

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

## 6<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze e tesoro)

### 21° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 LUGLIO 1984

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente VENANZETTI

#### INDICE

##### Disegno di legge in sede deliberante:

«Modifica delle aliquote di imposta sui gas di petrolio liquefatti e sul gas metano per uso autotrazione, nonchè 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

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . Pag. 2, 5, 10

BONAZZI (PCI) . . . . . 3, 8

NEPI (DC), relatore alla Commissione . . . Pag. 6, 7, 8

SEGA (PCI) . . . . . 7, 9

SUSI, sottosegretario di Stato per le finanze . . . 9

TAMBRONI ARMAROLI (DC) . . . . . 2, 7, 9

«Contributo speciale dell'Italia all'Associazione internazionale per lo sviluppo (I.D.A.) per l'anno 1984» (751), già approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . . 10

*I lavori hanno inizio alle ore 17,20.*

#### **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.**

(Seguito della discussione e rinvio)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della 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.

Possiamo dire fin d'ora che l'esame di tale disegno di legge, sospeso nella seduta del 26 giugno, non potrà essere concluso nella seduta odierna a causa del rinvio, da parte della Commissione bilancio, dell'emissione del parere su di esso. Tale rinvio è stato determinato, a quanto ho potuto sapere, dall'insorgere di perplessità in relazione al problema della quantificazione delle minori entrate e quindi delle effettive necessità di copertura. Non vi è stato pertanto un mancato esame da parte della 5<sup>a</sup> Commissione, ma un rinvio determinato da motivi di merito.

**TAMBRONI ARMAROLI.** Con il mio intervento desidero ritornare sull'argomento che riguarda la «chiusura della forbice». E lo faccio con estrema preoccupazione, perchè qui si sta ripetendo, a mio avviso, l'errore che avemmo a registrare a suo tempo, quando parlavamo del gasolio per riscaldamento e di quello per autotrazione. L'origine del contrabbando veniva proprio da questa differenza dell'imposta di fabbricazione, a seconda dell'uso che del gasolio si faceva.

Il contrabbando diminuì quando fu fatta la prima riduzione della forbice e scomparve quando oramai la differenza non era più incentivante. Non parlo ovviamente del contrabbando di chi non pagava nè l'una imposta ne l'altra, perchè andava in giro con gli H-ter 16 falsificati.

Forte di questa esperienza ritorno sull'argomento perchè ho l'impressione che si stia ripetendo l'errore del gasolio. Allora mi pongo questa domanda: se per risolvere il problema del contrabbando ai tempi del gasolio si dovette chiudere la forbice, perchè questa deve rimanere aperta per quanto riguarda il GPL? Sappiamo perfettamente che esiste il problema del travaso del gas liquido dalle bombole ad altre bombole, ma penso che si arrivi addirittura all'applicazione della bombola per uso domestico all'automobile, usandola come gas per autotrazione.

Quindi il provvedimento non risolve questo problema fondamentale e i

costi del controllo, laddove è possibile farlo, sono tali e tanti, e tale è l'utilizzo del personale in questa attività anzichè in altre di controllo, dove potrebbe rendere di più nella lotta contro l'evasione, che si deve arrivare a considerare l'opportunità di eliminare questa differenza tra le due imposte.

Sono convinto che il provvedimento debba essere modificato per una serie di motivazioni, alcune delle quali le ho già dette e si collocano una sul piano storico, una sul piano dell'utilizzo del personale e l'altra sulle capacità di controllo che possono esserci, tenendo conto del gran numero di automezzi che utilizzano il gas liquido. Per cui la mia proposta è di rivedere questo disegno di legge per arrivare alla chiusura della forbice dell'imposta di fabbricazione tra i due usi.

Questo è un primo argomento fuori della filosofia del provvedimento. Ma va anche detto che dovrebbe essere potenziato l'uso del metano per autotrazione, in quanto sappiamo come la SNAM, almeno fino a poco tempo fa - non conosco gli ultimi dati - sia stata riluttante a concedere la autorizzazioni per la costruzione e l'installazione di distributori di gas metano. Ciò va a penalizzare soprattutto l'Italia meridionale, nel momento in cui anche a causa dell'arrivo del gas algerino dovrebbe essere dato un impulso all'utilizzo di questo carburante per autotrazione.

Ho detto che queste mie osservazioni sono fuori della filosofia del provvedimento, ma vi rientrano in qualche modo perchè il cosiddetto «carburante dei poveri» - così è sempre stato chiamato - era esente in un primo momento da ogni imposizione; poi man mano ne è stato oggetto, fino al consolidamento di una certa differenza tra il metano stesso ed il GPL. Non ho altro da aggiungere. Mi dichiaro non favorevole al provvedimento così come è formulato e sono preoccupato a tale riguardo. Invito i colleghi a pervenire, se è possibile, ad una modifica nel senso da me indicato.

BONAZZI. Vorrei aggiungere alcune considerazioni a quelle a suo tempo fatte dal senatore Segà, che portano ad auspicare una modifica del disegno di legge.

È accaduto un fatto, tra il momento in cui la Camera ha approvato il disegno di legge che dobbiamo esaminare ed oggi, che ha modificato i termini della questione. Il CIP ha modificato due elementi del mercato: ha diminuito di circa 30 lire il prezzo del GPL e per ragioni che si possono anche condividere, almeno fino ad un certo punto, ha modificato il requisito di densità del GPL all'atto della vendita, diminuendolo. Quest'ultima misura è stata determinata dal fatto che, siccome la tassa si paga in rapporto al peso e la vendita all'utente invece viene effettuata in rapporto al volume, piccole modificazioni nella miscela, cioè una maggiore quantità di metano meno denso, portavano in conclusione all'arricchimento del venditore, perchè la tassa veniva trasferita come se la densità fosse di un determinato livello e la densità invece, per modificazioni della miscela, diminuiva un po'.

Questo secondo elemento non cambia molto, anche se ha creato difficoltà di fornitura perchè le aziende fornitrici affermano di non essere in grado di realizzare subito la nuova densità. Porta tuttavia ad una considerazione che non ha niente a che fare con il provvedimento, ma che propongo per avere una risposta ed una contestazione se non è fondata. Perchè si continua a favorire o consentire la messa in commercio del GPL miscelato con il propano e invece non si sceglie la strada di molti paesi europei di vendere solo propano, che eliminerebbe ogni possibilità di frode

in rapporto alla densità come riferimento per il pagamento della tassa, al volume come riferimento del prezzo alla vendita?

Più rilevante ma anche questo non determinante è che la modificazione del prezzo del GPL determina una variazione del rapporto convenzionale tra metano, gasolio e benzina, di 30 lire, cosa non rilevantissima ma comunque significativa. Questa è la mia prima osservazione.

La questione di maggior rilievo è però che a me pare che il disegno di legge in esame, che si trascina da tempo, sia stato determinato da una causa troppo settoriale, forse corporativa, di interessi dei distributori: quella di eliminare una evasione che li danneggiava dal punto di vista della quota di ricarico che andava nelle loro tasche, e non invece, come sarebbe stato più logico, partendo da un lato da considerazioni di migliore utilizzo di queste fonti energetiche, dall'altro da considerazioni fiscali.

Per il primo punto di vista ribadisco quello che si diceva alla Commissione industria e che abbiamo ripetuto più volte ma, siccome le cattive strade sono lastricate di buone intenzioni, mi sto rendendo conto che in questa materia quando si adotta un provvedimento la ragione è contingente, qualche volta settoriale, corporativa. Contingente perchè bisogna raccogliere una certa quantità di soldi per coprire qualche spesa; anche se ogni volta il Governo si impegna a effettuare poi un riesame di tutta la materia secondo criteri più organici e coerenti con la politica energetica. Dal punto di vista fiscale mi sembra che non ci sia dubbio che la strada sia quella della completa parificazione dell'imposta di fabbricazione, anche perchè con questa misura parziale si elimina il contrabbando più miserevole, ma si lascia un margine ancora interessante ad un contrabbando non di grandissimo rilievo, ma più consistente. Lo ha rilevato senza ottenere risposte anche il collega Moro alla Commissione finanze della Camera. Il travaso può avvenire non solo tra le bombole del gas per uso domestico e le bombole del gas per uso autotrazione, ma anche tra autobotti che trasportano il gas per uso domestico e le cisterne che servono per alimentare i distributori a fine di autotrazione. Questo mi si dice da fonti che conoscono il settore. Non è difficile perchè la denaturazione del prodotto avviene molto spesso senza controlli, quasi sempre nelle stesse autobotti. Mentre l'utente che fa il trasferimento nelle bombole guadagna 500 lire a litro e in un anno risparmierà probabilmente 900.000 o 800.000 lire, il distributore che fa il travaso dall'autobotte alla cisterna, per ogni autobotte risparmierà 13 milioni. Con la modificazione che si vuole introdurre l'utente che fa il travaso da bombola a bombola non ha interesse a correre il rischio che corre con questa operazione, ma il distributore che fa il travaso dall'autobotte alla cisterna continua ad avere un margine consistente, sono circa 5 o 6 milioni per autobotte. Certo è molto meno, c'è un incentivo minore ma tuttavia sufficiente per far continuare questa forma più consistente di evasione. Questo era stato rilevato anche molto tempo fa in un disegno di legge presentato nel 1982, se non sbaglio nel mese di novembre, di iniziativa del Governo, che portava il numero 1364 dell'ottava legislatura, con il quale si proponeva l'equiparazione della tassazione, che oggi ha sostanzialmente due aliquote; in realtà sono cinque. Esso proponeva di parificare tutte queste aliquote sulle 3.000 lire. Questo avrebbe comportato un leggerissimo aumento per uso combustione, ma eliminato totalmente il contrabbando.

Alla Camera dei deputati si è respinta, accantonata o rinviata questa proposta, con l'argomento che sarebbe inopportuno modificare il prezzo per

l'uso domestico. Ma, se si vuole, si può addirittura portare l'imposta, per tutti, a 2.000 lire; si tratterà, poi, di calibrare il superbollo in modo da coprire la minore entrata che ne deriverebbe.

Inoltre, perchè prendere un provvedimento a metà che colpisce soltanto un'area molto modesta, sia come quantità di evasione, sia socialmente? Se si adotta la soluzione di trasferire la fiscalità perseguita con l'imposta di fabbricazione nel superbollo, perchè non portare alle più compiute conseguenze questa soluzione diminuendo l'imposta di fabbricazione sul GPL e adeguando il superbollo in modo da ottenere un introito fiscale più adeguato?

PRESIDENTE. Vorrei richiamare l'attenzione del relatore e del Governo sulle risposte che saranno date oggi e su quelle che saranno date successivamente in merito ai rilievi che sono stati fatti.

Anche io, in un mio intervento svolto nella prima seduta, avevo posto tre interrogativi, e mi sia consentito richiamarli. Mentre c'è un orientamento favorevole rispetto all'iniziativa intrapresa, il tipo di soluzione che viene dato trascura tre aspetti: il problema più generale, posto dal senatore Bonazzi ed anche dal senatore Tambroni, se non si debba utilizzare l'occasione per un esame più vasto per quanto riguarda tutto il settore del GPL e la diversa imposizione fiscale. Il secondo aspetto è il problema della tassazione del carburante per autotrazione. Dicevo, infatti, nel mio intervento, che nel settore del gasolio per autovetture e per autotrazione, per evitare i problemi che sono stati lamentati circa l'evasione favorita dalla differenza di prezzo tra il gasolio per riscaldamento e quello per l'autotrazione c'è il superbollo, ma questo non è assolutamente tale da coprire il minor gettito.

Ora, secondo un calcolo abbastanza semplice, stimando in 800, 900 o, addirittura in 1000 miliardi il minor gettito che noi abbiamo per le agevolazioni nel settore del gasolio per autovetture, non riesco ad avere una risposta sul perchè dobbiamo continuare ad espandere il settore agevolato delle autovetture *diesel*, il quale comporta una minore entrata, per lo Stato, di circa 1000 miliardi l'anno. Vorrei sapere, quindi, la motivazione effettiva. Non la troviamo, infatti, nei problemi dell'inquinamento (il gasolio non inquina meno della benzina); non la troviamo nel problema dei rapporti di resa e di struttura del mercato; non riesco, quindi, a capire perchè lo Stato rinunci a circa 1000 miliardi di entrate, mentre sappiamo, invece, quanto è alta la tassazione sulla benzina. È necessario, quindi, rivedere il tutto.

Il terzo aspetto, relativo al GPL, riguarda il tipo di soluzione da adottare, affinchè non si crei lo stesso problema che si è creato per il gasolio e, quindi, aggravando la situazione.

In sostanza le 15.000 lire per cavallo fiscale che vengono indicate nel provvedimento per il superbollo sono tali che, facendo un calcolo, portano una convenienza del GPL per autotrazione, rispetto alla benzina, del 30 per cento rispetto all'attuale 15 per cento.

Vorrei sapere, quindi, se il provvedimento non debba essere anche l'occasione per favorire l'aumento del consumo di GPL per autotrazione. Queste sarebbero le domande.

Inoltre, anche da un calcolo che facemmo in un'altra occasione, sulla base del provvedimento, c'è una perdita di circa 100 miliardi. Bisogna, quindi, vedere se questi 100 miliardi possiamo ipotizzare di recuperarli attraverso un rientro dell'evasione. Su questo punto, credo, si è un po'

bloccata la Commissione bilancio che, ovviamente, non ha in suo possesso tutti gli elementi necessari.

Vorrei sapere, quindi, se questa entrata si può stimare un po' meglio e se, effettivamente, da un recupero di evasione si raggiunge una equivalenza per quanto riguarda il gettito.

Sono questi gli elementi che debbono farci riflettere.

NEPI, *relatore alla Commissione*. Devo fare alcune precisazioni che, credo, siano opportune, dal momento che ho sentito riecheggiare alcune cose, nella discussione generale, che ripetonò (e non potrebbe essere altrimenti) la serie di preoccupazioni e di osservazioni espresse in occasione di due precedenti decreti-legge, quando abbiamo dovuto affrontare analoghi problemi relativi all'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi.

Vorrei ricordare che questo provvedimento sul GPL è stato chiesto da noi, come Commissione, al Governo e ce ne siamo fatti carico anche in Aula, in quanto abbiamo ritenuto opportuno che, in attesa di una normativa che desse più organicità a tutto il settore, si adottasse un provvedimento di una certa urgenza e rapidità per la particolare condizione in cui si è venuto a trovare il carburante destinato all'autotrazione.

La seconda osservazione, qui ripetuta puntualmente ed in modo giusto a mio avviso dal collega Tambroni Armaroli e richiamata dal senatore Bonazzi, è quella della richiesta di accorpamento delle aliquote. Se pensiamo che, soltanto per il GPL, siamo in presenza di ben cinque aliquote differenti, nel momento in cui apriamo il discorso sui problemi che comporta la miriade di aliquote in tutti i prodotti petroliferi, a seconda della loro destinazione e del loro uso, appare evidente la drammaticità e l'urgenza di un problema che siamo costretti ad esaminare parzialmente, sotto la spinta della necessità. Questo è un dato che mi fa anticipare la reiterazione della richiesta di una normativa complessiva, globale, organica, che riprenda in esame per intero il discorso relativo all'imposta di fabbricazione, alle modalità della sua applicazione, e indichi degli obiettivi precisi, uno dei quali può essere individuato in questa principale esigenza di accorpare le aliquote e di ridurre quindi, attraverso un meccanismo di tale tipo, il tasso di evasione. Tale richiesta è implicita in quanto hanno detto prima i colleghi Bonazzi e Tambroni ed in quanto riecheggiato nella precedente seduta negli interventi dei senatori Segà e Pistolese; essa ci è stata ricordata anche nel parere espresso dalla 10ª Commissione, come unico elemento di sottolineatura che essa ha voluto indirizzarci quanto alla esigenza di un adeguamento del sistema dell'imposta di fabbricazione sui prodotti petroliferi.

Pertanto, confermo ancora questa esigenza. Mi rendo conto, come credo tutti i colleghi della Commissione, della difficoltà di affrontare complessivamente una materia di questa natura. Sappiamo bene quali sono le implicazioni, sia procedurali che in ordine ai nuovi controlli e alla garanzia delle entrate tributarie che sono fornite con i meccanismi attualmente vigenti. Prendiamo atto della complessità del problema, ma vogliamo soltanto che parta dall'amministrazione un'iniziativa tendente almeno a dare corpo a questa ipotesi così importante per il settore.

Per quanto riguarda la richiesta basata sulle variazioni - in questo caso sulla diminuzione - dei prezzi al consumo di prodotti come il GPL, adottate dal CIP, desidero precisare di aver già detto nella mia relazione che queste variazioni non possono incidere sul provvedimento ai fini di una modifica

della logica di esso. Infatti, le modifiche ai prezzi al consumo adottate dal CIP intervengono, in questo caso, sull'oscillazione dei costi di produzione dei prodotti soggetti ai prezzi controllati dal CIP stesso.

SEGA. Ma hanno effetti sul mercato.

NEPI, *relatore alla Commissione*. Sì, come hanno effetti sul mercato le aliquote dell'imposta di fabbricazione. Però, un provvedimento di legge che produce i suoi effetti per un periodo consistente, cioè fino ad una futura normativa organica, non può basarsi su atti che possano essere modificati dal CIP in archi di tempo anche abbastanza brevi e che potrebbero riprodurre, per difetto o per eccesso, a seconda se si ribassa o si aumenta il prezzo al consumo, gli stessi elementi distorcenti che vengono giustamente richiamati, ma che a mio avviso non possono essere dati di riferimento per la modifica di queste aliquote.

C'è una osservazione, invece, credo più immediata, diretta a raccogliere le indicazioni fatte dai colleghi e da ultimo dal nostro Presidente, quella cioè che si richiama alle dichiarazioni formulate dal collega Tambroni quando parla di ridurre, se non di eliminare addirittura, la forbice.

TAMBRONI ARMAROLI. Io propongo solo di eliminare la forbice: ridurla solamente non darebbe risultati consistenti.

NEPI, *relatore alla Commissione*. Solo riferendosi al GPL, basti pensare che la forbice va dalle 1.960 lire del GPL immesso nelle bombole, alle 62.665 del GPL per uso autotrazione, alle 2.000 lire per uso combustibile, alle 200 lire per uso industriale. Quella dell'accorpamento mi sembra una richiesta logica, ma non so fino a che punto essa possa essere inserita nel provvedimento, non fosse altro che per l'impatto enorme che avrebbe sull'economia italiana. Sono, comunque, anch'io favorevole ad un accorpamento delle aliquote.

Ma quello che vorrei sottolineare, anche se brevemente, sono le proposte che vengono avanzate e che riecheggiano negli interventi di diversi colleghi e su cui anch'io richiamo l'attenzione del rappresentante del Governo, senza con questo tacere le osservazioni di fondo fatte dal Presidente, riguardanti la logica che presiede in misura sempre più vistosa al tentativo di privilegiare il consumo di determinati prodotti petroliferi rispetto ad altri prodotti, sapendo che la fonte che noi utilizziamo per questo uso è ugualmente di importazione dall'estero. È questo un elemento che vorrei lasciare alla valutazione del Governo, perchè il relatore non se la sente di prendere una posizione in questa sede, che è di valutazione tributaria e fiscale e non di esame nel merito degli obiettivi del piano energetico nazionale, in cui altre Commissioni sono competenti. Tutt'al più dobbiamo prestare attenzione al lavoro di queste Commissioni per cercare di conoscere l'indirizzo di fondo che il Governo dà alla scelta di queste fonti di energia e al rapporto tra l'uso dei diversi prodotti petroliferi. È stato in questa sede ricordato che con il disegno di legge in esame viene favorito notevolmente il GPL rispetto all'uso della benzina e del metano, modificando i rapporti attualmente esistenti dei prezzi al consumo.

Quali sono le proposte che sono state avanzate per modificare il provvedimento in discussione, oltre a quella formulata dal senatore

Tambroni Armaroli e alle richieste avanzate dagli altri colleghi? Abbiamo una dichiarazione di piena adesione al provvedimento da parte della Federazione operatori gas metano GPL. Forse non poteva essere altrimenti anche se questo raccoglie quello che avevamo ritenuto essere un obiettivo da raggiungere e su cui, ripeto, abbiamo fatto pressione, richiesta formale al Governo, perchè presentasse il provvedimento.

Il relatore si propone di formulare proposte laddove, lo dico subito, c'è il consenso del Governo; il relatore si rimette alle valutazioni, alle determinazioni del Governo. La prima riguarda un emendamento che si riferisce alla defiscalizzazione degli idrocarburi adoperati per produrre vernici e adesivi. Ho fatto riferimento al problema anche in sede di relazione, perchè si tratta di rendere omogenei questi prodotti che sono destinati ad un uso diverso da quello propriamente di fonte energetica, così come si è fatto per il provvedimento approvato al Senato per i reflui destinati a produrre calore. Cioè, riteniamo che possano esserci le condizioni per adottare questo provvedimento, stante anche l'entrata che verrebbe ridotta di una somma estremamente piccola. Sarebbe l'emendamento che prevede di aggiungere alla tabella A della legge 23 ottobre 1964, alla lettera *h*), dove sono indicati i prodotti ammessi all'esenzione di imposta, anche i prodotti destinati alla preparazione di vernici, colle, mastici e diluenti per vernici. Occorre anche tener conto che questa proposta prevederebbe il recupero della piccola quota di imposta che viene detratta attraverso una reintegrazione.

BONAZZI. Cosa c'entra con l'autotrazione?

NEPI, *relatore alla Commissione*. Sto facendo questa proposta perchè ne avevamo fatto cenno durante l'esame del precedente provvedimento. Mi rimetto comunque al Governo e alla Commissione.

PRESIDENTE. Nel disegno di legge ci sono due o tre articoli che recepiscono proposte che si volevano inserire nel decreto legge.

NEPI, *relatore alla Commissione*. Vi è poi l'acqua ragia destinata a vernici e adesivi; anche in questo caso siamo in presenza di una quota molto esigua che verrebbe detratta e su cui è previsto poi un reintegro attraverso altre procedure tributarie.

Il secondo gruppo di valutazioni che intendo fare, ma che non formalizzo in emendamenti, si riferisce al rapporto che viene alterato dalla riduzione dell'imposta di fabbricazione per il GPL e dall'applicazione del superbollo. Verrebbe a modificarsi l'attuale rapporto tra il prezzo di vendita del GPL e quello del gas metano di 1,32. Questa alterazione, in base a calcoli che sono stati presentati, non si riferisce soltanto alla diminuzione del prezzo di vendita del GPL deciso dal CIP ma anche alla riduzione dell'aliquota dell'imposta di fabbricazione e all'applicazione del superbollo nella misura di 15.000 lire a cavallo vapore.

Mi sembra abbastanza documentata l'osservazione circa l'allargamento del rapporto tra questi due prezzi al consumo, che vorrei appunto far presente al rappresentante del Governo per vedere se è ipotizzabile un correttivo da apportare a questi due dati, o aumentando leggermente l'imposta di fabbricazione oppure aumentando lievemente la quota del superbollo.

Lo stesso ragionamento vale nel rapporto tra GPL e benzina, rapporto che viene alterato attraverso questo provvedimento in maniera accentuata, così come è stato indicato in una documentazione che ritengo abbastanza attendibile. Il disegno di legge introduce nel mercato al consumo una serie di sperequazioni tra i vari prodotti, che potrebbero dar luogo ad un orientamento del mercato notevolmente diverso da quello attuale e, per quanto riguarda questi rapporti, sembra che vi sarebbe un notevole danno di mercato per gli altri prodotti petroliferi, anche per lo stesso gas metano. Queste sono le valutazioni.

TAMBRONI ARMAROLI. L'unico prodotto avvantaggiato è il *diesel*.

NEPI, *relatore alla Commissione*. Facendo un calcolo ci si rende conto che c'è una alterazione considerevole nel mercato di vendita al consumo di questo prodotto.

Se queste valutazioni sono ritenute meritevoli, dalla Commissione e dal Governo, di attenzione per apportare alcuni correttivi, devo dire che laddove non ricorrano le condizioni per apportare modifiche a questo provvedimento, noi che abbiamo richiesto al Governo di presentare anche in tempi brevi il provvedimento, per la parte che si riferisce all'obiettivo fondamentale di ridurre l'area dell'evasione sul GPL, credo che non dobbiamo avere alcuna perplessità a sostenere che in brevissimi tempi, compatibili con i lavori della Commissione, questo provvedimento debba essere approvato.

Ho voluto far presente al Governo e alla Commissione queste considerazioni per vedere se vi sono le condizioni per apportare correttivi; in caso contrario il relatore si rimette alle posizioni che assumerà il Governo su questo provvedimento.

SUSI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Sono emerse delle riserve per il fatto che la Commissione bilancio ha chiesto, come ho saputo dal Presidente, alcune delucidazioni.

Se la Commissione conviene, riterrei opportuno riprendere l'esame del provvedimento in altra sede, così da dare anche la possibilità, ai membri della Commissione, di avere ulteriori elementi che non possono, purtroppo, essere forniti in questo momento.

TAMBRONI ARMAROLI. La pregherei di esaminare la possibilità (alla quale ho fatto riferimento e alla quale si sono riallacciati anche gli altri colleghi) della chiusura della forbice almeno tra autotrazione e riscaldamento per uso domestico (lasciamo stare quello per uso industriale), ma almeno fra le due fonti di cui sopra che sono fra le maggiori.

SEGA. Anche noi, come il Presidente, siamo estremamente interessati a conoscere le valutazioni che il Governo farà in relazione agli elementi, che il Presidente stesso sottolineava, riguardanti la forbice larghissima che si è determinata e che, a parità di prestazioni, nelle auto a benzina è pari a 2.000.000 di lire l'anno e per le autovetture *diesel* è pari a circa un terzo.

Questo è un elemento fondamentale dal quale bisogna partire, se si vuole centrare il problema, altrimenti, anche se si tratta di un provvedimento necessario, utile, non costituisce tuttavia il punto di partenza più opportuno, collegato alla situazione energetica del paese, anche perchè è vero che gli operatori si preoccupano del *surplus* di benzina, stimato in tre milioni di

tonnellate annue e, quindi, destinato ad aumentare, e si preoccupano, inoltre, di che cosa possa significare la modestissima parte rappresentata dal GPL.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

**«Contributo speciale dell'Italia all'Associazione internazionale per lo sviluppo (I.D.A.) per l'anno 1984», (751), già approvato dalla Camera dei deputati  
(Seguito della discussione e approvazione)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Contributo speciale dell'Italia all'Associazione internazionale per lo sviluppo (I.D.A.) per l'anno 1984», già approvato dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame, sospeso nella seduta antimeridiana del 27 giugno.

Ricordo che si è già svolta la discussione generale, con le repliche del relatore e del Governo, e che non eravamo passati all'esame degli articoli perchè mancavano i pareri della 3<sup>a</sup> e della 5<sup>a</sup> Commissione che ora, invece, sono pervenuti e risultano essere entrambi favorevoli.

Passiamo quindi all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura.

#### Art. 1.

È autorizzato un contributo speciale dell'Italia all'Associazione internazionale per lo sviluppo (I.D.A.) per l'anno 1984, nella misura di lire 125.728.430.000.

**È approvato.**

#### Art. 2.

La somma di cui al precedente articolo 1 sarà versata su un apposito conto corrente infruttifero, istituito presso la Tesoreria centrale, intestato alla Direzione generale del tesoro denominato «Partecipazione italiana a banche, fondi ed organismi internazionali», dal quale verrà prelevata per provvedere all'erogazione del contributo autorizzato dalla presente legge.

**È approvato.**

#### Art. 3.

All'onere di lire 125.728.430.000, derivante dall'attuazione della presente legge per l'anno 1984, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento «Partecipazione italiana a fondi e banche internazionali».

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

**È approvato.**

L'esame degli articoli è così esaurito.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

**È approvato.**

*I lavori terminano alle ore 18.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOCT. ETTORE LAURENZANO