

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1747

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

TURCI, VISCO, AGOSTINI, BOSELLI, BRUNALE, CENNAMO, DE BENETTI, MANCA, MARIANI, MAGDA NEGRI, SITRA, VANNONI

Modifica all'articolo 65 del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, in materia di esenzione dall'imposta straordinaria su autovetture e autoveicoli

Presentata il 9 dicembre 1994

ONOREVOLI COLLEGHI! — Sono in scadenza il 31 dicembre 1994, i termini per la sospensione parziale del pagamento dei « superbolli » per le autovetture e gli autoveicoli muniti di impianto che consente la circolazione mediante l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto (GPL) nonché con gas metano, con data di iscrizione sulla carta di circolazione del veicolo che attesti l'avvenuto collaudo dell'impianto stesso in data compresa tra il 1° maggio 1993 e il 1° maggio 1994.

A causa del superbollo (in vigore fino al 30 aprile 1993), il settore GPL per autotrazione è stato reduce da un lungo periodo (1989-1993) di pesante crisi che ha per molti anni intaccato le aziende del comparto e fortemente ridotto il mercato

complessivo che il settore stesso si era conquistato e meritato (vendite e utenti: - 30 per cento; produzione: - 80 per cento; posti di lavoro perduti: 3.000; in immediato pericolo: 10.000). Nei quattro anni che vanno dal 1989 al 1992 in cui era in vigore il superbollo, dalle circa 2.500 officine di installazione di impianti GPL sparse in tutt'Italia sono complessivamente usciti soltanto 260 mila impianti montati, cioè solo 32 impianti l'anno per officina.

Il crollo delle trasformazioni nel quadriennio considerato ha determinato nel parco circolante a GPL una contrazione del 25,2 per cento. Nel 1989 il parco circolante a GPL era di 1.150.000 autovetture, scese nel 1992 a 860 mila. Il settore industriale che costruisce gli impianti è

passato dagli 89 mila del 1989, ai 34 mila del 1991, con un parziale recupero a 55 mila nel 1992.

Questi i dati resi pubblici di recente dal Consorzio italiano GPL autotrazione.

Dal 1° maggio dello scorso anno vige un regime di sospensione parziale del pagamento dei superbolli (diesel-GPL-gas metano) che terminerà con il 31 dicembre 1994.

L'esperienza fatta nel periodo suddetto di sospensione del pagamento del superbollo, ha comportato:

a) un incremento delle entrate fiscali complessive derivanti dal GPL per autotrazione (vedi tabella A);

b) una non trascurabile riduzione dei gravi fenomeni dell'inquinamento ambientale, soprattutto nelle « aree urbane », grazie al contributo incisivo del GPL per autotrazione in quanto carburante « ecologico », come è riconosciuto a livello scientifico internazionale;

c) una spinta considerevole verso le trasformazioni a GPL, che dovrebbero arrivare a fine 1994 a fornire 190 mila impianti.

Intorno al settore GPL per autotrazione orbitano circa 1 milione di automobilisti. 1.700 distributori, 2.500 officine, 200 autotrasportatori, 50 imprese industriali, 50.000 persone che vivono di questo lavoro.

L'esenzione dal superbollo introdotto lo scorso anno, seppure temporaneamente, con il decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, pur con gli scompensi e le incertezze interpretative perduranti fino alla sua conversione in legge (29 ottobre 1993, n. 427), ha ridato linfa al settore, consentendo un reintegro entro il 1994 di circa 2.000 dei 6.000 posti di lavoro perduti negli anni di crisi.

Uno dei problemi che sempre più spesso vengono messi in evidenza è la difesa dell'ambiente e la grande responsabilità che, sotto questo aspetto, l'uomo si assume verso le future generazioni.

A tal proposito vale ricordare che con l'alimentazione a GPL si ottiene un abbattimento dell'inquinamento che supera il 75

per cento fino a oltre il 95 per cento se il motore è anche catalizzato. È proprio per queste qualità ecologiche che fu deciso di detassare anche il GPL, come in precedenza il gas metano, così come per esempio fu deciso di eliminare la tassa permessa per le vetture elettriche.

Sotto l'aspetto fiscale, se si presuppone che la domanda « normale » di GPL è stata prima del 1989 di 200-250 mila veicoli trasformati all'anno, una contrazione del *turn-over* di impianti fosse dovuta alla reintroduzione del « superbollo » comporterebbe una perdita di molte decine di miliardi all'anno per l'erario. Infatti è stato calcolato che con un *turn-over* di 190 mila impianti montati nel 1994, con superbollo zero, tra IVA e altri gettiti fiscali l'erario incasserebbe oltre 83 miliardi di lire.

Con l'ipotesi del superbollo si potrebbero prevedere solo 40 mila impianti, che darebbero luogo a un gettito di soli 22,8 miliardi, superbollo incluso.

Esiste inoltre un aspetto occupazionale. Oltre 5 mila piccole e medie imprese quali distributori stradali, depositi e distribuzione di GPL, grossisti e commercianti di impianti GPL, aziende di impiantistica, costruzione e manutenzione distributori, installatori di impianti, con un numero di addetti complessivo (compreso l'indotto) di circa 50 mila persone, rischiano di chiudere. Mentre il settore, nell'ipotesi di eliminazione del superbollo, potrebbe registrare un incremento della occupazione almeno del 15 per cento.

Prorogando con l'articolo 1 della presente proposta di legge i termini di scadenza previsti nell'articolo 65 del decreto-legge n. 427 del 1993, dalla data originale del 31 dicembre 1994 al 31 dicembre 1995, si otterrebbero una pluralità di vantaggi per lo Stato:

a) maggiori introiti complessivi nel triennio interessato dal provvedimento (lire 764,8 miliardi contro 690,8, ossia 56 miliardi in più);

b) anticipo dell'introitazione del gettito (anticipato al 1995, invece che « rateizzato » nel triennio);

XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

c) sostegno ad un settore, composto principalmente da piccole o medie aziende;

d) immediato e concreto incremento occupazionale nel comparto;

e) miglioramento (anche se, rispetto al totale, relativamente modesto) della « bilancia energetica » nazionale;

f) contributo al contenimento dell'inquinamento di origine automobilistica;

g) reale (anche se non registrata dai calcoli ufficiali) riduzione dei costi di trasporto per le famiglie italiane.

Vogliamo inoltre far rilevare che la tabella B che alleghiamo, ed alla quale rimandiamo per un più analitico esame del processo fiscale inerente i veicoli alimentati a GPL, fa riferimento, per gli anni successivi al 1995, alla situazione normativa ed impositiva pregressa, trascurando le non improbabili modificazioni al regime fiscale automobilistico che possono, nel frattempo, intervenire, nell'ambito di un più generale ripensamento in chiave ambientale del nostro sistema fiscale.

TABELLA A

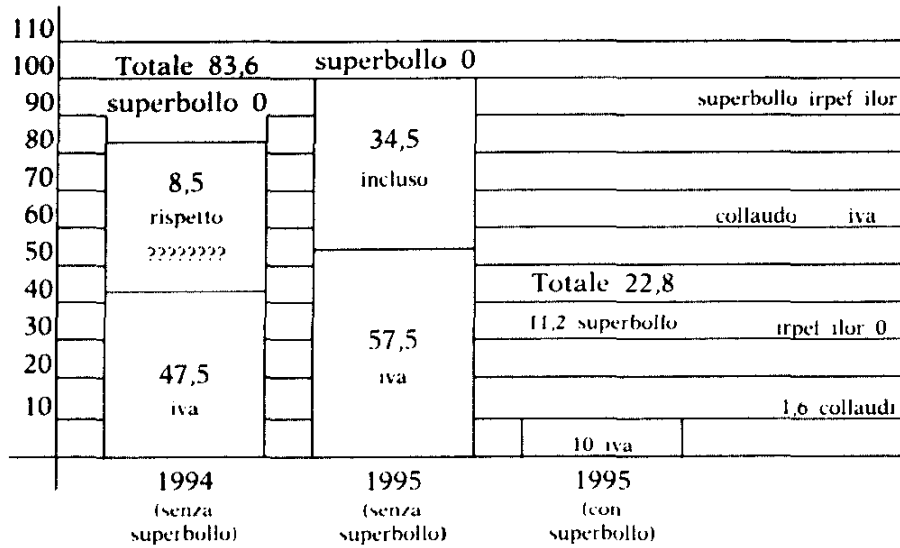
Il minor introito per le casse dello Stato derivante dall'abolizione dei «superbolli» gravanti sui veicoli alimentati a metano ed a GPL così come si può riscontrare dalla tabella seguente, è pari a circa 216 miliardi di lire all'anno.

	Veicoli circolanti (01-01-93)	Superbollo medio	Minori introiti dello Stato
	Numero	Lire	miliardi
GPL	330.000	210.000	- 174.300
Metano	300.000	140.000	- 42.000
		Totali	- 216.300

A fronte di questa diminuzione di introiti si rileva anche un parallelo aumento, derivante dall'incremento delle trasformazioni, che provoca un maggior gettito di IVA e di imposte aggiuntive inerenti ad omologazione e collaudo della trasformazione: l'incremento annuo, come si desume dal prospetto che segue, è quantificabile in 101,2 miliardi per il 1995.

ENTRATE IN MILIARDI DI LIRE

(Totale 101,2)



XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

	A		B		"A" - "B"	
	Con proroga dell'esecuzione al 1995	Valori progressivi	Senza proroga dell'esecuzione al 1995	Valori progressivi	Valori annuali	Valori progressivi
1995						
Altre trasformazioni effettuate nell'anno:	230.000		40.000			
Gettiti						
Superchiodo su trasformazioni precedenti al 1995:	196.000.000.000		196.000.000.000		0	
Superchiodo su trasformazioni effettuate nell'anno:	0		11.200.000.000		- 11.200.000.000	
IV A su nuove trasformazioni:	57.500.000.000		30.000.000.000		+ 27.500.000.000	
Ondeggiamenti delle nuove trasformazioni:	9.200.000.000		1.600.000.000		+ 7.600.000.000	
Imposte dirette:	34.500.000.000		0		+ 34.500.000.000	
Totale gettiti:	297.200.000.000	297.200.000.000	218.800.000.000	218.800.000.000	+ 78.400.000.000	+ 78.400.000.000
1996						
Altre trasformazioni effettuate nell'anno:	40.000		40.000			
Gettiti						
Superchiodo su trasformazioni precedenti al 1996:	196.000.000.000		207.200.000.000		- 11.200.000.000	
Superchiodo su trasformazioni effettuate nell'anno:	11.200.000.000		11.200.000.000		0	
IV A su nuove trasformazioni:	10.000.000.000		10.000.000.000		0	
Ondeggiamenti delle nuove trasformazioni:	1.600.000.000		1.600.000.000		0	
Imposte dirette:	6.000.000.000		6.000.000.000		0	
Totale gettiti:	224.800.000.000	522.000.000.000	236.000.000.000	454.800.000.000	- 11.200.000.000	+ 67.200.000.000
1997						
Altre trasformazioni effettuate nell'anno:	40.000		40.000			
Gettiti						
Superchiodo su trasformazioni precedenti al 1997:	196.000.000.000		207.200.000.000		- 11.200.000.000	
Superchiodo su trasformazioni effettuate nell'anno:	11.200.000.000		11.200.000.000		0	
IV A su nuove trasformazioni:	10.000.000.000		10.000.000.000		0	
Ondeggiamenti delle nuove trasformazioni:	1.600.000.000		1.600.000.000		0	
Imposte dirette:	6.000.000.000		6.000.000.000		0	
Totale gettiti:	224.800.000.000	746.800.000.000	236.000.000.000	690.800.000.000	- 11.200.000.000	+ 56.000.000.000

TABELLA B

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Il quarto ed il quinto periodo del comma 5 dell'articolo 65 del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, sono sostituiti dai seguenti: « Le autovetture nonché gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e di cose muniti di impianto che consente la circolazione mediante l'alimentazione del motore con gas di petrolio liquefatto nonché con gas metano, con data di iscrizione sulla carta di circolazione del veicolo che attesti l'avvenuto collaudo dell'impianto stesso in una data compresa tra il 2 maggio 1993 ed il 31 dicembre 1995, sono esenti dalla tassa speciale di cui alla legge 21 luglio 1984, n. 362, per i primi tre periodi annuali di pagamento delle tasse automobilistiche, nonché per eventuali periodi per i quali siano dovuti pagamenti integrativi. Per i periodi di esonero dal pagamento della tassa speciale, la tassa automobilistica deve essere corrisposta per gli stessi periodi fissi stabiliti per corrispondenti veicoli alimentati esclusivamente a benzina ».