

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4423

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PORTATADINO, ZOLLA, CACCIA, CASATI, GALLI, ZAMBERLETTI**

*Presentata il 15 dicembre 1989*

Estensione del regime agevolato sulla benzina, vigente nella provincia di Trieste, alle fasce di confine delle province di Como, Varese, Novara, Sondrio e Bolzano

ONOREVOLI COLLEGHI! — È un principio generale di tecnica fiscale quello di stabilire imposte, tasse e specialmente accise in modo non solo equo, ma comunque tale da non rendere impossibile il consumo del prodotto, ovvero da provocare una evasione o elusione dell'imposta, e ciò soprattutto per non rendere poco proficua la riscossione della stessa. È quanto invece si sta verificando nelle province di confine con la Svizzera e con l'Austria, a causa delle eccessive differenze del carico fiscale imposto da quei Paesi sulla benzina per autotrazione rispetto a quello, ben maggiore, imposto dalla Repubblica italiana.

I dati ufficiali dimostrano che i consumi complessivi di benzina normale e super sono diminuiti, nelle sole province

di Varese e Como, da 510 milioni di litri nell'anno 1980 a 267 milioni di litri nell'anno 1988. Pur riconoscendo la necessità di un ulteriore approfondimento della dinamica dei consumi relativi di benzina e di gasolio, non è pensabile che la quantità di benzina acquistata oltre il confine sia inferiore a 300 milioni di litri, corrispondenti ad un mancato introito per l'erario di almeno 200 miliardi.

L'unica misura capace di riassorbire almeno in parte questo fenomeno è l'assegnazione agli abitanti di una ben delimitata fascia di confine di un contingente di benzina a prezzo ridotto che renda superfluo il ricorso al rifornimento di benzina oltre confine, come già adottato nella regione Friuli-Venezia Giulia nelle province confinarie di Trieste, Udine e Gorizia.

Occorre rilevare che nel caso in esame manca del tutto una finalità di tipo assistenzialistico, perché il prezzo agevolato della benzina resterebbe comunque superiore a quello praticato oltre il confine; sono tuttavia svariati ed efficaci i benefici indiretti sia per lo Stato, sia per le popolazioni locali e per il territorio.

Il beneficio per lo Stato consiste innanzitutto in un aumento dell'entrata derivante dall'accisa sulla benzina. Infatti, non è necessario stabilire un contingente di carburante agevolato pari a tutta la quantità acquistata oltre confine per disincentivare l'abitudine allo « sconfinamento ». Un contingente agevolato di circa un terzo dovrebbe consentire il mantenimento dell'acquisto entro i confini nazionali di un ulteriore terzo della quantità attualmente acquistata all'estero, mentre rimarrebbe impossibile recuperare il terzo restante, costituito dagli acquisti dei frontalieri, dei turisti e dei visitatori occasionali. Secondo questa ipotesi il beneficio per l'erario consisterebbe in almeno 120 miliardi, per la sola voce « accise sulla benzina ».

Una seconda serie di benefici indiretti sia per lo Stato sia per l'economia del territorio è costituita dalla prevedibile diminuzione dell'acquisto all'estero di altri generi, in particolare quelli di monopolio e di generi alimentari soggetti a diversa

tassazione. È cosa del tutto risaputa che il giro d'affari delle rivendite annesse ai distributori di benzina prossimi al confine è costituito in egual misura di benzina e di altri generi.

Rientrerebbe quindi in Italia un ulteriore « giro d'affari » di almeno 250 miliardi, su cui gravano imposte in qualche caso rilevanti (tabacchi, banane, ecc.) attualmente non riscosse. Una valutazione approssimativa ma realistica considera un recupero per l'erario di alcune decine di miliardi; un terzo livello di benefici indiretti per lo Stato è quindi costituito dal rientro in Italia del « giro d'affari non petrolifero » sopra richiamato. Esso apporterebbe consistenti ricavi agli esercizi commerciali del territorio nazionale, facendone aumentare gli utili soggetti a tassazione diretta.

Da ultimo non è trascurabile il beneficio valutario risultante da tutte le precedenti considerazioni.

A tutto ciò è necessario aggiungere un altro beneficio, che è costituito dalla riduzione del traffico sul territorio interessato, con conseguente riduzione di ogni forma di inquinamento gassoso e fonico, con lo sveltimento delle operazioni di frontiera e l'agevolazione del traffico turistico e commerciale verso l'Italia, con la diminuzione dei rischi di incidente connessi con tale traffico.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

### ART. 1.

1. Il regime agevolato della zona di Gorizia, limitatamente al prodotto n. 13 della tabella A allegata alla legge 27 dicembre 1975, n. 700, esteso alla provincia di Trieste dal comma 4 dell'articolo 7 del decreto-legge 29 dicembre 1987, n. 534, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1988, n. 47, è esteso ai comuni delle province di Como, Varese, Novara, Sondrio e Bolzano contenuti in una fascia di 15 chilometri dal confine.

2. I criteri e le modalità per la ripartizione e l'assegnazione dei contingenti del prodotto di cui al comma 1 sono stabiliti con proprio decreto dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le competenti Commissioni parlamentari.