

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 2866-A

RELAZIONE DELLA 10^a COMMISSIONE PERMANENTE (INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO)

(RELATORE LARIZZA)

Comunicata alla Presidenza il 20 novembre 1997

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, recante ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri
e dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato
di concerto col Ministro delle finanze
e col Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica

(V. Stampato Camera n. 4179)

approvato dalla Camera dei deputati il 4 novembre 1997

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 4 novembre 1997*

INDICE

Relazione	Pag. 3
Pareri:	
- della 1 ^a Commissione permanente	» 8
- della 5 ^a Commissione permanente	» 9
Disegno di legge	» 10
Testo del decreto-legge comprendente le modificazioni appor- tate dalla Camera dei deputati	» 12

ONOREVOLI SENATORI. - L'Italia è stato l'ultimo dei Paesi europei produttori di autoveicoli ad utilizzare lo strumento degli incentivi per la rottamazione. Ciò si è reso necessario per superare una fase di stagnazione della domanda, in un mercato prevalentemente di sostituzione in un momento difficile per l'economia del Paese.

È ormai convinzione diffusa che l'utilizzo dell'incentivazione ai consumi deve essere contenuto e limitato nel tempo; meglio se si riesce a fare coincidere il suo esaurimento con una fase di ripresa della domanda e della produzione come può essere quella che si va delineando in Italia, dopo l'intensa fase di risanamento portata avanti con particolare determinazione ed efficacia dal governo Prodi.

Si possono qui richiamare altre ragioni che hanno convinto il Governo e le forze di maggioranza a scegliere il tipo d'intervento oggetto del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, recante «Ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione», come seconda e conclusiva fase delle misure avviate con l'articolo 29 del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30.

In primo luogo occorre ricordare che siamo partiti da una compressione del mercato causata da oltre tre anni di crisi, che ha ulteriormente aggravato una situazione caratterizzata da un parco auto molto anziano, forse il più vecchio tra quelli dei Paesi industrializzati. In secondo luogo va precisato che queste caratteristiche del parco rotabile hanno avuto come conseguenze un tasso di consumi energetici molto alto e un tasso di inquinamento altrettanto elevato. Infine, e non meno importanti, sono da considerare i problemi occupazionali, causati da una ec-

cedenza produttiva tale da configurare il rischio di chiusura di uno stabilimento Fiat delle dimensioni di Cassino o di Rivalta, con evidenti ricadute negative anche nell'indotto.

È poi a tutti noto che oltre il 50 per cento del mercato automobilistico italiano è coperto da prodotti di altri Paesi, soprattutto europei; per questo è sbagliato concentrare - come da alcune parti si è fatto - la polemica su un preteso sostegno esclusivo alla grande impresa e quindi alla Fiat.

Quando parliamo del settore auto in Italia è bene considerare che, nonostante le ristrutturazioni di questi ultimi diciotto anni (ricordiamo il momento drammatico del 1980), ci confrontiamo con le problematiche di un comparto industriale ancora molto rilevante per il sistema produttivo del Paese e per la sua portata occupazionale.

L'esperienza di questi mesi ci ha dimostrato che gli effetti in termini di ripresa produttiva sono stati molto consistenti, sia per quanto riguarda la Fiat in particolare (basti ricordare la forte crescita del fatturato), che per quanto concerne l'indotto. A questo proposito, però, è opportuno non sottovalutare che le aziende subfornitrici hanno beneficiato, in termini relativi, meno del committente degli effetti del provvedimento sulla rottamazione.

Si può certo affermare che la posizione dominante si è fatta sentire, ma questa considerazione ci rimanda ad un altro provvedimento del quale si è occupato con una certa tenacia questo ramo del Parlamento. Mi riferisco al disegno di legge sulla subfornitura industriale che purtroppo ancora ristagna presso la Camera dei deputati (atto Camera n. 3509, già approvato dal Senato). La discussione in Commissione ha fatto emergere una preoccupazione da parte di

tutti i gruppi politici in merito ai rapporti tra Fiat e piccole aziende subfornitrici. Ho già trattato della necessità di una maggiore attenzione a questi problemi e a questo proposito ritengo molto importante l'analisi di Aldo Bonomi riportata nella recente pubblicazione «Il capitalismo molecolare» edita da Einaudi, dove si afferma: «La Fiat parla di prima, seconda, terza e quarta filiera di fornitura sulla qualità totale. In realtà, più che un sistema integrato e di cooperazione, il passaggio alla qualità totale per l'indotto Fiat ha significato la cancellazione di 2.700 aziende e la riduzione del gruppo di fornitori Fiat da 4.000 a poco più di 700 aziende, primarie e secondarie, e di un migliaio di aziende di terza e quarta filiera nella subfornitura. Da 36 giorni di pagamento si è passati agli attuali 196 giorni, il che vuol dire che spesso nel ciclo della subfornitura il piccolo fa da banca per il grande».

Come si evince dalla relazione del Governo al disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 324, «gli incentivi legati alla rottamazione stanno dando un risultato di mercato largamente positivo, con effetti di incremento rispetto al 1996 e di sviluppo del prodotto interno lordo (PIL): la domanda di auto rappresenta il 3,5 per cento dei consumi privati, quindi circa il 2 per cento del PIL; l'incremento 1997 comporta una variazione del PIL di oltre mezzo punto percentuale, pari alla metà dell'aumento previsto».

I principali effetti del provvedimento per la rottamazione sono riconducibili a vantaggi per l'erario, per l'occupazione, per l'ambiente e per la sicurezza.

Sul fronte dell'occupazione, per quanto riguarda la produzione realizzata sul territorio nazionale, si sono registrate nei primi cinque mesi del 1997 assunzioni dirette per 2.200 addetti (di cui il 50 per cento con contratto a termine) e una riduzione della cassa integrazione guadagni di oltre due terzi con una equivalenza in termini di addetti di oltre 3.000 unità.

Sul piano ambientale, i primi calcoli a livello annuo indicano una riduzione nelle

emissioni di sostanze inquinanti corrispondenti a 100.000 t/anno di CO₂, 18.000 di HC, 12.000 di NO_x e 150.000 di CO₂.

Rispetto alle aspettative iniziali di vendita, il risultato per il 1997 sarà presumibilmente superiore alle previsioni. In termini annui, il 1997 evidenzierà a consuntivo, infatti, oltre 2,3 milioni di unità a fronte di una domanda nel 1996 di 1,730 milioni, con un incremento di circa 550/600 mila unità (mentre le previsioni non superavano le 450 mila unità aggiuntive). I tipi di vetture più vendute per effetto della normativa sulla rottamazione sono del segmento A e B (piccole vetture fino a 1.300 cc).

Gran parte dell'incremento delle vendite si è concentrata in alcune regioni del Sud dove il parco auto era più vecchio della media nazionale.

Per le entrate erariali vale il riferimento alla relazione tecnica al disegno di legge dove si afferma che: «Dai dati riguardanti le immatricolazioni, risulta che nel primo semestre 1997 sono state immatricolate circa 1.312.000 autovetture nuove. La differenza rispetto alla domanda tendenziale, pari a circa 300.000 autovetture, è attribuibile agli incentivi alla rottamazione, di cui all'articolo 29 del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, e da essa è derivato un aumento di entrate nette erariali. Infatti, ipotizzando che tali vendite aggiuntive siano interamente a fronte di rottamazioni agevolate, in presenza di un costo medio dell'incentivo stimabile in 1,7 milioni di lire per autovettura, si è avuto un maggior gettito IVA per circa 3,6 milioni di lire (pari al 19 per cento del valore medio di un'autovettura nuova valutabile in circa 19 milioni di lire) e un maggior gettito correlato all'imposta erariale di trascrizione presso il PRA di circa 200 mila lire.

Pertanto, data un'entrata netta aggiuntiva pari a 2,2 milioni di lire per ciascuna autovettura, le entrate nette complessive aggiun-

tive del primo semestre 1997 sono stimabili in circa 660 miliardi di lire.

Qualche ulteriore considerazione è utile relativamente ai dati occupazionali, articolando per singolo stabilimento le assunzioni realizzate al 3 novembre 1997 presso la Fiat auto per effetto degli incentivi (finora non sono disponibili dati altrettanto precisi per l'indotto):

Carrozzeria Mirafiori: 1.016 a tempo determinato;

Termini Imerese: 60 a tempo determinato;

Termoli: 299 di cui 180 con contratto formazione e lavoro e 199 a tempo determinato, con previsione di ulteriori 135 nella prossime settimane (di cui 57 a tempo determinato e 79 con contratto formazione e lavoro);

Sulmona: 30 con contratto formazione e lavoro;

Melfi: 626 con contratto formazione e lavoro;

Pratola Serra: 160 con contratto formazione e lavoro;

Totale assunzioni: 2.326 di cui 1.252 a tempo determinato e 1.074 con contratto formazione e lavoro.

Sabati di straordinario effettuati sul 1° turno, con accordo sindacale:

Rivalta: Modello «Marea» 4 previsti dal contratto nazionale di categoria;

Mirafiori: Modello «Panda» 25 di cui 8 contrattuali;

Mirafiori: Modello «Punto» 20 di cui 8 contrattuali;

Mirafiori: Modelli «Marea» 22 di cui 8 contrattuali;

Cassino: Modello «Bravo» 7 tutti contrattuali;

Termini: Modello «Punto» 20 di cui 8 contrattuali;

Sevel: modello «Ducato» 10 di cui 8 contrattuali.

A questi straordinari vanno aggiunte le ore di straordinario individuali in particolare nelle aree di manutenzione, riparazione e

collaudo, che non sono facilmente calcolabili.

In questo quadro, però, continua a permanere una grande preoccupazione per lo stabilimento delle presse di Rivalta (circa 660 lavoratori) che la Fiat sta lentamente svuotando: in settembre una intera linea di presse è stata trasferita in Brasile, mentre lavoratori e lotti produttivi sono trasferiti alla presse di Mirafiori. A novembre, 135 lavoratori delle presse sono in cassa integrazione per due settimane. Per il 1998 si prevede la chiusura completa del settore presse.

In carrozzeria lo slittamento a maggio 1998 della produzione della nuova «164» e il ritardo della nuova «Dedra» ha prodotto un vuoto produttivo, ridotto parzialmente con la cancellazione a Mirafiori di una quota di straordinari e il conseguente trasferimento a Rivalta di quote di produzione, ma che comunque ha generato un ricorso alla cassa integrazione per 1.255 lavoratori (2 settimane a novembre e 1 a dicembre). Una strategia sottesa ai piani produttivi che non dia certezza agli stabilimenti attualmente attivi in Italia sarebbe in contraddizione con il provvedimento in discussione.

Nell'accingerci ad approvare questo disegno di legge propongo una sollecitazione al Governo affinché si faccia promotore di un confronto più stringente, di quanto non è avvenuto finora, tra la Fiat, le associazioni imprenditoriali territoriali e le organizzazioni sindacali, volto a consolidare i livelli occupazionali negli stabilimenti del settore auto qui menzionati, trasformando i contratti a termine in contratti a tempo indeterminato.

È indispensabile, inoltre, verificare la possibilità di ulteriori incrementi occupazionali sia negli stabilimenti Fiat che nell'insieme delle aziende che compongono il comparto produttivo dell'auto.

È, altresì, necessario avviare una verifica sulle garanzie d'insediamento della produzione automobilistica nelle aree territoriali del nostro paese alla luce delle tendenze in

atto, peraltro già annunciate dalla dirigenza Fiat nell'ambito dell'indagine conoscitiva avviata dalla 10^a Commissione del Senato fin dal luglio del 1996.

Sul merito del provvedimento di proroga al nostro esame è utile concentrare la nostra attenzione sulle modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento e sul mutamento, in parte, del carattere delle misure in esso contenute rispetto a quello precedente.

Il «contributo è commisurato al consumo di carburante, certificato per cento chilometri», nei seguenti limiti:

a) fino a lire un milione (anzichè un milione duecentocinquanta mila, come previsto dal testo originario del Governo) per consumi compresi tra i 7 e i 9 litri;

b) fino a lire un milione duecentocinquanta mila (anzichè un milione cinquecento mila) per consumi inferiori a 7 litri.

Il comma 2 dell'articolo 1 prevede che, a decorrere dal 1 ottobre 1997, il contributo per gli acquisti di cui all'articolo 29 del decreto-legge n. 669 del 1996 sia riconosciuto, per gli autoveicoli con trazione elettrica, fino all'importo massimo di lire 3.500.000. Per gli autoveicoli alimentati a metano e per quelli a gas di petrolio liquefatto, si provvederà con un successivo decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, stabilendo, nel suo ambito, priorità, criteri, modalità, durata ed entità dell'agevolazione, nei limiti di importo di lire 30 miliardi. Tale decreto dovrà determinare altresì agevolazioni per l'installazione di impianti di alimentazione a metano o a GPL effettuata entro l'anno successivo alla data di immatricolazione dell'autoveicolo purchè quest'ultima abbia avuto luogo a partire dal 1° agosto 1997.

Il comma 3 specifica l'onere derivante dalle disposizioni dell'articolo 1, valutato in lire 75 miliardi per il 1997, in lire 170 miliardi per il 1998 e in lire 5 miliardi a decorrere dal 1999. All'onere previsto si provvede, per l'anno 1997, mediante utilizzo delle maggiori entrate derivanti dall'articolo 29 del decreto-legge 31 dicembre

1996, n. 669, e per il 1998 e 1999 mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1997.

L'articolo 2 introduce una semplificazione, alla luce dell'articolo 17, comma 30, della legge 15 maggio 1997, n. 127.

Come si può evincere da queste considerazioni il provvedimento al nostro esame è fortemente innovativo rispetto a quello precedente.

Prima di concludere vorrei fare riferimento a quanto emerge da una inchiesta pubblicata nel numero di ottobre 1997 della rivista «l'Automobile», che titola «L'altra faccia degli incentivi» e rileva: «Grazie agli sconti governativi nei primi sei mesi dell'anno sono state rottamate quasi 800 mila vecchie auto: più della metà sono dovute agli incentivi. Ma che fine fanno i materiali inquinanti di tutte le vetture inviate al macero? A fronte di 1.300 "sfasciacarrozze" autorizzati ce ne sono 4.000 "abusivi"».

A questo proposito non posso entrare nel merito perchè il problema, seppure serio - e ne condivido le preoccupazioni - non è oggetto del decreto. Tuttavia mi permetto di richiamare l'attenzione del Senato e del Governo sul disegno di legge n. 384, comunicato alla Presidenza del Senato il 16 maggio 1996, che reca norme inerenti la «Disciplina dell'attività di demolizione, di recupero di materiali e di rottamazione dei veicoli a motore». Come è noto una corretta politica di demolizione e recupero non è separata dal processo di progettazione, produzione e assemblaggio del prodotto auto.

Tale disegno di legge è stato ripresentato in questa legislatura dal sottoscritto e dai senatori Micele e Pappalardo, dopo essere stato approvato nella XII legislatura dal Senato e assegnato presso la Camera dei deputati alla Commissione trasporti, dove l'*iter* si è fermato, anche a causa dell'interruzione anticipata della legislatura. Mi per-

metto di suggerire la ripresa in esame del disegno di legge citato.

La Commissione ha ritenuto di non apportare modifiche al decreto-legge, riproponendolo all'Assemblea nella formulazione pervenuta dall'altro ramo del Parlamento.

Nel corso del suo esame, comunque, è emersa la necessità di responsabilizzare le aziende del comparto auto affinché diano segnali tangibili e più incisivi sul fronte occupazionale e garanzie per il futuro degli

insediamenti produttivi in Italia. Si è inoltre evidenziata l'esigenza di operare per una più equa ripartizione dei benefici tra committenti e subfornitori e per contrastare l'aumento dei listini prezzi, nonché per l'utilizzazione delle maggiori entrate erariali derivanti dal provvedimento per rifinanziare talune leggi vigenti a favore delle piccole e medie imprese, anche in settori diversi da quello automobilistico.

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: LUBRANO DI RICCO)

19 novembre 1997

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto di competenza parere favorevole.

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE
(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)

(Estensore: FERRANTE)

su testo ed emendamenti

19 novembre 1997

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il testo del disegno di legge ed i relativi emendamenti trasmessi, per quanto di propria competenza, esprime parere di nulla osta sul testo del decreto-legge, nel presupposto che la copertura finanziaria sia contabilizzata sulla quota libera (al netto delle regolazioni debitorie) dell'accantonamento di fondo speciale. Esprime inoltre parere di nulla osta sugli emendamenti, ad eccezione che su quelli 1.20, 1.27, 1.26, 1.38, 1.25, 1.36, 1.32, 1.12, 1.11, 1.10, 1.9, 1.19, 1.18, 1.16 e 1.31, per i quali il parere è contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, recante ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

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

ALLEGATO

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE
AL DECRETO-LEGGE 25 SETTEMBRE 1997, N. 324*All'articolo 1:**al comma 1, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:*

- «a) fino a lire un milione per consumi compresi tra 7 e 9 litri;
- b) fino a lire unmilione duecentocinquantamila per consumi inferiori a 7 litri»;

Il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. A decorrere dal 1° ottobre 1997, il contributo per gli acquisti di cui all'articolo 29 del citato decreto-legge n. 669 del 1996 è riconosciuto, per gli autoveicoli con trazione elettrica, fino all'importo massimo di lire 3.500.000. Nei limiti di importo di lire 30 miliardi a valere sulle disponibilità finanziarie di cui al comma 3, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato determina, con proprio decreto, priorità, criteri, modalità, durata ed entità delle agevolazioni a partire dal 1° agosto 1998 per gli autoveicoli alimentati a metano o a gas di petrolio liquefatto (GPL). Tale decreto dovrà determinare altresì agevolazioni per l'installazione di impianti di alimentazione a metano o a GPL effettuata entro l'anno successivo alla data di immatricolazione dell'autoveicolo purchè quest'ultima abbia avuto luogo a partire dal 1° agosto 1997».

Decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 225 del 26 settembre 1997.

TESTO DEL DECRETO-LEGGE

Ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Visto il decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, ed in particolare l'articolo 29 che disciplina il contributo per l'acquisto di autoveicoli nuovi a fronte della rottamazione di analoghi beni usati;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di fissare la disciplina successiva al prossimo termine di scadenza del 30 settembre 1997 previsto dal citato articolo 29, con particolare riferimento alla necessità di non pregiudicare i vantaggi conseguiti per l'erario, per l'occupazione e per l'ambiente, nonchè di estendere gli effetti di riduzione del consumo di carburante e dell'inquinamento atmosferico;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 23 settembre 1997;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro e del bilancio e della programmazione economica;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Incentivi per la rottamazione).

1. Il contributo agli acquisti dei veicoli di cui all'articolo 29 del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni,

TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI
APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione

Articolo 1.

(Incentivi per la rottamazione).

1. *Identico:*

(Segue: *Testo del decreto-legge*)

dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, è riconosciuto, fino a lire unmilionequindicentomila, per quelli effettuati tra il 1° ottobre 1997 e il 31 gennaio 1998. Tale contributo, ferme restando le disposizioni previste dal predetto articolo 29, commi 2, 3, 4 e 5, viene corrisposto ai soggetti indicati al comma 2, lettera *b*), del medesimo articolo purchè risultino intestatari del veicolo da rottamare da data anteriore al 31 marzo 1997. Per gli acquisti di veicoli effettuati tra 1° febbraio 1998 e il 31 luglio 1998 il predetto contributo è commisurato al consumo di carburante, certificato per cento chilometri, nei limiti che seguono:

a) fino a lire unmilione duecentocinquantamila per consumi compresi tra 7 e 9 litri;

b) fino a lire unmilionequindicentomila per consumi inferiori a 7 litri.

2. A decorrere dal 1° ottobre 1997 il contributo per gli acquisti di cui all'articolo 29 del citato decreto-legge n. 669 del 1996 è riconosciuto per le auto con trazione elettrica o con alimentazione a metano fino all'importo massimo, rispettivamente, di lire 4.000.000 e di lire 2.000.000.

3. All'onore derivante dalle disposizioni del presente articolo, valutato in lire 75 miliardi per il 1997, in lire 170 miliardi per il 1998 ed in lire 5 miliardi a decorrere dal 1999, si provvede, per l'anno 1997, mediante utilizzo delle maggiori entrate derivanti dall'articolo 29 del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, e, per gli anni 1998 e 1999, mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1997, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo. Il predetto importo è iscritto ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle finanze per il successivo riversamento agli appropriati capitoli dell'entrata. Con provvedimenti legislativi di variazione di bilancio, gli eventuali miglioramenti del saldo netto da finanziare derivanti nel triennio 1997-1999 dalle maggiori entrate accertate in connessione con le maggiori vendite realizzate per effetto delle disposizioni di cui al presente articolo potranno, in deroga alla vigente normativa contabile, essere acquisiti a reintegrazione del predetto accantonamento. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(Segue: Testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati)

a) fino a lire un milione per consumi compresi tra 7 e 9 litri;

b) fino a lire unmilione duecentocinquantamila per consumi inferiori a 7 litri;

2. A decorrere dal 1° ottobre 1997, il contributo per gli acquisti di cui all'articolo 29 del citato decreto-legge n. 669 del 1996 è riconosciuto, per gli autoveicoli con trazione elettrica, fino all'importo massimo di lire 3.500.000. Nei limiti di importo di lire 30 miliardi a valere sulle disponibilità finanziarie di cui al comma 3, il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato determina, con proprio decreto, priorità, criteri, modalità, durata ed entità delle agevolazioni a partire dal 1° agosto 1998 per gli autoveicoli alimentati a metano o a gas di petrolio liquefatto (GPL). Tale decreto dovrà determinare altresì agevolazioni per l'installazione di impianti di alimentazione a metano o a GPL effettuata entro l'anno successivo alla data di immatricolazione dell'autoveicolo purchè quest'ultima abbia avuto luogo a partire dal 1° agosto 1997.

3. *Identico.*

(Segue: *Testo del decreto-legge*)

Articolo 2.

(*Modifiche al decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30*).

1. La lettera *b*) del comma 5 dell'articolo 29 del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, è sostituita dalla seguente: «*b*) copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato; in caso di loro mancanza, copia dell'estratto cronologico;».

Articolo 3.

(*Entrata in vigore*).

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 25 settembre 1997.

SCÀLFARO

PRODI - BERSANI - VISCO - CIAMPI

Visto, *il Guardasigilli*: FLICK

(Segue: Testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati)

Articolo 2.

(Modifiche al decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30).

Identico.

