

Sia l'articolo 1 sia l'articolo 2 prevedono come inizio dell'efficacia delle norme la data del 1° gennaio 1985, allo scopo di consentire un congruo lasso di tempo per la regolarizzazione delle singole posizioni.

Gli articoli 3 e 4 contengono prescrizioni per evitare abusi sia a carico del proprietario dell'autoveicolo sia dell'esecutore delle modifiche apportate al sistema di alimentazione del motore. Allo scopo di garantire l'utenza, e per motivi di sicurezza, viene pure disposto che i lavori di modifica vengano eseguiti esclusivamente dagli esercenti l'attività di officina meccanica per auto.

A proposito del contenuto di questi articoli ritengo doveroso sottolineare che la I Commissione affari costituzionali, esprimendo il parere favorevole sul provvedimento, ha ravvisato l'opportunità di assicurare maggiore speditezza per lo svolgimento degli adempimenti di carattere amministrativo posti a carico dei proprietari di veicoli con alimentazione a gas.

Mi pare, però, che quanto previsto dal disegno di legge in esame non sia particolarmente oneroso sul piano amministrativo, tenuto conto che è essenziale non lasciare nuove smagliature nei controlli, che inevitabilmente invogliano a perpetrare nuove frodi. C'è certo da auspicare un regolare funzionamento degli uffici pubblici preposti (Motorizzazione civile e PRA) allo scopo di evitare inutili e dannose perdite di tempo per il proprietario degli autoveicoli.

L'articolo 5 prevede le sanzioni per l'inosservanza delle precedenti disposizioni. In proposito, si considera equa l'applicazione di una sola sanzione nell'ipotesi di omissione della duplice richiesta di annotazione alla Motorizzazione civile e al Pubblico registro automobilistico, essendo unico l'illecito.

Ritengo che l'articolato del provvedimento raggiunga appieno il triplice obiettivo di: *a)* eliminare una frode che sottrae entrate al fisco; *b)* eliminare una frode che sottrae vendite alla distribuzione legale; *c)* eliminare una frode che causa gravi incidenti.

Giova in proposito ricordare che, secondo stime recenti, delle 800 mila tonnellate di GPL consumate, solo 500 mila vengono vendute ai distributori. Il resto proviene dalle bombole per uso domestico con travasi pericolosi, frequentemente causa di gravi incidenti.

Da una fonte AGIP si rileva altresì che le auto italiane alimentate a GPL sono circa 800 mila e poco più di 300 mila quelle a metano. La mancanza di fonti ufficiali induce a reputare doverosa una verifica degli effetti dell'introduzione della nuova legge, in particolare per quanto concerne la congruità dell'importo del superbollo.

Prima di concludere le considerazioni sulla prima parte dell'articolato ricordo che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole con la seguente osservazione: « Si richiama l'attenzione della Commissione di merito sulla opportunità di prevedere esplicitamente nel testo normativo la copertura finanziaria delle minori entrate previste con le maggiori entrate derivanti dall'articolo 2 del disegno di legge e, eventualmente, dall'articolo 6 ».

Gli articoli da 6 a 9 si riferiscono a disposizioni diverse, già esaminate e valutate positivamente da questa Commissione in sede di approvazione del citato disegno di legge di conversione n. 734. Mentre per gli articoli 8 e 9 non ho considerazioni particolari da svolgere, trattandosi di norme aventi natura interpretativa e tendenti a dare una sistemazione al contenzioso accumulato, ritengo doveroso richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo sul contenuto dell'articolo 6, laddove esso prevede una temperatura di riferimento, per le imposte gravanti sugli alcoli, diversa da quella prevista dal disegno di legge di conversione n. 1599 tuttora all'esame di questo ramo del Parlamento. Si pone, pertanto, l'esigenza di rendere omogenea la temperatura di riferimento a 20 gradi centigradi.

In base a queste considerazioni invito la Commissione ad approvare il disegno di legge n. 1364.



**PRESIDENTE.** Poiché stanno per avere inizio votazioni in aula, sospendo brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 10,30, è ripresa alle 11,5.**

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**ANNA MARIA NUCCI MAURO.** Mi dichiaro favorevole al disegno di legge n. 1364, chiesto e pungolato dal Parlamento, che ubbidisce ad un triplice scopo: innanzi tutto a quello di stroncare le frodi che si verificano nel settore; in secondo luogo risponde ad uno scopo di sicurezza in quanto queste frodi vengono consumate in maniera artigianale, indipendentemente dalla professionalità dell'operatore, provocando spesso danni alle persone e alle cose; infine il disegno di legge tende ad un accorpamento delle aliquote e porta un vantaggio all'erario. Per queste considerazioni riteniamo che il provvedimento in oggetto debba senz'altro essere approvato.

**PAOLO MORO.** Esaminando, anche se in maniera superficiale, il provvedimento, mi sono sorte alcune perplessità che desidererei che il Governo mi fugasse. Le mie preoccupazioni sono relative alle diffuse evasioni che si verificano per l'uso del GPL per autotrazione che viene travasato direttamente nei serbatoi delle automobili, causando a volte, come è stato evidenziato da numerosi articoli di stampa, danni a persone e cose. È stato stimato che la frode attuata con il passaggio del GPL dalla bombola al serbatoio dell'autovettura ammonta, in base alla normativa attuale, a circa 13 mila lire. Con il provvedimento in esame l'evasione si riduce a circa 1.500-2.000 lire, non presentando così una notevole convenienza economica. La convenienza rimane, invece, nel caso del travaso del GPL dall'autotreno direttamente al serbatoio di distribuzione. Considerando un autotreno di 22 tonnellate; oggi la frode è stimabi-

le in circa 13 milioni che, con la normativa prevista dal provvedimento in esame, si ridurrebbe a 6-7 milioni che rappresenta una somma tale da non stroncare, come noi auspicheremmo, il triste fenomeno della frode che esiste in questo settore.

Gradirei che il Governo ci desse chiarimenti in ordine a questa problematica. Inoltre, visto che non siamo in presenza di un decreto-legge e che quindi non siamo costretti a definire il provvedimento in tempi rapidi, a mio parere sarebbe necessario esaminare la possibilità di uniformare le aliquote, con il provvedimento al nostro esame, infatti, le aliquote sono ancora troppe.

In particolare chiedo al Governo di esaminare la possibilità di unificare al rialzo a 4.000 lire il quintale (ovvero 3.500 lire: è il Governo che ci deve dire quale aliquota sia migliore per evitare evasioni e frodi) l'imposta gravante sul GPL sia per riscaldamento che per autotrazione e correlativamente da 15.000 a 24.000 lire per cavallo fiscale la tassa speciale per i veicoli alimentati a GPL e da 165.000 a 240.000 la tassa annua per i veicoli alimentati a GPL con potenza fino a 15 cavalli fiscali.

Vorrei infine chiedere al Governo se è possibile avere i dati relativi alle stime del numero dei veicoli circolanti con uso di GPL rispetto ai consumi dichiarati per autotrazione. Si tratta di informazioni che potranno rendere più agevole il lavoro della Commissione.

**GUSTAVO MINERVINI.** Non so se il mio intervento trovi una giusta collocazione a questo punto della discussione, ma poiché si tratta di un problema sul quale vorrei richiamare tempestivamente l'attenzione della Commissione, lo propongo fin da ora.

Per evitare o ridurre l'area di evasione fiscale nel settore considerato le vie scelte sono due; la prima è quella di ridurre la differenza tra imposizione fiscale sul GPL per uso di autotrazione e per uso di riscaldamento e su questa via non esprimo una valutazione negativa in

quanto mira a ridurre l'evasione fiscale. Invece devo dire che resto stupito dalla semplicità con cui è stata scelta la disposizione relativa alla annotazione sulla carta di circolazione e presso il pubblico registro automobilistico. Non che in astratto si tratti di una scelta sbagliata, però dubito che « i redattori » di questo disegno di legge abbiano una esatta conoscenza della situazione in cui si trovano gli uffici della motorizzazione civile e del pubblico registro automobilistico; per la perdita di una patente e relativa sostituzione occorrono spesso 9 mesi (credo che ognuno abbia esperienze personali in merito), per quanto riguarda la carta di circolazione per l'acquisto di autoveicoli nuovi occorrono cinque mesi. Debbo quindi manifestare molti dubbi sugli adempimenti che si vorrebbero, tramite questo disegno di legge, prevedere come annotazioni sulla carta di circolazione.

In questo provvedimento si prevede infatti una specie di catena di montaggio quando si fa la trasformazione del veicolo per uso di GPL, nel senso che vi debbono essere annotazioni da parte del meccanico; mi auguro che vi siano meccanici fedeli nelle dichiarazioni, questo comunque non presenta difficoltà tecniche se non sotto l'aspetto della forma. Il termine per la trascrizione sulla carta di circolazione mi sembra inoltre brevissimo. Che cosa succederà nell'intervallo di queste trascrizioni a quei malcapitati cittadini che dopo una lunga serie di giri nei vari uffici — o agenzie che si arricchiscono come intermediari su questi rapporti — avranno finalmente il libretto di circolazione da portare al pubblico registro automobilistico dove forse faranno una nuova *via crucis*? Gireranno con dei pezzi di carta, chiamati permessi provvisori. Che cosa succederà? Non bisognerebbe preoccuparsi al di là della forma anche della sostanza? Certo, potremmo prevedere che vengano rilasciati nuovi permessi provvisori, salvo sapere poi quanto tempo impiegheranno gli uffici per rilasciarli. Certo, anche questo si può prevedere così come si potrà prevedere

una responsabilità per i funzionari o la determinazione di un termine per gli uffici nel rilasciare la carta di circolazione. Ovviamente, correremmo poi il rischio di vedere la proclamazione di uno sciopero da parte degli addetti alla motorizzazione civile. A questo rischio ci abbiamo pensato?

Guardando il disegno di legge, prendo atto che esso è frutto di un concerto anche con il ministro dei trasporti. Ecco, desidererei proprio che il Ministro dei trasporti ci potesse fornire dati atti a garantire l'applicazione della legge stessa.

ALFIO BRINA. Vorrei cogliere questa occasione per invitare la presidenza della Commissione ad aderire alla richiesta avanzata dalle organizzazioni sindacali dei gestori dei distributori di benzina di essere ascoltati dalla nostra Commissione in ordine a problemi fiscali inerenti la gestione degli impianti di distribuzione dei carburanti.

Per quanto riguarda il disegno di legge n. 1364, debbo esprimere in primo luogo il nostro assenso e la nostra soddisfazione per la sua scelta. È questa anche una ragione, insieme a quelle di merito, che ci porta ad operare per l'approvazione del provvedimento in tempi stretti.

Concordiamo nella sostanza, anche se non mancheremo di fare alcuni rilievi in merito all'articolato stesso, perché il disegno di legge si muove seguendo logiche corrette come la semplificazione fiscale, che significa anche semplificazione dei controlli, e l'incentivazione all'uso di carburanti alternativi al petrolio, non inquinanti.

Esaminando il provvedimento sotto questi profili direi che il disegno di legge interviene nella regolamentazione del mercato dei carburanti attraverso la leva della defiscalizzazione, con effetti destinati ad andare ben oltre l'obiettivo enunciato della eliminazione di alcune frodi fiscali. Si potrà dire che è facile combattere le frodi fiscali defiscalizzando i prodotti e questa è un'osservazione giusta; l'aspetto positivo del provvedimento riguarda l'introduzione di una perequazione fiscale sullo stesso prodotto indipendentemente dall'uso che

del prodotto medesimo s'intende fare. Che poi la perequazione sia stata raggiunta verso il basso, anziché verso l'alto o su posizioni medie, può anche apparire di secondaria importanza.

Di certo l'eccesso di fantasia dimostrata negli anni passati nell'inventare aliquote differenziate non ha giovato né ai consumatori né, tanto meno, al sistema tributario italiano. La frode nasceva dall'esistenza di un doppio regime tra il GPL da autotrazione e il GPL per usi civili così come doppio è il regime fiscale tra metano per autotrazione e metano per usi civili.

Il fatto che il fisco gravi in misura maggiore sui prodotti utilizzati per l'autotrazione ha spinto una parte dell'utenza ad escogitare il modo per mettere negli impianti degli autoveicoli il combustibile acquistato ai prezzi vigenti per gli usi civili e domestici. La frode riguarda prevalentemente il GPL dal momento che semplici attrezzature artigiane consentono di travasare il contenuto delle bombole per usi domestici nelle bombole degli autoveicoli.

I tecnici escludono che la frode abbia interessato anche il settore del metano, non essendo per questi impianti possibile alcuna operazione di travaso. Il metano rientra nella manovra fiscale non in quanto prodotto interessato dalle frodi ma in quanto prodotto il cui prezzo corre in parallelo in un rapporto di 1,32 inferiore rispetto al costo del GPL, per cui « toccando » il GPL si è dovuto automaticamente defiscalizzare anche il metano da trazione per garantire inalterato il rapporto tra i prezzi dei due prodotti.

Per effetto della defiscalizzazione proposta dal disegno di legge i prezzi passano rispettivamente per il GPL da 858 lire a 600 lire al litro, per il gas metano da 650 lire a 452 lire al metro cubo; così facendo, il rapporto di 1,32 rimane inalterato.

La riduzione fiscale passa a sua volta da 195,50 lire a 30 lire al metro cubo di metano e da lire 62.655 a lire 24.612 al quintale per il GPL. Così facendo, si riduce la differenza tra le due tassazioni,

anche se la disparità non si annulla completamente.

La defiscalizzazione determinerà un minor gettito per imposte di fabbricazione e per IVA di circa 204 miliardi, solo in parte compensata, per 60 miliardi, dalla istituzione della tassa di circolazione per i veicoli alimentati a GPL e a gas metano.

Il mancato gettito fiscale effettivo sarà di oltre 140 miliardi, una cifra considerevole che resterà nelle tasche degli utenti. La riduzione del prezzo fiscale per gas metano e GPL introduce un elemento di forte incentivazione verso questi prodotti sostitutivi della benzina e non inquinanti.

La manovra risponde quindi ad una esigenza ecologica (certamente frustrata dalla diffusione dei motori *diesel*), con ciò che tale diffusione comporta per le città ed i centri storici, e si muove all'interno delle coordinate tracciate dal piano energetico nazionale.

Nel bilancio energetico nazionale il settore dei trasporti assorbe circa il 19 per cento del totale. Di questi, il 18,5 per cento è coperto dal petrolio, lo 0,2 per cento da energia elettrica e lo 0,2 per cento da gas. Su un consumo complessivo di 26.685 milioni di metri cubi di gas metano nel 1982 l'1,2 per cento appena viene assorbito dai trasporti.

La difficoltà ad espandersi è data dal carattere di complementarità dei carburanti gassosi rispetto alla benzina ed al gasolio. I veicoli debbono montare impianti e serbatoi aggiuntivi, non producendo le fabbriche automobilistiche veicoli a gas. Alla lacuna tecnico-progettuale si aggiunge quella psicologica della paura che il gas possa scoppiare, un rischio che viene escluso dai tecnici per la sicurezza degli impianti montati. Esiste poi una carenza della rete distributiva. In Italia esistono 1.250 impianti per la distribuzione del gas metano e GPL, concentrati prevalentemente nel nord e servono una utenza stimata attorno ai 300 mila veicoli per il metano e gli 800 mila veicoli per il GPL. Il provvedimento dovrebbe favorire la diffusione della rete distributiva anche nelle regioni centrali

e meridionali del paese in sintonia con l'estensione della rete dei metanodotti nazionali.

Considerando tutti questi elementi potenziali è possibile intravedere anche i risvolti positivi del disegno di legge, indirettamente, per il settore energetico, per l'economia e di riflesso anche per l'erario.

La Federmetano, in una nota inviata ai parlamentari della Commissione, sostiene che il Governo continua a non riconoscere l'aumento dei costi industriali che si sono determinati negli ultimi anni per il metano e avanza la proposta di portare a quota zero la tassazione del metano per utilizzare le 30 lire di imposta a parziale copertura dell'aumento dei costi industriali, quantificati per altro attorno a 100 lire per metro cubo. Ritengo questa sede non idonea per dare soluzione al quesito sollevato dalla Federmetano. Il riconoscimento dell'aumento dei costi industriali, che presumibilmente si porrà anche per il GPL, va affrontato in sede CIP, presso il Ministero dell'industria.

Per quanto riguarda l'articolato, si dovrà porre particolare attenzione all'esame dell'articolo 6 per quanto riguarda la temperatura, avendo il provvedimento n. 1599, all'articolo 3 utilizzato un altro valore. Osservo poi che l'articolo 9 è congegnato in maniera tale che si potrebbe prestare ad equivoci per cui ritengo debba essere modificato per renderlo più chiaro ed esplicito.

PRESIDENTE. In concomitanza con i lavori d'aula, sospendo la seduta fino alle 16.

La seduta, sospesa alle 11,40, è ripresa alle 16,10.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge n. 1364.

UMBERTO CORSI. Sono d'accordo sulle finalità del provvedimento e su quanto ha affermato questa mattina il relatore, ma debbo formulare alcune osservazioni.

Mi sembra opportuno sottolineare che ormai da troppo tempo, quando vengono impostati dei provvedimenti legislativi, si guarda soltanto e sostanzialmente all'interesse della pubblica amministrazione e alle finalità che con il provvedimento si vorrebbero raggiungere, ma viene trascurato un esame approfondito degli oneri che finiscono per gravare sui cittadini. Ad esempio, per quanto riguarda il provvedimento al nostro esame, avrei gradito che si facesse riferimento non solo agli elementi in base ai quali si dovrà pagare la sovrattassa, ma anche ad alcune caratteristiche minime che dovrebbe avere il GPL almeno quanto a potere calorifico, altrimenti c'è il fondato rischio che il consumatore non sia adeguatamente tutelato. È fondata infatti la preoccupazione che possano essere attuate delle frodi da parte dei consumatori e quindi è opportuno prendere tutte le precauzioni necessarie, però è importante che il GPL, una miscela di più prodotti, abbia caratteristiche che siano adeguatamente definite almeno come aspetti di carattere minimo.

Per quanto riguarda altri elementi, come ad esempio le procedure, credo che sia importante sottolineare aspetti che più volte hanno formato oggetto di osservazioni e addirittura di un'ampia relazione di un'apposita Commissione. In tale ampia relazione alla Camera è stata prospettata l'esigenza di eliminare al massimo le complicazioni per i cittadini e di semplificare al massimo le procedure. Ebbene, all'articolo 2 si stabilisce che l'obbligo del pagamento scatta nel momento in cui è avvenuta l'annotazione da parte del Pubblico registro automobilistico nel foglio complementare dell'avvenuta modifica dell'impianto di alimentazione; successivamente il cittadino è costretto a indirizzare una domanda all'ufficio della motorizzazione civile e un'altra al Pubblico registro automobilistico; nello stesso tempo, secondo quanto stabilito dall'articolo 4, anche l'officina meccanica deve compiere un'annotazione circa la modifica dell'impianto di alimentazione. Tutte queste procedure potrebbero essere adeguatamente semplificate. Non credo che ci sia la ne-

cessità di aspettare l'annotazione nel Pubblico Registro automobilistico: è sufficiente che ci sia una comunicazione da parte dell'officina meccanica e del cittadino, è sufficiente che sia inviata una lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, dopo di che gli uffici possono provvedere ad effettuare l'annotazione.

Non è possibile far continuamente girare i cittadini per gli uffici, mentre certi adempimenti potrebbero essere semplificati e svolti con maggiore rapidità. Potrebbe essere la stessa officina meccanica che ha effettuato l'operazione a chiedere che venga annotata la modifica dell'impianto di alimentazione anche nel foglio complementare, oltre che nel libretto di circolazione. Mi sembra che questi problemi, che non sono di poco conto, trovino un riscontro nel malcontento dei cittadini; mi riferisco anche alla prevista sanzione di un milione e mezzo in caso di mancato rispetto del termine prescritto per l'aggiornamento della carta di circolazione.

A me pare che questi adempimenti dovrebbero essere svolti direttamente dagli uffici; non è possibile che un cittadino debba fare tre o quattro domande per usufruire di un determinato servizio quando le irregolarità vengono, nella maggior parte dei casi, dagli stessi uffici dello Stato.

In questo senso mi riservo di presentare emendamenti specifici tendenti a ridurre la macchinosità degli aspetti burocratici; per quanto riguarda il merito fiscale, sono favorevole al provvedimento.

**PRESIDENTE.** Mi permetto di aggiungere alcune considerazioni sull'argomento in questione. Sono stato impressionato dalle osservazioni dei colleghi Minervini e Corsi, che si sono riferiti ad alcuni aspetti amministrativi del provvedimento oggi al nostro esame.

Direi che la legislazione di una società complessa deve tenere in considerazione non solo l'aspetto contabile-finanziario, ma anche l'aspetto della contabilità amministrativa che deve essere ben definito nell'ambito della legislazione medesima. Per un legislatore moderno ed accorto sarebbe

utile sapere quali sono i tempi necessari a rendere effettivamente vigenti le leggi medesime, nonché quali sono gli adempimenti burocratici che le stesse comportano per coloro che sono sottoposti alla loro osservanza.

A mio avviso sarebbe necessaria una armonizzazione in tal senso perché sembra che alcune volte il legislatore voglia infierire sui cittadini che oltre a pagare le tasse debbono compiere lunghe file che impongono costose perdite di tempo.

Senza entrare nel merito del provvedimento, che ha una sua logica precisa, chiedo al Governo di esaminare attentamente la possibilità di sfrondare tutto ciò che effettivamente non è necessario ai fini dell'*iter* burocratico amministrativo. Mi sembra che questo fosse il senso delle osservazioni degli onorevoli Minervini e Corsi.

Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**RENATO RAVASIO, Relatore.** Dallo svolgimento della discussione sono emerse in particolare due considerazioni. L'onorevole Moro propone una modifica delle aliquote, senza per altro proporre una sufficiente motivazione. Ora, se si può essere d'accordo sulla necessità di combattere l'evasione, non è detto che si debba utilizzare il sistema del rialzo delle imposte sul GPL, poiché lo stesso discorso andrebbe fatto per tutti i prodotti simili. Si tratta di un tema che potrebbe essere approfondito, ma che non mi sembra legato alle finalità del provvedimento oggi al nostro esame.

Le osservazioni dell'onorevole Minervini, riprese poi dall'onorevole Corsi, sono giuste: io stesso nella mia relazione introduttiva avevo fatto cenno alla questione delle procedure. Debbo dire però, che la situazione per la motorizzazione civile è migliorata con l'introduzione delle procedure automatiche; perdite di tempo si sono registrate ovviamente nel periodo pregresso, ma non dovrebbe più verificarsi a seguito di tale innovazione.

Per quanto riguarda il pubblico registro automobilistico anche io nutro delle

preoccupazioni, poiché non siamo ancora in grado di stabilire con certezza i tempi di esecuzione degli adempimenti previsti. Comunque non si tratta di una vessazione, poiché l'adempimento ha il solo scopo di mettere in condizione il PRA di verificare che ci sia il versamento annuale.

Sono pertanto d'accordo sulla opportunità di snellire le procedure, però qui si tratta di verificare se gli uffici sono in grado di funzionare correttamente, come ci auguriamo, o se invece sia il caso di migliorarne l'efficienza. A tal scopo si potrebbe prevedere un termine entro il quale i due uffici debbano comunque dare evasione alle pratiche.

Non credo di avere altre osservazioni da fare se non per rimarcare al collega Brina che a proposito dell'articolo 6, e dei problemi di temperatura dallo stesso posti, occorrerà provvedere sul disegno di conversione n. 1599, modificando in Assemblea la temperatura prevista da quel decreto-legge che, quando è stato emanato, si riferiva ad una norma tuttora vigente e non poteva quindi fare riferimento alla temperatura prevista dall'attuale provvedimento. Mi pare che la temperatura media proposta dalla CEE sia di venti gradi centigradi, per cui il problema si porrà in sede di conversione del decreto-legge.

*DOMENICO SUSI, Sottosegretario di Stato per le finanze.* Nel ringraziare il relatore per la sua ampia e approfondita relazione, voglio ricordare che il provvedimento che stiamo discutendo è diretto ad eliminare le frodi fiscali che si verificano nell'uso come carburante dei gas petroliferi liquefatti e del gas metano a causa della loro incidenza fiscale a seconda se siano utilizzati per combustione o per autotrazione.

Già nel corso della passata legislatura tale problema fu posto da una serie di ordini del giorno approvati dalla Commissione finanze del Senato. Dando seguito all'unanime volontà delle diverse forze politiche, si è proceduto alla presentazione dell'odierno disegno di legge.

Il primo problema è quello della natura dell'intervento da effettuare per la riduzione della diversificazione tra le aliquote di imposta. Qualcuno sostiene che il risultato ottimale sarebbe quello di annullare tale diversità, ma al Governo la via percorribile è sembrata quella delineata dal progetto di legge per vari motivi. In terzo luogo, rimane l'obiettivo di fondo dell'unificazione delle aliquote, obiettivo strettamente collegato alla politica generale dei prezzi. È evidente che altri problemi non possono trovare posto in questo provvedimento che ha una portata limitata.

Quanto poi alla riduzione del gettito fiscale, tale questione viene risolta con la istituzione di un superbollo. È stata fatta presente, anche in questa sede, l'opportunità di aumentare la misura di tale superbollo (e questa è anche l'esigenza avanzata dall'ENI), ma al Governo sembra che la misura adottata sia la più equa.

Circa le questioni sollevate dall'onorevole Minervini, vorrei ricordare che negli ultimi due mesi il Ministero dei trasporti, in accordo con la motorizzazione civile, ha emanato provvedimenti che snelliscono le procedure per le immatricolazioni. Aggiungo che tali provvedimenti sono stati presi con la piena approvazione del Ministero delle finanze.

Inoltre, la riduzione della diversificazione e l'introduzione del superbollo avranno effetto dal prossimo 1° gennaio 1985, proprio al fine di consentire e agli uffici pubblici e ai privati di adempiere le procedure previste dalla legge che per altro sono state ridotte all'osso. Infatti, la richiesta al pubblico registro automobilistico per l'annotazione sui registri e sul foglio complementare deve essere fatta entro trenta giorni dalla data in cui è stato effettuato l'aggiornamento della carta di circolazione dall'ufficio della motorizzazione civile. Poi l'installazione degli impianti deve essere eseguita esclusivamente dagli esercenti l'attività di officina meccanica per riparazione auto.

Il Governo, comunque, si dichiara disponibile ad accettare ulteriori proposte di semplificazione delle procedure.

GUSTAVO MINERVINI. Mi scusi se la interrompo, ma si dovrebbe fare il calcolo esatto del tempo necessario perché al cittadino venga restituita la carta di circolazione aggiornata.

DOMENICO SUSI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Abbiamo chiesto agli uffici competenti di compiere tali accertamenti. Sono d'accordo con il presidente quando dice che il legislatore non deve dimenticare di essere un cittadino, per cui, una volta garantita dagli uffici competenti l'osservanza di questi termini, non credo che si possa chiedere di più.

Per quanto riguarda il minor introito fiscale conseguente alla riduzione delle aliquote di imposta sul GPL e sul metano, cioè 264 miliardi, di cui 204 relativi al GPL e 60 al metano, la diminuzione delle frodi fiscali comporterà un recupero di gettito valutabile attorno ai 50 miliardi di lire, mentre il minore introito è valutabile attorno ai 214 miliardi di lire. Di fronte a queste minore entrate si pone il maggiore gettito derivante dal superbollo valutabile in 240 miliardi, di cui 140 derivanti dal GPL e 100 dal gas metano.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

#### ART. 1.

L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione sono stabilite in lire 24.612 al quintale.

L'imposta erariale di consumo sul gas metano usato come carburante nell'autotrazione e la corrispondente sovrimposta di confine sono stabilite nella misura di lire 30 per metro cubo di prodotto alla temperatura di 15° centigradi ed a pressione normale.

Le riduzioni di aliquote di cui ai commi precedenti hanno effetto dal 1° gennaio 1985.

(E approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 2.

Per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose muniti di impianto che consente la circolazione mediante alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto o con gas metano, anche in alternativa alla alimentazione con benzina, oltre alle tasse cui alla legge 24 luglio 1961, n. 729, è dovuta una tassa speciale a favore dello Stato nelle seguenti misure: lire 15.000 per anno, per ogni c.v. di potenza fiscale del motore, per gli autoveicoli alimentati con gas di petrolio liquefatto; lire 10.500 per anno, per ogni c.v. di potenza fiscale, per gli autoveicoli alimentati con metano. Per le autovetture e gli autoveicoli con potenza fino a 15 c.v. è dovuta la tassa speciale annua di lire 165.000 se alimentati con gas di petrolio liquefatto, e di lire 105.000 se alimentati con metano. La misura della tassa speciale è ridotta del 50 per cento per le autovetture da noleggio da rimessa e per quelle adibite a servizio pubblico da piazza.

La tassa speciale deve essere corrisposta contestualmente alle tasse automobilistiche con le modalità e nei termini per queste stabiliti ed è dovuta anche se l'impianto di alimentazione con gas non risulta funzionante.

La tassa speciale si applica, in relazione alla potenza fiscale del veicolo, a partire dal periodo fisso che inizia dal 1° gennaio 1985. L'obbligo del pagamento della tassa cessa a partire dal primo periodo fisso successivo a quello in cui viene eseguita l'annotazione della avvenuta asportazione dell'impianto a gas nei registri di formalità del pubblico registro automobilistico e nel foglio complementare.

L'onorevole Corsi ha presentato il seguente emendamento:

*Al terzo comma sostituire le parole: eseguita l'annotazione dell'avvenuta, con le parole: comunicata con lettera raccomandata con ricevuta di ritorno l'avvenuta. (2. 1).*

UMBERTO CORSI. L'ultimo comma dell'articolo 2 prevede che l'obbligo del pagamento della tassa cessa a partire dal primo periodo fisso successivo a quello in cui viene eseguita l'annotazione dell'avvenuta asportazione dell'impianto a gas nei registri di formalità del pubblico registro automobilistico e nel foglio complementare. Il mio emendamento tende appunto a sostituire le parole: « eseguita l'annotazione dell'avvenuta... » con le altre parole: « comunicata con lettera raccomandata con ricevuta di ritorno l'avvenuta... ».

La *ratio* della mia proposta emendativa è quella di evitare che i ritardi della pubblica amministrazione possano ricadere sul cittadino costringendo quest'ultimo al pagamento di una multa solo perché non è avvenuta in tempo l'annotazione.

RENATO RAVASIO, *Relatore*. Mi rendo conto che questo emendamento ha come scopo quello di accelerare i tempi nonché quello di mettere il cittadino in condizione di poter svolgere rapidamente i prescritti adempimenti. Tuttavia a me non sembra che questa proposta emendativa permetta un rigoroso sistema di controllo; è infatti possibile inviare una raccomandata pur non essendo in essa contenuto alcunché. Ora, tenuto conto che questo è un settore che si presta a notevoli e artificiose interpretazioni, ne deriva che il problema è da valutare attentamente. In ogni caso, nella fattispecie, a me pare che il sistema della introduzione nella norma di una comunicazione fatta con lettera raccomandata con ricevuta di ritorno non sia di per sé una garanzia di correttezza delle procedure da seguire.

DOMENICO SUSI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. A me pare che l'unica alternativa alla norma in esame possa es-

sere solo quella della introduzione da parte del legislatore della formula del cosiddetto silenzio-assenso. Il Governo, tuttavia, si riserva di approfondire meglio il problema in oggetto ed eventualmente di fare delle proposte alternative allorché la normativa sarà all'esame del Senato.

Ciò detto, anche per le ragioni poc'anzi espresse dal relatore esprimo parere contrario sull'emendamento presentato dall'onorevole Corsi.

UMBERTO CORSI. In considerazione di quanto ha testé detto il rappresentante del Governo, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo di cui ho dato lettura.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo:

### ART. 3.

I proprietari delle autovetture e degli autoveicoli indicati nell'articolo 2 ai quali vengono apportate modifiche riguardanti l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto o con metano, anche in alternativa all'alimentazione a benzina, debbono richiedere all'ufficio della motorizzazione civile l'aggiornamento della carta di circolazione ed al pubblico registro automobilistico l'annotazione dell'avvenuto aggiornamento.

L'ufficio della motorizzazione civile annota sulla carta di circolazione le modifiche apportate al sistema di alimentazione del motore e il pubblico registro automobilistico esegue l'annotazione relativa all'aggiornamento sui registri di formalità e sul foglio complementare.

Alla richiesta presentata all'ufficio della motorizzazione civile deve essere allegata la carta di circolazione; a quella presentata al pubblico registro automobilistico devono essere allegati la carta di circolazione ed il foglio complementare.

La richiesta all'ufficio della motorizzazione civile per l'aggiornamento della



carta di circolazione deve essere presentata entro e non oltre quindici giorni dalla data in cui è stata apportata la modifica al sistema di alimentazione del motore; ove la modifica sia stata effettuata prima dell'entrata in vigore della presente legge l'adempimento deve essere soddisfatto entro e non oltre centoventi giorni da tale data.

La richiesta al pubblico registro automobilistico per l'annotazione sui registri di formalità e sul foglio complementare deve essere richiesta entro e non oltre trenta giorni dalla data in cui è stato effettuato dall'ufficio della motorizzazione civile l'aggiornamento della carta di circolazione; qualora l'aggiornamento sia stato effettuato o richiesto anteriormente alla entrata in vigore della presente legge l'annotazione deve essere richiesta entro e non oltre centoventi giorni da tale data.

L'onorevole Alpini ha presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere l'articolo 3 (3. 2).*

RENATO ALPINI. Lo ritiro. Nel precisare che intendevo, con il mio emendamento, sopprimere il precedente articolo 2, preannuncio che voterò contro l'intero disegno di legge, in quanto l'aumento della tassa di circolazione, per autoveicoli alimentati con gas di petrolio liquefatti o gas metano, non trova alcuna giustificazione e penalizza gli interessati e l'industria automobilistica, e non è coerente con la politica del Governo intesa al contenimento del tasso di inflazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Corsi ha presentato il seguente emendamento.

*I primi tre commi dell'articolo 3 sono sostituiti dai seguenti:*

I proprietari delle autovetture e degli autoveicoli indicati nell'articolo 2 ai quali vengono apportati modifiche riguardanti l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto o con metano, anche in alternativa all'alimentazione a benzina,

debbono comunicare l'avvenuta modificazione di cui al successivo articolo 4 con lettera raccomandata con ricevuta di ritorno all'ufficio della motorizzazione civile ed al pubblico registro automobilistico.

L'ufficio della motorizzazione civile ed il pubblico registro automobilistico prendono nota delle modifiche apportate al sistema di alimentazione del motore.

Copia della comunicazione presentata all'ufficio della motorizzazione civile ed al pubblico registro automobilistico deve essere allegata alla carta di circolazione ed al foglio complementare (3. 1).

UMBERTO CORSI. La *ratio* di questo emendamento è analoga a quella del precedente: esso infatti tende ad eliminare complicazioni procedurali. Infatti si vuole sostituire la richiesta da parte dei proprietari delle autovetture all'ufficio della motorizzazione civile e al pubblico registro automobilistico con la comunicazione degli stessi proprietari dell'avvenuta modificazione, prevista all'articolo 4 del provvedimento, tramite lettera raccomandata a ricevuta di ritorno all'ufficio della motorizzazione civile e al pubblico registro automobilistico.

Considerando poi che appunto l'articolo 4 del disegno di legge prevede che l'esercente dell'officina meccanica per riparazioni auto deve apporre sulla carta di circolazione del veicolo una stampigliatura con l'indicazione della ditta, della sede, della partita IVA, del tipo d'impianto installato, eccetera, io ritengo che in questo modo la pubblica amministrazione potrà senz'altro venire a conoscenza delle modifiche apportate al sistema di alimentazione del motore. Inoltre, la copia della comunicazione inviata all'ufficio della motorizzazione civile e al pubblico registro automobilistico dovrebbe essere allegata dall'automobilista alla carta di circolazione onde poter essere presentata alle competenti autorità.

Segnalo che vi sono altre disposizioni legislative simili: ad esempio la legge concernente il commercio ambulante prevede che tale tipo di commercio dovrebbe essere esercitato personalmente e che

qualora l'ambulante sia impedito debba inviare al sindaco una lettera raccomandata nella quale viene indicato il nome di chi lo sostituisce nel commercio ambulante. Analogamente, anche nel caso al nostro esame a me pare che la pubblica amministrazione possa orientarsi in questo modo.

Se la soluzione del problema dovesse essere quella che il Governo ha già indicato in occasione della discussione dell'emendamento 2. 1, sarei disponibile a ritirare l'emendamento proprio perché la materia venga rivista globalmente, con maggiore approfondimento.

RENATO RAVASIO, *Relatore*. A mio avviso valgono le stesse considerazioni svolte in occasione della discussione sull'emendamento 2. 1.

DOMENICO SUSI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Anche ad avviso del Governo, valgono le considerazioni svolte dianzi, nel senso che il Governo medesimo riesaminerà la materia e presenterà eventualmente proposte alternative al Senato.

UMBERTO CORSI. Ritiro l'emendamento 3. 1.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione l'articolo 3.

(È approvato).

Poiché al successivo articolo 4 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 4.

L'installazione degli impianti che consentono la circolazione mediante alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto o con gas metano, anche in alternativa all'alimentazione con benzina, deve essere eseguita esclusivamente dagli esercenti l'attività di officina meccanica per riparazioni auto. Dopo aver installato l'impianto, l'esercente deve apporre sulla

carta di circolazione del veicolo, cui sono state apportate modifiche al sistema di alimentazione del motore, una stampigliatura con l'indicazione della ditta, della sede, della partita IVA, del tipo di impianto installato nonché la data in cui è stata eseguita la modifica. In calce alla stampigliatura l'esercente, deve apporre la propria firma.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 5.

Fermo restando il disposto dell'articolo 56 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, ai proprietari delle autovetture o degli autoveicoli per uso promiscuo di persone e cose muniti di impianto che consente la circolazione mediante alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto o con metano, anche in alternativa all'alimentazione con benzina, che non richiedono o richiedono oltre il termine prescritto l'aggiornamento della carta di circolazione al competente ufficio della motorizzazione civile si applica la soprattassa di lire 1.500.000; la stessa sanzione si applica ai proprietari che, avendo richiesto tempestivamente l'aggiornamento della carta di circolazione, non richiedono o richiedono oltre il termine prescritto al pubblico registro automobilistico la conseguente annotazione. In ogni caso i predetti soggetti sono altresì tenuti a corrispondere la tassa speciale relativa al periodo fisso nel corso del quale è accertata la violazione.

I soggetti indicati nell'articolo precedente che non adempiono alle prescrizioni ivi contenute sono tenuti al pagamento della pena pecuniaria da lire 500.000 a lire 3.000.000.

Alla tassa, alle soprattasse e alle pene pecuniarie previste dalla presente legge si applicano le disposizioni della legge 7 gennaio 1929, n. 4, nonché quelle concernenti le tasse automobilistiche di cui al

testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni, alla legge 24 gennaio 1978, n. 27, e al decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53, anche per quanto concerne l'omesso o insufficiente pagamento del tributo nei termini stabiliti e l'accertamento delle infrazioni.

Ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al secondo comma del presente articolo gli uffici della motorizzazione civile e quelli del pubblico registro automobilistico sono tenuti a comunicare all'ufficio del registro competente in base alla residenza del proprietario del veicolo risultante dalla carta di circolazione, le irregolarità da essi constatate in sede di aggiornamento della carta di circolazione o di annotazione dello stesso aggiornamento.

L'onorevole Corsi ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire al primo comma le parole che non richiedono o richiedono con le altre: e non comunicano o comunicano.*

Tale emendamento è precluso a seguito del ritiro dei precedenti emendamenti Corsi 2. 1 e 3. 1.

Pongo in votazione l'articolo 5.

*(È approvato).*

Poiché gli articoli 6, 7 e 8 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

#### ART. 6.

Dal 1° gennaio 1985 le aliquote delle imposte di fabbricazione, dei diritti erariali e delle corrispondenti sovrimposte di confine previste per lo spirito (alcole etilico) e per gli alcoli metilico, propilico ed isopropilico si applicano con riferimento ad ettanidro alla temperatura di 20° centigradi.

*(È approvato).*

#### ART. 7.

Gli alcoli contenuti nei reflui delle lavorazioni industriali, destinati al recupero di calore attraverso un processo di distruzione per incenerimento dei reflui stessi, sono esonerati dal diritto erariale speciale di cui sono gravati.

Resta salva la facoltà dell'amministrazione finanziaria di prescrivere l'aggiunta di sostanze denaturanti qualora risultasse necessario.

*(È approvato).*

#### ART. 8.

La disposizione contenuta nel primo comma dell'articolo 12 del decreto-legge 30 settembre 1982, n. 688, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 novembre 1982, n. 873, relativamente ai prodotti di cui alla voce 27.11 della vigente tariffa dei dazi doganali, s'intende riferita solo ai prodotti petroliferi soggetti ad imposta di fabbricazione e non anche al gas metano soggetto ad imposta erariale di consumo.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 9.

Le soprattasse stabilite nell'articolo 5, comma 49, del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53, devono intendersi sostitutive di quelle previste ai numeri 1 e 2 della tabella delle infrazioni annesse alla legge 24 gennaio 1978, n. 27.

Gli onorevoli Antoni e Brina hanno presentato il seguente emendamento:

*Premettere le parole:* Con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge *e sostituire le parole:* devono inten-

dersi sostitutive di *con le parole*: sostituiscono (9. 1).

L'onorevole Brina ha presentato il seguente emendamento:

*All'articolo 9 aggiungere, in fine, il seguente comma:*

Resta ferma l'applicazione delle soprattasse divenute definitive e non si dà luogo a rimborso per quelle già pagate (9. 2).

ALFIO BRINA. Signor Presidente, potremmo anche ritirare l'emendamento 9. 1 nel caso in cui ci fosse l'intendimento — e mi sembra che ci sia — ad accettare lo emendamento 9. 2.

RENATO RAVASIO, *Relatore*. Il relatore esprime parere favorevole sull'emendamento 9. 2.

DOMENICO SUSI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Vorrei sottolineare che l'articolo 9 è diretto a chiarire che in materia di tasse automobilistiche le sovratasse stabilite dal comma 49 dell'articolo 5 della legge 28 febbraio 1983, n. 53, il cui presupposto sul piano tributario è l'iscrizione del veicolo nei pubblici registri, sono sostitutive di quelle previste ai numeri 1 e 2 della tabella annessa alla legge 27 luglio 1958, n. 27, il cui presupposto tributariamente obbligatorio era la circolazione dell'autoveicolo. La norma si è resa indispensabile in quanto l'articolo 5 della legge 28 febbraio 1983, n. 53, è stato più volte interpretato dagli organismi accertatori nel senso che le nuove sovratasse debbano essere applicate solo quando sia avvenuto il pagamento spontaneo del contribuente, e che, invece, in sede di accertamento dell'omesso pagamento da parte degli organi stessi si debba continuare ad applicare le vecchie sanzioni.

PRESIDENTE. Si tratta di un'interpretazione autentica, quindi di una norma retroattiva.

RENATO RAVASIO, *Relatore*. Ciò conferma la necessità di approvare l'emendamento Brina 9. 2.

DOMENICO SUSI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Debbo esprimere parere contrario nei confronti dell'emendamento Antoni 9. 1. Per quanto riguarda l'emendamento 9. 2, non so valutare in questo momento le implicazioni di carattere finanziario. È certo però che da tale norma non discende la necessità di effettuare dei rimborsi, quindi esprimo parere favorevole.

ALFIO BRINA. Ritiro l'emendamento 9. 1, di cui sono cofirmatario insieme con l'onorevole Antoni Varese.

PRESIDENTE. Pongo pertanto in votazione l'emendamento Brina 9. 2, favorevoli relatore e Governo.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'articolo 9 nel suo complesso, con le modifiche testé apportate.

*(È approvato).*

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

*Aggiungere dopo l'articolo 9 il seguente:*

ART. 9-bis.

« Le spese di suggellamento e di riapertura degli apparecchi radioriceventi previste dall'articolo 10 del regio decreto-legge 21 febbraio 1938, n. 246, convertito nella legge 4 giugno 1938, n. 880, e successive modificazioni, sono elevate a lire diecimila » (9. 0. 1).

RENATO RAVASIO, *Relatore*. Il relatore è favorevole all'articolo aggiuntivo proposto dal Governo.

VARESE ANTONI. Chiedo di conoscere a quanto ammontano oggi le spese a cui si riferisce l'articolo aggiuntivo.

DOMENICO SUSI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Attualmente ammon-

tano a cento lire, in base ad un decreto del 1938. La proposta è di portarle a diecimila lire.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dal Governo, al quale si è dichiarato favorevole anche il relatore.

*(È approvato).*

Poiché all'ultimo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

**ART. 10.**

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

*(È approvato).*

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modifiche delle aliquote di imposta sui gas di petrolio liquefatti e sul gas metano per uso autotrazione, nonché istituzione di una tassa speciale per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose alimentati con gas di petrolio liquefatti o con gas metano e altre disposizioni fiscali » (1364):

Presenti e votanti . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . .	25
Voti contrari . . . . .	1

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Antoni, Alpini, Auleta, Azzaro, Bellocchio, Brina, Bruzzani, Contu, Corsi, D'Aimmo, Dardini, Merolli, Minervini, Moro, Nucci Mauro, Patria, Piro, Ravasio, Rosini, Rossi di Montelera, Ruffolo, Sarti Armando, Triva, Umidi Sala, Usellini e Visco.

**La seduta termina alle 17,15.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO