

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

6^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze e tesoro)

16° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 GIUGNO 1984

**Presidenza del Vice Presidente BERLANDA
indi del Presidente VENANZETTI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Modifica 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» (749), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE:

- Venanzetti	Pag. 7, 9, 13
- Berlanda	2
BONAZZI (PCI)	12
NEPI (DC), relatore alla Commissione	2, 12
PISTOLESE (MSI-DN)	11, 12
SEGA (PCI)	7, 12
SUSI, sottosegretario di Stato per le finanze ...	12

I lavori hanno inizio alle ore 17,45.

Presidenza del Vice Presidente BERLANDA

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Modifica 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» (749), già approvato dalla Camera dei deputati.

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifica 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», già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Nepi di riferire alla Commissione.

NEPI, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, i precedenti del disegno di legge n. 749 presentato dal Governo sono già noti a questa Commissione dal momento che abbiamo a lungo esaminato in Commissione e in Aula il decreto-legge 28 dicembre 1983, n. 734, concernente modifiche al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi, approvato dal Senato nella seduta del 2 febbraio scorso, poi decaduto per decorrenza dei termini costituzionali. Il decreto-legge n. 734 fu reiterato con il successivo decreto-legge 27 febbraio 1984, n. 15, approvato dalla Camera dei deputati il 22 marzo e dal Senato il 12 aprile 1984.

Il disegno di legge al nostro esame, che modifica le aliquote di imposta sui gas di petrolio liquefatti e sul gas metano per uso autotrazione, raccoglie nella sostanza le proposte avanzate in sede parlamentare ed in particolare in questa Commissione, prima dal compianto senatore Ricci nel settembre 1982 (in occasione dell'esame del decreto-legge n. 688) poi dai colleghi Berlanda e Beorchia con un emendamento presentato il 2 febbraio scorso in sede di esame del ricordato decreto-legge n. 734, e fatto proprio dalla Commissione.

L'emendamento venne poi ritirato a seguito dell'impegno assunto dal Governo di presentare un apposito disegno di legge sulla materia; impegno che è stato tempestivamente rispettato con l'attuale disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati il 16 maggio scorso.

Nella relazione che accompagna il provvedimento, il Governo sottolinea l'obiettivo che si intende raggiungere con la nuova normativa, cioè ridurre al

minimo, se non eliminare totalmente, le evasioni e le frodi fiscali soprattutto sui gas di petrolio liquefatti in cui il differenziale tra l'aliquota della imposta di fabbricazione e relativa sovrimposta di confine per il prodotto destinato ad autotrazione (che è di lire 62.665 al quintale) e quella per il prodotto destinato a combustione per uso riscaldamento (che è di lire 2.000 al quintale) è di enorme proporzione, come si nota; si tratta infatti di una differenza di circa 60.000 lire al quintale.

La facilità di trasferire questi prodotti da un uso all'altro comporta forti evasioni fiscali.

Diverso - a mio parere - è il caso del gas metano; pur registrando tra le due aliquote dell'imposta erariale di consumo (e la relativa sovrimposta di confine) un alto differenziale (cioè lire 195,50 al metro cubo per autotrazione e lire 30 al metro cubo per combustione), il trasferimento dall'uno all'altro uso risulta estremamente difficile e addirittura pericoloso - se non impossibile - per ragioni tecniche.

L'abbinamento nella modifica delle due imposte risponde soprattutto alla esigenza di mantenere inalterato l'attuale rapporto tra prezzi al consumo dei due prodotti del GPL per auto e gas metano auto pari a 1,32. Comunque, gli effetti dovrebbero essere cospicui in qualsiasi caso perchè la riduzione del differenziale tra i prezzi al consumo e l'inasprimento delle sanzioni previste nel provvedimento renderanno scarsamente conveniente il ricorso alla frode fiscale.

Infatti, con il disegno di legge al nostro esame, con decorrenza dal 10 gennaio 1985 l'imposta di fabbricazione e sovrimposta di confine sul GPL per auto è ridotta da lire 62.655 a lire 24.612 al quintale e di conseguenza il prezzo al consumo scenderà da lire 858 a lire 600 al litro.

Presidenza del Presidente VENANZETTI

(Segue NEPI, relatore alla Commissione). Naturalmente, siamo ai calcoli che facciamo noi in ragione dell'incidenza dell'imposta di fabbricazione sul costo complessivo: poi faremo un cenno invece alle determinazioni del CIP, sulle quali c'è un riferimento da parte delle associazioni interessate. Dall'altro lato, l'imposta erariale di consumo e la sovrimposta di confine sul gas metano usato per autotrazione vengono ridotte con questo provvedimento da lire 195,50 a lire 30 al metro cubo ed il prezzo al consumo scenderà da lire 650 a lire 452 al metro cubo. In tal modo, il rapporto di 1,32 tra GPL e gas metano auto resta invariato.

La defiscalizzazione sui due prodotti darà luogo evidentemente ad un minore gettito per l'erario valutabile in 204 miliardi annui (compresa l'IVA) che verrà compensato in parte, cioè per circa 60 miliardi annui, mediante l'istituzione di una tassa speciale, il cosiddetto superbollo, il cui importo è indicato in lire 15.000 per cavallo fiscale per le auto alimentate con il GPL e di lire 10.500 per cavallo fiscale per autotrazione con gas metano. Per i veicoli alimentati con GPL o gas metano di potenza inferiore ai 15 cavalli fiscali viene stabilita una tassa fissa, rispettivamente di lire 165.000 e di lire 105.000 annue. È prevista inoltre una riduzione del 50 per cento della tassa per le autovetture di noleggio da rimessa e per quelle adibite a servizio

pubblico da piazza, al fine di incoraggiare l'utilizzo, soprattutto nelle città, dell'uso pubblico di carburanti come il GPL che hanno un basso tasso di inquinamento.

In rapporto a questi dati, mi corre l'obbligo di richiamare due memorie inviate dalle categorie interessate. La prima è della Federazione nazionale metano, la quale, facendo riferimento all'esigenza di mantenere invariato il rapporto del prezzo al consumo tra il GPL ed il metano per autotrazione, cioè 1,32, fa presente che, in relazione ad una recente deliberazione del CIP del 13 giugno 1984, il GPL per autotrazione vede ridotto il prezzo alla pompa, cioè il prezzo di vendita, da 858 lire a 802 lire, una riduzione quindi di 56 lire.

La Federazione nazionale metano fa presente che questa diminuzione altera il rapporto esistente tra il prezzo di vendita del GPL e quello del metano, fa venir meno uno degli obiettivi, secondo la Federazione, di questo disegno di legge e introduce nei rapporti di mercato elementi di squilibrio. Chiede perciò che venga aumentata a carico del GPL l'imposta di fabbricazione, portandola cioè dalle previste e prima ricordate 24.612 lire al quintale a lire 27.000 e riducendo di conseguenza quella per il metano.

Vorrei precisare che questa richiesta si riferisce ad un problema già sollevato presso la VI Commissione della Camera da alcuni colleghi e ritenuto non risolvibile immediatamente con questo provvedimento, sia perchè il Governo voleva riservarsi di esaminare più da vicino la questione, dato che i calcoli bisogna farli in maniera esatta, come è stato correttamente fatto rispetto alla richiesta di ridurre l'imposta di fabbricazione sul GPL, sia perchè l'alterazione del rapporto non è dovuta all'adozione di questi provvedimenti di modifica tributaria, non è cioè dovuta al fatto che con questo disegno di legge si diminuisce l'imposta di fabbricazione sul GPL e anche quella sul gas metano, ma è dovuta alla introduzione da parte di questo organismo interministeriale di un criterio di indicazione del prezzo di vendita probabilmente scaturito dalla valutazione dei costi di produzione che il CIP ha il compito di verificare.

Non dico di rinviare al CIP il problema alla luce anche della riduzione dell'imposta di fabbricazione, ma, secondo me, il Governo potrebbe valutare con attenzione queste osservazioni, che hanno un fondamento visto che viene modificato il rapporto di 1,32 tra la vendita del GPL per autotrazione e quella del gas metano, sempre per autotrazione, alla pompa.

La seconda memoria che è stata presentata è dell'associazione industriale della chimica, la quale chiede di poter inserire in questo provvedimento la risoluzione di un problema che in verità non è omogeneo al provvedimento stesso, anche se viene sollevato fondatamente. Ci si riferisce a due aspetti, il primo dei quali riguarda l'imposta di fabbricazione sull'acqua ragia minerale, che è gravata di un'aliquota di lire 19,20 al litro, anche quando è impiegata per la fabbricazione di vernici, adesivi, colle, mastici, e quindi costituisce una componente di questi prodotti. Viene fatto presente che questa imposta fu introdotta in regime di autarchia precedente alla guerra, per limitare le importazioni di materie non prodotte in territorio nazionale.

Tale voce costituisce una entrata di circa 745.000.000 al 1982 per il bilancio dello Stato. Viene richiesto di poter eliminare questa imposizione perchè la sua destinazione non tende a creare fonti di energia, così come è tipico di alcune imposte.

Inoltre in questo promemoria si chiede un chiarimento alla amministrazione finanziaria, perchè l'uso di idrocarburi nella fabbricazione di vernici, adesivi ed altro, è in percentuale estremamente limitata rispetto ad altri elementi. Non è sottoposto alla imposta di fabbricazione, ma sono sorte ugualmente delle controversie tuttora in piedi con la amministrazione, la quale richiede che su quella quota di idrocarburi - quindi prodotti petroliferi - utilizzati per la fabbricazione di vernici, adesivi ed altro, venga pagata l'aliquota massima, con conseguente aumento di costi sul prodotto finito, senza che vi sia il fenomeno di produzione e di utilizzo del prodotto di idrocarburi, così come la legge prescrive che debba esservi laddove viene applicata l'imposta di fabbricazione.

Per dovere di relatore ho voluto indicare anche tale memoria che è stata inviata, sottoponendola alla valutazione del Governo e di tutti i colleghi.

Dicevo prima della differenza esistente tra il minore gettito determinato dalla defiscalizzazione e l'introduzione del superbollo: l'attuale gettito della imposta di fabbricazione sul GPL per autotrazione è di 204 miliardi e l'introduzione del nuovo superbollo assicurerà un'entrata di circa 60 miliardi (stima effettuata dalla amministrazione e pertanto attendibile). Vi è uno squilibrio evidente di 144 miliardi che si riequilibra con il computo delle stime del recupero di evasione calcolato dalla stessa amministrazione finanziaria.

Naturalmente non posso non considerare valide le valutazioni e le stime compiute dalla amministrazione e sarei grato all'onorevole Sottosegretario se oggi precisasse in questa sede almeno gli elementi di fondo di tali stime, che garantiscono il recupero della differenza che si manifesta tra il minore gettito e l'unico gettito sicuro costituito dal superbollo di 60 miliardi.

Detto questo, passo sinteticamente a svolgere una rapida illustrazione degli articoli del disegno di legge n. 749.

L'articolo 1 stabilisce le nuove aliquote di imposta e sovrainposta per i gas di petrolio liquefatti e per il gas metano ad uso autotrazione, indicando la decorrenza dal 1 gennaio 1985, per consentire ai privati di provvedere agli adempimenti richiesti dalla legge ed alla amministrazione di acquisire gli elementi di conoscenza per adeguati controlli.

L'articolo 2 istituisce la tassa speciale del superbollo, nella misura che ho prima ricordato.

Va sottolineato che il valore minimo del superbollo per le auto fino a 15 cavalli (valore fiscale) è stato introdotto per non penalizzare le percorrenze brevi e per non aumentare oltre la soglia di convenienza il costo medio per chilometro.

L'articolo 3 fissa il termine di 15 giorni per richiedere all'ufficio della Motorizzazione civile l'aggiornamento della carta di circolazione, a seguito delle modifiche apportate sui veicoli per l'alimentazione con gas di petrolio liquefatto o con gas metano, nonchè il successivo termine di 30 giorni per richiedere al Pubblico registro automobilistico l'annotazione dell'avvenuto aggiornamento.

L'articolo 4 fissa le norme per la installazione di impianti a gas ai fini di efficaci controlli intesi a stroncare le frodi.

L'articolo 5 stabilisce sanzioni aggiuntive a quelle già previste dall'articolo 56 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, numero 393, e successive modificazioni, sia a carico dei proprietari di veicoli, sia degli esercenti che si rendono inadempienti alle nuove norme.

Con l'articolo 6 si dà attuazione alla direttiva della CEE numero 76/765 del 27 luglio 1976, la quale prescrive che gli apparecchi misuratori degli alcoli siano tarati alla temperatura di 20 gradi centigradi anzichè a quella fino ad oggi usata di 15,56 gradi centigradi.

L'articolo 7 raccoglie un emendamento presentato proprio in questa Commissione dal senatore Beorchia in sede di esame del decreto-legge 28 dicembre 1983, numero 734, inteso ad esentare dal diritto erariale speciale gli alcoli contenuti nei reflui delle lavorazioni industriali, destinati al recupero di calore attraverso un processo di distruzione per incenerimento dei reflui stessi (e su questo ci trovammo tutti d'accordo).

L'articolo 8 chiarisce, a seguito di errate interpretazioni, che dai prodotti previsti al primo comma dell'articolo 12 del decreto-legge 30 settembre 1983, n. 688, convertito in legge, con modificazioni, nella legge 27 novembre 1982, numero 873, soggetti alla vigente tariffa dei dazi doganali, è escluso il gas metano il quale - come è noto - non è soggetto alla imposta di fabbricazione ma alla imposta erariale di consumo.

L'articolo 9 è di chiarimento sulla applicazione della tabella delle infrazioni, allegata alla legge 24 gennaio 1978, n. 27, per quanto concerne le sovratasse stabilite dall'articolo 5 della legge 28 febbraio 1983, n. 53.

L'articolo 10, infine, è un emendamento presentato dal Governo alla Camera dei deputati, per adeguare le somme previste per le spese di suggellamento e di riapertura degli apparecchi radioriceventi, da versare all'Ufficio del registro in base all'articolo 10 del regio decreto-legge 21 febbraio 1938, n. 246, portando la tassa unica da lire 520 del 1938 a lire 10.000 del 1985.

Vorrei concludere, signor Presidente e colleghi, sottolineando che le norme contenute nel disegno di legge in esame, mentre corrispondono a particolari esigenze avvertite anche dal Parlamento, pongono ancora alla nostra attenzione e a quella del Governo il problema del farraginoso ed obsoleto regime tributario che grava sui prodotti petroliferi, nei confronti del quale, in assenza di una più snella ed organica normativa, siamo costretti a correggere di volta in volta i vari comparti del sistema di imposta, laddove si manifestano in forma più acuta eccessivi squilibri e distorsioni o vistose e perduranti evasioni.

Già in passato ho avuto occasione di sottolineare la necessità e l'urgenza di ristrutturare l'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi, eliminando le ancora numerose aperture alle evasioni e alle frodi, dando certezza a metodi e strumenti di controllo tali da garantire sia gli interessi dello Stato sia il ruolo primario del settore nella economia nazionale e nel mercato internazionale.

Mi permetto di ripetere questa osservazione, che fu condivisa a suo tempo dalla Commissione, anche se ci rendiamo conto delle difficoltà tecniche che esistono e dei tempi che occorrono per rielaborare completamente l'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi. Comunque, ho citato a suo tempo cifre incredibili riguardo al numero delle aliquote, al numero degli scaglioni, ai differenziali all'interno dello stesso tipo di imposta, che costituiscono un vero e proprio ginepraio. Pertanto, è necessario apportare modifiche in tal senso, altrimenti continueremo ad avere sempre enormi difficoltà in questo settore.

In attesa dei pareri delle Commissioni 5^a, 8^a e 10^a; su cui mi riservo di esprimermi in sede di replica, ritengo fin d'ora di raccomandare alla Commissione l'approvazione del disegno di legge n. 749.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Nepi per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

SEGA. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, questo provvedimento ha avuto certamente un lungo periodo di gestazione: proposto in prima istanza come emendamento al decreto-legge 28 dicembre 1983, n. 734, è stato poi ritirato e fatto oggetto quindi di un disegno di legge autonomo, che è stato poi approvato dalla Camera dei deputati.

Tuttavia, pur rappresentando un elemento di novità positivo, mi sembra un provvedimento disorganico, abbastanza improvvisato e superficiale per alcuni versi in quanto non affronta la questione più generale dell'imposizione fiscale sui prodotti petroliferi, sui combustibili, arcaica - come diceva il relatore - e obsoleta ormai, che richiede pertanto una riforma radicale.

Questo disegno di legge trae infatti origine dalla sola esigenza di eliminare il contrabbando nell'uso del GPL per autotrazione, cioè il travaso dalle bombole usate per riscaldamento ai serbatoi delle auto, e la connessa e pesante evasione fiscale, con danno per l'erario e per i distributori. Tra l'altro, si sono verificati anche tragici incidenti a seguito di questi travasi artigianali.

Bisognava però cogliere l'occasione per porre mano ad un'organica sistemazione della politica energetica, dell'imposizione sui prodotti petroliferi, in rapporto alle esigenze e alle disponibilità del mercato mondiale e soprattutto alle esigenze e alle convenienze dell'economia nazionale. Vi è infatti la necessità di ridurre l'importazione dei prodotti petroliferi e di ricorrere maggiormente all'uso di combustibili alternativi: credo che siano queste le vere esigenze della nostra economia.

Al contrario, ha prevalso la tendenza ad incentivare in maniera abnorme l'uso del gasolio, che ha prodotto effetti distorsivi, squilibranti non solo sul mercato dei prodotti petroliferi ma anche sul mercato automobilistico; si è determinata una divaricazione nell'uso del *diesel* tra l'Italia e gli altri mercati europei e vi è stata soprattutto una dirompente improvvisa importazione di vetture *diesel*, non essendo ancora attrezzato il mercato nazionale per una produzione di questo tipo, così improvvisamente incentivata dalla politica dei prezzi del gasolio.

Con questo non voglio dire che ora si debba ipotizzare una penalizzazione improvvisa dell'uso del *diesel*. Vorrei invece sottolineare l'esigenza di una politica organica in materia di combustibili, che corrisponda agli interessi e alle convenienze dell'economia nazionale. D'altra parte, si è costantemente scoraggiato l'uso dei combustibili alternativi. Indubbiamente corrispondono al vero le tabelle allegate, oggetto dell'esame e delle valutazioni che sono state fornite, però sostanzialmente si è determinata una situazione tale da disincentivare l'uso dei combustibili alternativi; mentre nell'interesse della nostra economia occorrerebbe - e lo ribadisco - favorire al massimo il loro consumo per autotrazione, in particolare del GPL e del metano. Forse sarebbe opportuno favorire maggiormente il metano per il minor costo e le maggiori disponibilità sul mercato italiano e mondiale.

Vi è l'esigenza di incentivare i combustibili alternativi soprattutto per il minore inquinamento che essi determinano, per evitare gravi conseguenze sulla salute dei cittadini ma anche sull'economia nazionale.

Ribadisco che l'uso dei combustibili alternativi è conveniente per il minor costo ma anche per la maggiore disponibilità. Ricordo che uno degli argomenti addotti nei dibattiti precedenti evidenziava l'impossibilità di portare avanti una politica volta ad incentivare l'uso del GPL, trattandosi di un prodotto derivato dalla lavorazione del grezzo ed essendovene quindi una quantità disponibile limitata. Però questo mi pare che sia un discorso contingente, che non guarda alle prospettive e che non tiene conto dei processi che si sono avviati.

Infatti, è vero che il GPL è un prodotto che risulta dalla lavorazione della benzina, ma è anche vero che a seguito dei contratti internazionali con l'Algeria e l'Unione Sovietica e considerando che non sono esaurite le possibilità di ricerca e di estrazione nel nostro paese, per la maggiore disponibilità di metano che avremo nei prossimi anni e, soprattutto, per il prevedibile ormai avanzato processo di metanizzazione del Mezzogiorno, intere fasce del paese non ricorreranno più al GPL per uso di riscaldamento. Peraltro, in conseguenza di ciò avremo anche una maggiore disponibilità del GPL stesso. Visto che quella del metano è ormai una scelta strategica ai fini del riscaldamento, credo non vi siano dubbi così sul fatto che l'Italia va incontro ad una maggiore disponibilità sia di metano che di GPL, anche per la convenienza dell'uso di questi combustibili alternativi.

Stando così le cose, il provvedimento al nostro esame è certamente un passo positivo ed importante, al fine da una parte di combattere la frode e dall'altra di determinare un riequilibrio tra il costo del GPL e quello del gasolio e della benzina. Credo però che sia ancora insufficiente la convenienza che viene proposta all'utente. Bisogna infatti tenere presente i disagi che comporta l'uso di un carburante alternativo quale il GPL e, ancor più, quale il metano.

Chi usa il GPL si grava di difficoltà e di inconvenienti, quali dotarsi di un impianto, sopportare il peso supplementare per il veicolo costituito da esso e rifornirsi ad un sistema di distribuzione molto più rarefatto e concentrato in una sola parte del paese. Per questo dico che le misure proposte, pur essendo positive, non corrispondono alle necessità. La situazione ottimale che a mio parere andava perseguita era quella che portasse ad una riduzione della forbice tra il costo del GPL per riscaldamento e quello per autotrazione, in modo da eliminare la convenienza al travaso, incoraggiando al tempo stesso all'uso del carburante alternativo GPL.

La scelta fatta dal Governo, invece, quella del superbollo, credo vada apprezzata perchè rimuove il problema del contrabbando e va verso una maggiore convenienza, però può anche provocare qualche trauma. Infatti, l'introduzione del superbollo potrebbe avere effetto nel mercato degli automezzi, specie di seconda mano, visto che potrebbe spingere il compratore a passare direttamente alle auto dotate di motore a gasolio, non essendovi più la convenienza del non dover pagare questa tassa. È un interrogativo che mi pongo e in base ad esso chiederei al Sottosegretario se le tabelle allegate e gli studi fatti corrispondono davvero alle convenienze che vengono enunciate.

A mio avviso, per serietà e per tranquillità di tutti noi sarà bene poi che il Governo ci dia risposte precise sulla questione posta dai distributori di gas metano e posta anche dagli studi inviatici dall'ENI rispetto al rischio che vi sia un divario, una forbice tale da mettere fuori mercato il metano stesso. È vero che in termini assoluti il metano è ancora il più conveniente, ma è

anche vero che il suo uso per autotrazione determina una serie di notevoli disagi, per cui la convenienza economica deve essere dimostrata. Bisogna infatti ricordare che occorre dotarsi di un impianto che, rispetto a quello per il GPL, è molto più costoso ed è formato da due bombole molto più pesanti, che l'autonomia dell'auto anzichè essere di 450-500 chilometri, è di 250 chilometri, che la rete distributiva è ancora più rarefatta e concentrata solo in alcune zone del paese - il che significa che per fare il pieno occorre caricarsi di un consistente numero supplementare di chilometri - e che per fare rifornimento ci vuole mezz'ora, quando va bene, se non tre quarti d'ora.

Da questo punto di vista, credo siano importanti le assicurazioni che il Governo deve darci in proposito, perchè non vorrei che approvassimo un provvedimento che, mentre sana la situazione rispetto ai distributori di GPL, determina immediatamente la crisi nel settore del metano.

È vero che il metano, avendo una diffusione limitata alla valle padana, può essere meno rilevante a livello nazionale rispetto al GPL, ma è anche vero che proprio dal punto di vista nazionale non credo vi siano dubbi che un uso diffuso del metano per autotrazione sia convenientissimo, per il suo minore costo, per la sua maggiore disponibilità, per il tasso zero di inquinamento.

L'altra considerazione è, se vogliamo, di ordine costituzionale. L'introduzione del superbollo rispetto all'uso del metano e del GPL ha effetto su tutto il territorio nazionale. Però la rete distributiva del metano interessa soltanto parte del territorio nazionale per cui gli utenti, a causa del doppio sistema di combustione, usufruiscono in parte di metano ed in parte di benzina. Tali utenti saranno penalizzati doppiamente in quanto nel momento in cui usano la benzina pagano appieno l'imposta di fabbricazione e pagheranno il superbollo per il metano soltanto per una parte di percorrenza.

Ritengo che il Governo debba assicurarci, in relazione al provvedimento al nostro esame, che non si creino nuovi squilibri e che non si determini una fuoriuscita dal mercato per la produzione del metano.

Pur dichiarando il nostro parere favorevole per l'approvazione rapida del provvedimento in questione, ho desiderato ugualmente avanzare alcune considerazioni. È urgente provvedere perchè il settore vive in una situazione di paralisi, sia a causa della concorrenza sleale e pericolosa del contrabbando, sia per il blocco delle industrie di produzione e di installazione degli impianti; indirettamente ciò ha colpito anche i distributori di GPL.

PRESIDENTE. Quando abbiamo discusso dell'aumento della imposta di fabbricazione della benzina, ci siamo soffermati anche sul problema del GPL per uso di autotrazione in relazione al fenomeno dell'evasione fiscale. Ciò non tanto in termini di gettito fiscale, quanto per il connesso collegamento tra contrabbando e criminalità; non abbiamo cioè valutato unicamente il danno per lo Stato quanto il danno generale per la collettività.

Il provvedimento al nostro esame, già approvato dalla Camera dei deputati, tiene conto delle modifiche proposte nella nostra Commissione nel momento in cui discutemmo sull'imposta di fabbricazione della benzina.

La differenza tra i costi di produzione dei diversi prodotti petroliferi, dei diversi tipi di carburante per uso di autotrazione non è rilevante: la diversità riguarda la differente imposizione fiscale; lo Stato applica una

determinata imposta di fabbricazione più o meno elevata in relazione al singolo carburante poichè oramai tutte le fonti di energia tendono a livellarsi.

Nell'esaminare attentamente il disegno di legge non posso non richiamare alla memoria quanto accadde al momento della istituzione del superbollo per il gasolio. Ovunque si affermò che il superbollo era talmente elevato da non consentire l'uso diffuso del gasolio; ciò si aggiungeva all'elevato costo delle automobili e alla mancanza di produzione nazionale. Infatti la maggior parte delle vetture a gasolio sono importate, di grossa cilindrata e di alto costo. Le agevolazioni introdotte hanno sviluppato un mercato che oggi supera i due milioni di tonnellate di gasolio per autotrazione, con la conseguente notevole perdita di gettito per l'erario. Lo Stato ha scelto questa politica fiscale che ha causato minori introiti per quanto concerne il gasolio per autovetture. Poichè il gasolio non è certo meno inquinante della benzina, ritengo che occorrerebbe aumentare il superbollo. Al momento della sua istituzione avrebbe dovuto agevolare coloro che erano costretti a compiere grosse percorrenze; mentre la situazione odierna è tale che la perdita per l'erario è notevolissima e non esistono più motivi per incentivare il consumo del gasolio nel settore auto. Una volta nelle rese di raffinazione il gasolio veniva ottenuto in misura superiore alle necessità, poichè per il riscaldamento si usa l'olio combustibile; oggi anche per il riscaldamento è utilizzato il gasolio.

Le industrie automobilistiche hanno tentato di dimostrare che era possibile utilizzare vetture di piccola cilindrata con un piccolo motore a gasolio, tenendo presenti le agevolazioni vigenti, la concorrenza e la politica fiscale effettuata.

Gli impianti di distribuzione del GPL sono pochi anche a causa della convenienza che è estremamente limitata; ma aumentando le agevolazioni, in tempi rapidi l'industria automobilistica entrerà nel mercato. So che sono già pronti dei modelli sulla base delle disposizioni vigenti, con serbatoi già installati poco ingombranti, leggeri e con concrete possibilità di penetrazione sul mercato.

Riguardo il metano ritengo che si tratti di un problema di equilibrio più che di evasione; la distribuzione, è noto, è difficile dal punto di vista tecnico, anche se lo sviluppo dell'industria automobilistica e le possibili agevolazioni porteranno sicuramente alla creazione di nuovi punti di vendita. Anche il consumo del GPL per uso di autotrazione è limitato a causa della insufficienza dei punti di vendita.

Ho qualche perplessità sul fatto che possa determinarsi un aumento del consumo del GPL a seguito della diminuzione di imposta oggi in esame, dato che il superbollo dovrebbe costituire un freno sensibile all'espansione del consumo stesso.

Se oggi imponessimo un aumento del bollo nel settore del gasolio per le autovetture, susciteremmo certamente rilevanti reazioni. Che vantaggio sussiste per la collettività se un utente usa il gasolio?

Inquina meno per cui si deve ricevere un premio? No, e allora per quale motivo?

Certo, i vecchi motori a gasolio presentavano alcune difficoltà, avevano certe insufficienze e offrivano prestazioni minori rispetto a quelli a benzina; ma oggi quali inconvenienti ha più un motore che può raggiungere velocità addirittura vicine a quelle possibili con la benzina?

Vorrei quindi capire perchè lo Stato rinuncia ad un gettito così elevato nel momento in cui esistono problemi di entrate nel settore della benzina. Perchè non si cerca di riequilibrare la situazione diminuendo l'imposta di fabbricazione sulla benzina e aumentando il superbollo sul gasolio? Non riesco a capire la motivazione. Se non vi sono motivi legati alla raffinazione, all'inquinamento o alle disponibilità, mi chiedo da quale punto di vista si considera la questione. Dal punto di vista del settore automobilistico vi sono stati interessi ad intervenire in un certo modo?

Questo è un problema serio che sottopongo, in particolare, all'attenzione del Governo. Ciò riguarda quindi più in generale il riequilibrio nel settore dei carburanti.

Ho detto poi quali sono i rischi connessi a tale agevolazione in questo particolare settore. Forse il superbollo proposto è troppo esiguo, anche se sussistono intralci burocratici per la sua utilizzazione. Comunque, la convenienza è piuttosto rilevante e quindi ritengo che vi siano molti rischi di sviluppo di un mercato di questo tipo; vi è il rischio di nuovi investimenti in un settore che attualmente non ne ha bisogno.

Per quanto riguarda invece il metano, mi associo alle considerazioni svolte dal senatore Segà circa i notevoli disagi per gli utenti, che renderanno difficile una grande espansione del suo consumo per autotrazione. È anche vero che vi è un aumento della disponibilità da importazione, non dimentichiamolo. Infatti, non è più come una volta quando le sole disponibilità erano quelle del sottosuolo italiano: la stragrande maggioranza del metano disponibile è ormai di importazione; le riserve italiane sono solo strategiche e quindi il loro uso è sempre più limitato proprio per consentire un prolungamento della vita dei giacimenti stessi.

Ho voluto richiamare l'attenzione della Commissione e del Governo su tali considerazioni, perchè, a mio avviso, dovrebbero essere tenute presenti. Con questo non intendo oppormi al successivo *iter* del disegno di legge in discussione, ma solo sottolineare l'opportunità di una maggiore riflessione su questi problemi. Mi riservo, comunque, di chiedere alcuni chiarimenti, in particolare in riferimento all'articolo 3, in sede di esame degli articoli.

PISTOLESE. Signor Presidente, vorrei fare alcune considerazioni molto brevemente.

Di questo argomento abbiamo già ampiamente discusso in sede di esame del decreto-legge n. 734 e in quella occasione – come è già stato ricordato – fu presentato un emendamento, poi ritirato, che costituisce in sostanza il contenuto del disegno di legge n. 749.

Al riguardo, il nostro giudizio è positivo perchè il provvedimento in discussione è volto ad eliminare il contrabbando nell'uso del GPL per autotrazione e le rilevanti evasioni fiscali che attraverso questo sono avvenute.

Condivido, tuttavia, quanto dichiarato dal relatore in merito all'esigenza di procedere ad una riforma organica del sistema, eliminando le troppe aliquote che gravano su di uno stesso prodotto. La realtà, infatti – come ha detto il senatore Nepi – è che in questa materia vi sono ancora diversi squilibri, variazioni, aliquote differenziate per cui il contrabbando, che cerchiamo di combattere sotto questo aspetto, continua invece ad imperare per altri versi in quanto non esistono possibilità concrete di controllo; occorrerebbe, ad esempio, una guardia di finanza per ogni autobotte che esce dalla raffineria!

Il motivo fondamentale di questo provvedimento è combattere il contrabbando, ma nei limiti possibili; quindi, attraverso un maggior controllo, attraverso la possibilità di verificare se siano state fatte o meno le denunce degli autoveicoli, con penalità che sono abbastanza elevate e che comunque servono solo come sanzione per evitare che per lo meno l'utente non agevoli questo contrabbando.

BONAZZI. Allora la finalità è questa o aumentare il consumo di GPL?

PISTOLESE. Si vuole indurre anche l'utente ad essere partecipe dell'interesse dello Stato.

BONAZZI. Chi vuole evadere adesso può farlo attraverso il bollo.

PISTOLESE. Vi è il rischio della sanzione che è abbastanza forte.

Ma il punto fondamentale è - ripeto - quello indicato dal senatore Nepi: è necessario rivedere l'intero sistema dell'imposizione sui prodotti petroliferi. Comunque, siamo favorevoli al provvedimento.

Inoltre, riteniamo che debba essere incoraggiato il consumo del metano, sviluppando il relativo sistema di distribuzione, in connessione con la metanizzazione del Mezzogiorno.

Fatte queste brevi considerazioni, preannuncio il voto favorevole al provvedimento in discussione.

SEGA. Signor Presidente, vorrei invitare il Sottosegretario ad approfondire la questione che è stata posta in relazione alla richiesta di aumento del costo industriale del metano che, se fosse deliberato dal CIP, determinerebbe un ulteriore squilibrio. L'attuale costo industriale del metano (senza l'imposta di fabbricazione) è bloccato da diversi anni, per cui vi è la richiesta di incrementarlo. Se tra un mese avremo un incremento del costo del metano industriale, che ha un suo *iter* al di fuori degli oneri fiscali, si determinerà un ulteriore squilibrio e una minore convenienza ancora.

SUSI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. La sede è quella del CIP.

SEGA. Ma se il CIP delibera l'aumento del prezzo industriale del metano, quando una settimana fa lo stesso CIP ha deliberato una diminuzione del prezzo industriale del GPL, si determinerà un ulteriore squilibrio. Questa è una questione importante e direi decisiva perchè può mettere fuori mercato il metano.

NEPI, *relatore alla Commissione*. Il CIP fa interventi congiunturali e noi non possiamo correre dietro con le leggi a misure urgenti in un determinato momento, ma che poi non sono più così necessarie.

SEGA. Sì, ma lo studio è stato fatto sugli attuali costi e quando questi si modificano i rapporti cambiano.

NEPI, *relatore alla Commissione*. La media si mantiene, in quanto il rapporto è stato fatto più sulle aliquote dei costi che non sui costi complessivi.

PRESIDENTE. Propongo di rinviare il seguito dell'esame del disegno di legge n. 749 alla seduta pomeridiana di domani, 27 giugno, visto che nella mattinata abbiamo già concordato altri impegni.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

I lavori terminano alle ore 18,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOCT. ETTORE LAURENZANO