SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 1578)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Turismo e dello Spettacolo
(LAGORIO)

di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica
(ROMITA)

col Ministro delle Finanze
(VISENTINI)

col Ministro del Tesoro
(GORIA)

col Ministro dei Trasporti
(SIGNORILE)

e col Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato
(ALTISSIMO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 NOVEMBRE 1985

Agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati

ONOREVOLI SENATORI. — La realtà sempre più articolata del fenomeno turistico moderno induce a valutare con estrema attenzione ogni motivazione, anche di ordine psicologico, che sollecita il turista a scegliere la propria meta.

Promozione e incentivazione sono divenute componenti essenziali ed inscindibili di un'unica risultante rappresentata dalla necessità di incrementare i flussi turistici stranieri verso il nostro Paese per consentire l'afflusso di valuta pregiata che in buona misura concorre al riequilibrio dei nostri conti con l'estero, e la rivitalizzazione dell'economia di quelle regioni del Mezzogiorno che — nonostante tutto — con il turismo e dal turismo possono ottenere i migliori e più consistenti benfici. Si è reso pertanto necessario, con la sollecitudine che la realtà richiede, il riesame della materia concernente le agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati, con la predisposizione di una normativa più articolata, ritenuta altamente incentivante e come tale capace di

offrire adeguate risposte alle istanze e alle aspettative di chi viene nel nostro Paese con la consapevolezza che il turismo non è risultato d'improvvisazione ma impegno di lavoro costante e razionale.

La relazione che segue, dopo un doveroso cenno sull'andamento del fenomeno turistico italiano nel contesto mondiale, illustra il contenuto dell'articolato che riflette le esigenze dianzi brevemente prospettate.

Viva e pressante è l'esigenza di sostenere il comparto turistico per le interconnessioni di ordine economico che esso presenta con vari altri settori dell'economia nazionale e per i noti effetti indotti che lo stesso produce nei riguardi delle attività collaterali e complementari.

L'attuale grave congiuntura economica non deve infatti distrarre l'interesse del Parlamento e degli organi responsabili dello Stato dal fenomeno turistico, ma anzi deve esaltare il ruolo che questi assume nell'assetto societario nazionale in quanto ritenuto uno dei fattori primari ai fini di un riequilibrio dei nostri conti con l'estero, dell'incremento della produzione e delle esportazioni, e della salvaguardia dei livelli occupazionali del nostro Paese perchè, essendo al momento il comparto industriale in gravi difficoltà nel creare nuovi posti di lavoro, almeno a medio termine, i problemi dell'occupazione dovranno trovare soluzione nello sviluppo programmato ed incentivato del settore terziario, di cui il turismo è senz'altro la componente più vitale.

Il turismo europeo ha il suo epicentro nei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e questo elemento, che non è solamente un fatto geografico, deve sollecitare l'Italia a svolgere un ruolo sempre più ampio ed una azione più agguerrita per potenziare la propria posizione, a fronte di una concorrenza estremamente competitiva, soprattutto a livello di prezzi ma, da qualche tempo, anche a livello di offerta globale, stante la nuova qualificazione del personale e la razionalizzazione delle strutture, diversificate ed alternative e come tali altamente efficenti ed apprezzate.

Pertanto, avuto particolare riguardo al turismo europeo, al fine di affrontare i relativi problemi, non deve essere sottovalutato il mezzo privato, l'autovettura, che rappresenta quasi il 75 per cento dei passaggi di frontiera. Infatti, per la sua grande capacità di raggiungere tutte le destinazioni e per la possibilità di disporne a piacimento, l'automobile è il mezzo di trasporto preferito dal turista.

Le statistiche ci indicano che negli USA, Paese notevolmente all'avanguardia, il 92 per cento dei viaggi a scopo di vacanza è compiuto in automobile. In Europa tale uso è di circa il 64 per cento in Germania federale, del 76 per cento in Francia, del 75 per cento in Italia, del 74 per cento nei Paesi Bassi.

A questo sviluppo, ovviamente, ha contribuito anche la costruzione di assi autostradali lungo le grandi direttrici di marcia, la introduzione di facilitazioni di dogana e di specifici incentivi, nonchè la costruzione di tipologie di offerta strutturate appositamente per il turista automobilista. Basti pensare in proposito, ai *campings*, ai *motels*, all'agriturismo, alle aree attrezzate per la sosta.

La scelta del mezzo di trasporto è, però, condizionata dalla distanza da percorrere, dai mezzi disponibili e dall'offerta dei mezzi di trasporto (rapidità, prezzi e *comfort*). In Europa, data anche la presenza di molte nazioni in uno spazio relativamente ristretto, la strada è il supporto più utilizzato e questa linea di tendenza sembra essere confermata anche dai recenti andamenti.

Nel corso degli ultimi cinquanta anni siamo passati dalla prevalenza del mezzo di trasporto ferroviario e marittimo alla prevalenza del trasporto su strada.

Non esiste un rilevante fenomeno turistico se non è supportato da un'adeguata programmazione che si sviluppa su due fronti: quello della promozione e quello dell'incentivazione. Sono due momenti di un'unica relazione che, interagendo, producono l'incremento dei flussi stranieri.

Preso atto di ciò, il Parlamento varò, con legge 22 febbraio 1982, n. 44, una serie di misure incentivanti, tendenti ad incrementare i flussi turistici esteri verso il nostro Paese e consistenti nella reintroduzione dei buoni benzina a prezzo agevolato (sospesi

dal settembre 1979), nella concessione di sconti sui pedaggi autostradali e nella gratuità del soccorso stradale fornito dalla rete dell'Automobile club d'Italia (ACI) in tutto il territorio dello Stato e per un numero illimitato di interventi.

La penetrazione dei flussi turistici verso il Mezzogiorno d'Italia è stato, altresì, uno degli effetti più significativi che si è ripromesso di conseguire il provvedimento in argomento, con la concessione di un ulteriore quantitativo di buoni benzina e di buoni pedaggio autostradale, rappresentando questo il maggior incentivo ad ampliare gli itinerari di viaggio degli stranieri verso il Sud, che altrimenti potrebbe essere tagliato fuori dai programmi di viaggio internazionali, a causa delle lunghe percorrenze che distanziano queste regioni dai confini settentrionali.

Nessuno auspicherebbe un effetto del genere in una fase di estrema delicatezza socio-economica del nostro Mezzogiorno che costituisce, oltre tutto, un'area geografica a prevalente, spiccata vocazione turistica.

L'inaridimento della fonte economica derivante dal turismo potrebbe arrecare, infatti, un duro colpo ad uno sviluppo il cui meccanismo è tuttora lento e inceppato da ostacoli di vario genere.

Tale misura legislativa — che come è noto ha vigore fino al 31 dicembre del corrente anno 1985 — si è rivelata altamente promozionale, sia in relazione al numero dei pacchetti venduti sia in relazione all'elevato gradimento dell'utenza straniera.

Dal 10 giugno 1982 — data di inizio del servizio — a tutto il 31 agosto 1985 l'ACI e l'Ente nazionale italiano per il turismo (ENIT) hanno venduto oltre 4 milioni di pacchetti turistici, di cui l'82 per cento « Italia » e il 18 per cento « Italia Sud ».

In relazione alle vendite, è possibile identificare la misura in percentuale della provenienza dei flussi turistici e constatare che la maggiore domanda turistica proviene dal bacino dell'Europa centrale e segnatamente dalla Repubblica federale di Germania nella misura, quest'ultima, del 44 per cento.

Puntuale conferma dell'ottimo andamento della stagione turistica 1985 si ricava dal riscontro delle percentuali di incremento sul 1984.

Per ciò che attiene gli arrivi, si è registrato un incremento del 15 per cento sul 1984.

Per quel che riguarda le entrate valutarie si prevede di superare la soglia dei 17.000 miliardi.

Ma vale la pena soffermarsi sull'analisi della serie storica relativa agli arrivi (allegato 1) e alle entrate valutarie degli ultimi quindici anni.

A fronte di una crescita costante degli arrivi, anche se in percentuali variabili, si hanno decrementi del 10,3 per cento, del 2 per cento, dell'11 per cento limitatamente agli anni 1974 e 1980-1981, in coincidenza con l'abolizione dello sconto concesso al turista straniero sull'acquisto del carburante. Nel 1974 si è avuto anche nelle entrate valutarie un decremento del 9,64 per cento, andamento confermato nel 1980 da un modesto +3,2 per cento, mentre l'incremento del 22,05 per cento registrato nel 1981 deve presumibilmente imputarsi all'abnorme aumento dei prezzi di beni e servizi in Italia.

È evidente, quindi, come lo strumento dell'incentivazione, allora peraltro limitato al solo sconto sul prezzo della benzina, abbia avuto un'influenza positiva sulle scelte degli stranieri.

È degno infine di segnalazione un altro elemento positivo che ha caratterizzato la gestione del servizio afferente le agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati secondo la normativa prevista dalla legge e dai relativi decreti di attuazione: la mancanza di abusi, dovuta all'apposizione del timbro annuale di annullo sulla carta di circolazione del turista per evitare assegnazioni multiple, nonchè l'obbligo del turista di scambiare il super-buono da 200 litri in buoni da 20 litri utilizzabili nelle regioni meridionali, esclusivamente presso gli uffici ACI siti nel Mezzogiorno, il che offre la certezza della presenza del turista in quelle regioni, unitamente alla possibilità di un maggior controllo che i predetti uffici abilitati possono espletare sulla documentazione che il turista è tenuto a presentare per ottenere lo scambio; la mancanza di falsificazioni,

dovute alle sofisticate modalità di stampa dei buoni benzina o dei buoni autostradali, realizzati per conto dell'ACI e dell'ENIT dal Poligrafico dello Stato con caratteristiche simili alla carta moneta; stampa litocalcografica, carta filigranata con la scritta ENIT-ACI a tappeto con fibrille fluorescenti sensibili alla lampada di Wood, caratteri a lettura ottica e magnetica, filo metallico incorporato.

Tali accorgimenti hanno consentito di eliminare alla radice il fenomeno degli abusi e delle falsificazioni, e l'elevato numero dei buoni — 600.000 a fine gestione 1982, 700.000 a fine gestione 1983 e 900.000 a fine gestione 1984 — presentati a rimborso per mancata utilizzazione ne è la puntuale conferma.

A fronte di questi risultati, che non possono non essere giudicati in chiave moderatamente ottimistica, esiste una realtà che va attentamente osservata e valutata.

È la realtà internazionale in genere ed europea in particolare, che non sembra indurre a grandi fervori d'ottimismo. La congiuntura economica persiste e la crisi dell'industria non tende a diminuire e in Italia il prezzo della benzina ha subìto ulteriori aumenti, risultando il più alto d'Europa (vedasi allegato 2); i pedaggi autostradali subiscono anch'essi continue lievitazioni di tariffe diversamente dalla gran parte dei Paesi europei ove il viaggio in autostrada è gratuito; ed infine non deve essere sottovalutata l'aumentata concorrenza dei Paesi turisticamente emergenti, che in termini di costi e di prezzi possono ridurre la nostra competitività rispetto alla domanda internazionale.

Tenuto conto, quindi, che il costo del trasporto incide in misura rilevante sull'economia del viaggio (vedasi allegato 3), tanto da indurre ad annullarne la programmazione o a ridurre il periodo di permanenza, tale fattore (benzina, autostrada ed eventuali assistenze tecniche) diventa un elemento determinante soprattutto ai fini della valorizzazione turistica e quindi dell'incremento del turismo straniero in genere e con particolare riguardo verso le regioni meridionali.

A tal fine, onde creare ulteriori motivi di interesse per consentire ulteriori sollecitazioni dei flussi turistici europei a visitare il nostro Paese, è stato elaborato il disegno di legge che si sottopone all'approvazione del Parlamento e che, confermando le misure agevolative tuttora in vigore, ne integra il contenuto a livello di interventi di assistenza, pur sempre diretti all'autoveicolo, per completare la gamma in maniera organica e più completa, delle prestazioni finalizzate a tutti i turisti motorizzati e segnatamente a coloro che si recano nel Mezzogiorno.

Non potendo infatti lo Stato programmare interventi su quei flussi turistici che dipendono dalle potenti organizzazioni straniere, notevole possibilità di successo può ottenere sul turismo che dipende dall'uso di mezzi di trasporto individuali, comunque su gomma, una manovra incentivante che si fondi anche sul trattamento di alcuni prezzi. Le agevolazioni in questo settore determinano, infatti, benefici sociali ben superiori ai costi; non esistono inoltre alternative di altrettanto pratica rapidità per cui il ricorso a strumenti incentivanti, che individuano una particolare categoria di utenti, non appare incisivamente sostituibile con altra sorta di sussidi diretti e indiretti.

Il disegno di legge in argomento, che dovrebbe aver vigore dal 1° gennaio 1986, alla scadenza naturale della legge 22 febbraio 1982, n. 44, prevede le seguenti agevolazioni:

a) riduzione sul prezzo di acquisto della benzina;

b) buoni pedaggio autostradale in regime di gratuità per autovetture e motocicli a benzina e autobus da turismo;

c) soccorso stradale in regime di gratuità per tutte le autovetture e motocicli, nonchè per gli autobus da turismo;

d) concessione auto in sostituzione.

Altamente innovativo in relazione alla vigente normativa è il contenuto dell'articolo 2, che prevede l'istituzione di tre « pacchetti » che il turista può acquistare, a scelta, ma comunque non più di una sola volta per

anno solare, a seconda della destinazione che intende raggiungere nel nostro Paese.

Buoni benzina del valore facciale di lire 180.000, con una agevolazione di lire 27.000, e buoni pedaggio autostradale per lire 10.000, ceduti a titolo gratuito, sono le agevolazioni riservate a coloro che intendono presumibilmente recarsi nelle regioni settentrionali.

Lo stesso quantitativo di buoni benzina più un ulteriore contingente di lire 120.000, con una agevolazione di lire 27.000, contenuto in un unico buono che dovrà essere scambiato presso gli uffici abilitati nelle regioni meridionali a partire dalla linea immaginaria comprendente Lazio e Abruzzo, in buoni da lire 20.000 cadauno, nonchè buoni pedaggio autostradale per lire 16.000, ceduti a titolo gratuito, sono le agevolazioni riservate a coloro che intendono presumibilmente recarsi nelle regioni centro-settentrionali. Si è reso necessario prevedere lo scambio di un unico buono al fine di evitare ogni sorta di abusi, dovendo il turista effettivamente trovarsi in una di queste regioni ed avendo contestualmente l'ufficio abilitato allo scambio la possibilità di controllare che la documentazione presentata per effettuare l'operazione sia idonea.

Il terzo « pacchetto » è stato predisposto per coloro che intendono recarsi nelle regioni meridionali e contiene maggiori quantitativi di buoni benzina con sconti differenziati e maggiori quantitativi di buoni pedaggio autostradale nell'intento di incentivare i flussi turistici esteri nel Mezzogiorno d'Italia. A questi turisti sono ceduti buoni benzina del valore facciale di lire 180.000 con una agevolazione di lire 27.000, nonchè un ulteriore contingente di lire 240.000 con una agevolazione di lire 54.000, contenuto in un unico buono che dovrà essere scambiato in buoni da lire 20.000 cadauno presso gli uffici abilitati nelle regioni Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna. Anche in questo caso lo scambio del buono si è reso necessario per le motivazioni in precedenza addotte. A questi turisti, infine, sono ceduti a titolo gratuito buoni pedaggio autostradale per complessive lire 36.000.

Sembra necessario sottolineare che, in relazione all'aumento del prezzo della benzina in Italia che, come detto, è il più alto d'Europa, ed anche per favorire la penetrazione dei flussi turistici verso il Mezzogiorno, si è ritenuto opportuno non solo aumentare l'agevolazione da lire 190/litro a lire 200/litro, ma anche di differenziare tale agevolazione a favore di coloro che si recano nel Centro e nel Sud, elevandola da lire 190/litro a lire 300/litro.

Il valore facciale in lire sostituisce il buono espresso in litro/benzina. L'adozione di tale accorgimento facilita i controlli, evita le complesse procedure derivanti dallo sgravio fiscale a cura del Ministero delle finanze, offre l'assoluta certezza al turista di prelevare l'esatto quantitativo di benzina, espresso in lire, anche quando siano subentrate variazioni del prezzo alla pompa, assicura un'uniforme modalità di vendita da parte di tutti gli uffici abilitati senza dover intervenire sul prezzo di vendita ad ogni variazione del prezzo della benzina.

La nuova misura della riduzione, pur non essendo sufficiente a far allineare mediamente il prezzo del carburante sui livelli dei Paesi nostri concorrenti (come si evince dall'allegato 2), consente tuttavia di attenuare l'attuale consistente divario in misura adeguata e capace in ogni caso di provocare l'effetto psicologico desiderato, che spinge il turista a scegliere la meta Italia perchè, anche unitamente alle altre prestazioni contenute nel nuovo pacchetto turistico, potrà fruire di una serie di agevolazioni e servizi estremamente appetibili e quindi di alto contenuto promozionale.

Le norme per l'applicazione del beneficio, nonchè per l'emissione, la distribuzione e il controllo dei buoni e la fissazione delle loro caratteristiche saranno stabilite con decreto dei Ministri del turismo e dello spettacolo, del tesoro e delle finanze.

Nella stesura del presente disegno di legge non è stato trascurato quel segmento di turisti che giungono in Italia con il mezzo di trasporto collettivo, pur sempre su strada, non solo per l'entità numerica, ma anche per soddisfare motivazioni ed implicazioni di ordine sociale, che non vanno disattese ma anzi attentamente valutate e salvaguardate.

È pertanto ulteriore elemento innovativo il disposto dell'articolo 3 che concede, agli autobus adibiti al trasporto di turisti, il soccorso stradale gratuito in tutto il territorio dello Stato e un contingente di buoni pedaggio autostradale, sempre a titolo gratuito, in misura differenziata di lire 39.000 per chi intende recarsi nelle regioni del Centro/Nord e di lire 75.000 per chi intende raggiungere le regioni meridionali. Tali concessioni sono subordinate, tuttavia, all'acquisto in valuta, presso gli uffici alla frontiera italiana, di buoni gasolio che non godono di alcuna agevolazione sul prezzo alla pompa, nella misura rispettivamente di lire 150.000 e lire 250.000 suddivisi in tagli del valore facciale di lire 25.000 cadauno. Detti buoni avranno le stesse sofisticate caratteristiche di stampa dei buoni benzina e dei buoni pedaggio autostradale come illustrato in precedenza.

Il « pacchetto », che è stato elaborato in analogia a quello destinato alle autovetture a benzina, intende così favorire anche il turismo collettivo incentivandone i flussi diretti verso il Mezzogiorno d'Italia.

Si è reso necessario legare le due agevolazioni appena citate all'acquisto di un adeguato quantitativo di gasolio, che si conferma verrà ceduto senza alcuno sconto essendo il suo prezzo in Italia abbondantemente al di sotto della media europea, per evitare il verificarsi di eventuali abusi in ordine all'uso dei buoni pedaggio qualora questi, unitamente al diritto al soccorso stradale, fossero stati distribuiti a titolo gratuito e quindi senza alcuna possibilità di controllo.

Inoltre, sempre ai fini di evitare abusi, i buoni pedaggio saranno di taglio differenziato da quelli assegnati alle autovetture a benzina e porteranno impressa la scritta « autobus da turismo ».

Considerata infine la peculiarità della funzione svolta da questi mezzi, non è prevista alcuna limitazione nell'acquisto di « pacchetti » nel corso dell'anno solare.

Altro elemento di novità concerne i buoni pedaggio autostradale concessi alle autovetture a benzina (articolo 6) che, per le motivazioni adotte in ordine alla costante lievitazione delle tariffe, vengono assegnati — sempre a titolo gratuito — nella misura di lire 10.000, 16.000 e 36.000 a seconda del tipo di « pacchetto » che il turista intende acquistare in relazione alla destinazione che ha in programma di raggiungere.

Nel quadro di una più completa gamma di servizi da offrire ai turisti motorizzati, si è ritenuto opportuno estendere il soccorso stradale gratuito in tutto il territorio nazionale, a cura dei centri ACI, anche alle autovetture a trazione *diesel*, finora penalizzate e tenute fuori da ogni forma di incentivazione, in quanto il prezzo del gasolio è, in Italia, di gran lunga inferiore al prezzo medio europeo.

Il disposto dell'articolo 7 estende infatti a tutte le autovetture e motocicli, aventi targa di registro estero, il diritto di soccorso stradale. Di conseguenza, non sarà più necessaria alcuna formalità per fruire di questo servizio, che sarà concesso in ogni caso e senza limitazione nel numero degli interventi.

Si ritiene che questa norma riscuota un notevole riscontro promozionale sull'intero universo degli automobilisti stranieri di cui circa il 20 per cento utilizza autovetture a trazione *diesel*.

La definizione del costo del servizio e del relativo rimborso, che sarà determinato in misura globale e forfettaria per anno, sarà oggetto di apposita convenzione che il Ministero del turismo stipulerà con l'Automobile club d'Italia.

Vale infine la pena soffermarsi su un'ulteriore prestazione, anche essa prevista nell'articolo 7 e consistente nella concessione dell'auto in sostituzione in caso di guasto o di incidente a tutti gli automobilisti stranieri in possesso della carta carburante inclusa nei pacchetti turistici.

Al soccorso stradale gratuito, quindi, fornito dai centri ACI in tutto il territorio nazionale, viene abbinato questo servizio integrativo del primo ed altrettanto gradito.

È una scelta, questa, effettuata in ordine a determinate, oggettive priorità.

Sia sul piano promozionale, infatti, sia sul piano delle reali esigenze del turista, hanno assoluta preminenza le assistenze riferite ai momenti di massimo rischio, nei quali è maggiore l'esposizione a disagi e spese im-

previste. Finalizzata all'autovettura, la fruizione del servizio integrativo di cui sopra si colloca presumibilmente nel momento dei lunghi viaggi di trasferimento, per la quasi totalità interessanti la viabilità autostradale.

In dettaglio, tale servizio integrativo sarà offerto qualora si verifichi il fermo della macchina per guasto o incidente per almeno 12 ore necessarie per la riparazione; il turista avrà a disposizione un'auto per un massimo di 10 giorni ovvero per il periodo necessario alla riparazione se inferiore a 10 giorni, senza limiti di chilometraggio e con assicurazione gratuita « Kasko » (abbuono della quota giornaliera dovuta per l'esonero della responsabilità per danni alla vettura data in uso).

Anche in questo caso non sarà necessaria alcuna formalità per fruire del servizio, che sarà concesso alle condizioni indicate, senza limitazione nel numero degli interventi.

La stima del danno e quindi la valutazione delle condizioni perchè il turista possa fruire delle prestazioni sopra indicate, al fine di assicurare la massima obiettività, è affidata rispettivamente ai capi degli uffici regionali e ai capi tronco rete autostradale del soccorso stradale dell'ACI nonchè ai responsabili dei centri perizia degli Automobile club (102 in tutto il territorio nazionale).

I tempi d'intervento per le due prestazioni sopra indicati sono i seguenti:

soccorso stradale (chiamata tramite il 116 in tutto il territorio nazionale, e tramite le apposite colonnine sulla rete autostradale): media 30 minuti;

concessione seconda auto: media 60 minuti dal momento del ricovero in officina.

La rete operativa ACI per l'espletamento del servizio è così strutturata:

802 centri di soccorso (di cui 102 in autostrada con rispettive officine appoggio presso tutti i caselli, e 700 sulla viabilità ordinaria);

100 autovetture attrezzate, dotate di sistemi di collegamento radio-telefonico, di supporto al servizio di soccorso stradale per il controllo e il pattugliamento della rete di propria competenza;

2.800 carri soccorso (pianali), di cui 150 mezzi pesanti, molti dei quali dotati di sistemi di collegamento radio-telefonico;

800 autovetture (seconda auto) presso le officine del soccorso ACI, anch'esse equamente distribuite su tutta la rete autostradale;

5.000 autovetture (seconda auto) presso i 102 Automobile club.

Apposita convenzione sarà stipulata fra il Ministero del turismo e dello spettacolo e l'Automobile club d'Italia per la definizione del costo dei servizi e del relativo rimborso che sarà in ogni caso determinato in misura globale e forfettaria.

Con altra convenzione, sempre stipulata fra il Ministero del turismo e dello spettacolo e l'Automobile club d'Italia, saranno identificate le attività finalizzate all'offerta dei servizi di assistenza e di informazioni, ad opera dell'ACI, in tutto il territorio nazionale.

Analoga convenzione sarà stipulata, invece, dal Ministero del turismo e dello spettacolo con un istituto bancario di diritto pubblico ed interesse nazionale, per la gestione del servizio relativo all'utilizzazione dei buoni autostradali.

L'applicazione delle proposte contenute nel disegno di legge in esame consentirà di raggiungere le finalità che si intendono perseguire: sollecitare il turismo straniero motorizzato nel nostro Paese con offerte valide, complete e sempre più incentivanti, capaci, per la loro natura, di dare i risultati desiderati consentendo, fra l'altro, anche ai nostri organi di promozione — ENIT — di rivitalizzare la propria attività promo-pubblicitaria all'estero e dando dell'Italia un'immagine nuova, di un Paese che si aggiorna, di un Paese che non abbandona la sua tradizionale vocazione turistica.

È in questo quadro che si è inteso altresì assicurare a favore dei turisti quel complesso di prestazioni concretizzantesi in una serie di interventi che l'Automobile club d'Italia — ente preposto a servizio di pubblico interesse e riconosciuto di alto livello dalla normativa di cui alla legge n. 70 del 1975 —

ha inteso istituzionalizzare, per favorire il turismo in entrata e soddisfare, in tal modo, un interesse primario del Paese.

Pertanto, visto anche il disposto dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1975, n. 70, concernente il riordinamento degli enti pubblici, che fa carico agli stessi di assumere adeguate misure atte a realizzare la copertura finanziaria, è stata prevista l'assegnazione di un fondo annuale, a decorrere dall'anno finanziario 1986, finalizzato al mantenimento e al potenziamento delle strutture informative ed assistenziali centrali e periferiche e alla realizzazione di un razionale e produttivo impiego delle proprie risorse, al fine di orientare i suoi interventi quale struttura integrativa degli organi istituzionali responsabili della gestione del fenomeno turistico italiano.

L'onere globale derivante dall'applicazione degli articoli 2, 3, 6, 7 e 8 del disegno di legge in esame ammonta a lire 88 miliardi, inferiore alla cifra annuale stanziata con la legge 22 febbraio 1982, n. 44, e pari a lire 117 miliardi.

Stime attendibili, infatti, effettuate su parametri rilevati nel corso degli anni 1982, 1983, 1984 e 1985 e relative al servizio agevolazioni in atto offerte ai turisti, consentono, con uno stanziamento quasi analogo e quindi senza ulteriori oneri per l'erario, di aumentare l'agevolazione sull'acquisto del carburante e sul pagamento dei pedaggi autostradali, di mantenere la gratuità del soccorso stradale, di offrire il servizio integrativo concessione seconda auto, di offrire il soccorso stradale e buoni pedaggio autostradale in regime di gratuità agli autobus da turismo, nonchè di destinare un fondo che consenta il mantenimento e il potenziamento di servizi — particolarmente apprezzati dagli automobilisti stranieri — atti ad assicurare una completa gamma di assistenza ed una puntuale informazione sul prodotto Italia, e perciò stesso capace di fornire un adeguato sostegno all'offerta turistica nazionale.

Sembra perciò opportuno riportare, in sintesi, per doverosa informazione, l'indicazione di massima dell'onere riferito a ciascuna prestazione:

agevolazione sul prezzo della benzina ed oneri connessi, lire 58.000.000.000;

agevolazioni sulle tariffe autostradali ed oneri connessi, lire 15.000.000.000;

soccorso stradale (ad autoveicoli e autobus da turismo), lire 2.500.000.000;

concessione seconda auto, lire 4 miliardi e 500.000.000;

potenziamento servizi assistenza e informazioni, lire 4.000.000.000;

per un totale complessivo di lire 84 miliardi all'anno.

È un disegno, vale sottolinearlo, che migliora le prestazioni senza pesare ulteriormente sul bilancio dello Stato.

All'onere derivante dall'applicazione della legge, pari a lire 84 miliardi per l'anno 1986, a lire 50 miliardi per l'anno 1987 e a lire 50 miliardi per l'anno 1988, si provvede per l'anno 1986, quanto a lire 50 miliardi, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986 all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento « agevolazioni a favore dei turisti stranieri motorizzati » e, quanto a lire 34 miliardi, a carico della disponibilità esistente sulla contabilità speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma ed intestata alla Direzione generale degli affari generali, del turismo e dello sport, Ministero del turismo e dello spettacolo, di cui alla legge 22 febbraio 1982, n. 44.

Sembra opportuno evidenziare che mentre la citata legge n. 44 del 1982 prevedeva uno sgravio fiscale sul carburante utilizzato dai turisti stranieri e quindi minori entrate a carico del Ministero delle finanze, nonchè uno stanziamento a carico del Ministero del turismo e dello spettacolo per le agevolazioni relative ai buoni autostrada e al soccorso stradale gratuito, gli oneri tutti derivanti dalle prestazioni agevolative offerte ai turisti stranieri motorizzati con il presente disegno

di legge andranno unicamente ed esclusivamente a gravare su un apposito capitolo di bilancio, attribuito al Ministero del turismo e dello spettacolo.

Questa nuova impostazione, tuttavia, può comportare la necessità di sospendere il servizio qualora, nel corso dell'anno, sia esaurito lo stanziamento. È per questi motivi che il primo anno d'esercizio, il 1986, servirà anche ad offrire tutti gli elementi utili per definire e quantificare l'onere globale, anche ai fini di una più esatta previsione per i successivi anni 1987 e 1988. In ogni caso, per il secondo e terzo anno di validità della legge, potranno essere utilizzati i fondi residui della precedente gestione e, qualora non fossero sufficienti, dovrà soccorrere la legge finanziaria, per integrare la disponibilità atta ad assicurare il servizio fino al 31 dicembre 1988.

Corre l'obbligo, infine, di sottolineare ancora che le norme di cui al disegno di legge appena esaminato hanno validità per il triennio 1986-1988; si è voluto infatti programmare a medio termine per evitare pericolose interruzioni che, enfatizzate in senso negativo dai *mass media* esteri, diventano motivo di disorientamento del mercato favorendo di conseguenza Paesi nostri concorrenti sul piano turistico.

Assicurare continuità nella concessione delle agevolazioni e fornire garanzie al turista è nello spirito di questa legge, ritenendo che l'attività promozionale non può essere disgiunta da una adeguata programmazione capace, sul piano concreto, di produrre l'auspicata, progressiva incentivazione dei flussi turistici motorizzati.

È nel pieno convincimento della forza di attrazione che le misure ipotizzate, anche per la loro convergente e contestuale operatività, sono in grado di sviluppare sui turisti motorizzati di provenienza estera, che si sottopongono alla valutazione del Parlamento le proposte contenute nel disegno di legge sopra illustrato con il vivo auspicio che le stesse possano trovare un ampio suffragio in questa sede, con quella tempestività che gli incombenti appuntamenti con la nuova realtà turistica internazionale impongono.

ALLEGATO 1

ANDAMENTO FLUSSI TURISTICI STRANIERI IN ENTRATA PER VALICHI STRADALI ANNI 1973-1985

1973	+ 1,9	
1974	— 10,3	(Buoni benzina sospesi)
1975	+ 8,6	
1976	+ 3,7	
1977	+ 6	
1978	+ 8	
1979	+ 15	
1980	— 2	(Buoni benzina sospesi)
1981	— 11	(Buoni benzina sospesi)
1982	+ 11	
1983	+ 0,30	
1984	+ 4	
1985	+ 15	(Dati provvisori relativi ai cinque principali valichi di frontiera per il periodo gennaio-agosto 1985)

ALLEGATO 2

TABELLA PREZZI CARBURANTE IN ALCUNI PAESI EUROPEI

	Prezzo alla pompa benzina super	variazione numerica	variazione %
Italia	1.310		
Belgio	1.135	— 175	— 13,35
Olanda	1.210	— 100	— 7,63
Spagna	1.062	— 248	— 18,93
Francia	1.225	— 85	— 6,48
Austria	1.090	— 220	— 16,79
Svizzera	1.008	— 302	— 23,05
Germania	958	— 352	— 26,87
Jugoslavia	1.152	— 158	— 12,06
Grecia	972	— 338	— 25,80
Gran Bretagna	1.158	— 152	— 11,60

ALLEGATO 3

ONERI PER CARBURANTE E PEDAGGI AUTOSTRADALI

Pedaggi autostradali calcolati in base alle tariffe in vigore al 13 settembre 1985 per una vettura di cilindrata oltre 15 HP classe 4a

Carburante - prezzo della benzina Lire 1.310/litro

Percorso	KM	Costo benzina	Costo autostrada	Totale costi
Brennero-Roma-Brennero . . .	1.458	212.220	84.600	296.820
Brennero-Rimini-Brennero . .	960	140.170	56.800	196.970
Brennero-Firenze-Brennero . .	910	132.310	57.400	189.710
Brennero-Salerno-Brennero . .	1.980	288.200	119.400	407.600
Brennero-Palermo-Brennero . .	3.348	487.320	130.700	618.020
Brennero-Lecce-Bennero (via Taranto)	2.525	366.800	123.100	489.900

N. B. — È stata considerata la classe 4ª (autovettura oltre i 15 hp) come maggiormente rappresentativa in rapporto agli autoveicoli stranieri diretti verso l'Italia.

— Distanze chilometriche e spese sono state calcolate sui percorsi di andata e ritorno.

— Il calcolo degli oneri di trasporto a carico dei turisti è stato effettuato sulla base dei seguenti parametri:

a) prezzo della benzina lire 1.310/litro.

b) consumo carburante: litri 1 per 9 Km.

c) pedaggi autostradali: si è tenuto conto delle tariffe attualmente in vigore e, in ogni caso, limitatamente ai percorsi autostradali a pagamento.

ALLEGATO 4

AGEVOLAZIONI A FAVORE DEI TURISTI STRANIERI MOTORIZZATI — QUADRO SINTETICO COMPARATIVO

	Previste dalla legge in vigore 22 febbraio 1982, n. 44, con scadenza al 31 dicembre 1985	Previste dal disegno di legge Ministro Lagorio	Legge 22 febbraio 1982, n. 44	Disegno di legge Ministro Lagorio
			Agevolazione complessiva	Agevolazione complessiva
Pacchetto « Nord »	Buoni benzina per 150 litri riduzione L. 28.500 Buoni autostradali gratuiti L. 10.000	Buoni benzina per L. 180.000 riduzione L. 27.000 Buoni autostradali gratuiti L. 10.000	L. 38.500	L. 37.000
Pacchetto « Centro »	Buoni benzina per 150 litri riduzione L. 28.500 Buoni autostradali gratuiti L. 10.000	Buoni benzine per L. 300.000 riduzione L. 54.000 Buoni autostradali gratuiti L. 16.000	L. 38.500	L. 70.000
Pacchetto « Mezzogiorno » . .	Buoni benzina per 350 litri riduzione L. 66.500 Buoni autostradali gratuiti L. 26.000	Buoni benzina per L. 420.000 riduzione L. 81.000 Buoni autostradali gratuiti L. 36.000	L. 92.500	L. 117.000
Soccorso stradale	gratuito e illimitato nelle prestazioni solo acquirenti Pacchetti turistici	gratuito e illimitato nelle prestazioni a tutte le autovetture e motocicli con targa di registro estero	(costo medio di una prestazione L. 40.000)	(costo medio di una prestazione L. 50.000)
Auto in sostituzione	———	gratuito fino a un massimo di 10 giorni a favore dei turisti acquirenti Pacchetti turistici		(costo medio di una prestazione L. 150.000)
Pacchetto Nord autobus . . .	———	Buoni autostradali gratuiti L. 39.000 Soccorso stradale gratuito		L. 39.000 (costo medio di una prestazione L. 250.000)
Pacchetto Mezzogiorno autobus	———	Buoni autostradali gratuiti L. 75.000 Soccorso stradale gratuito		L. 75.000 (costo medio di una prestazione L. 250.000)

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al fine di incrementare le correnti turistiche estere motorizzate e, in particolare, quelle dirette verso il Mezzogiorno d'Italia, sono concesse fino al 31 dicembre 1988 a favore dei turisti stranieri e degli italiani residenti all'estero che si recano in Italia per diporto, con motociclo o autovettura con targa di registro estero, ad esclusione dei veicoli immatricolati negli Stati di San Marino o della Città del Vaticano, le seguenti agevolazioni:

a) buoni per l'acquisto di benzina a prezzo ridotto;

b) buoni pedaggio autostradale in regime di gratuità;

c) servizio soccorso stradale in regime di gratuità;

d) servizio di auto in sostituzione in regime di gratuità.

2. Allo stesso fine di cui al comma 1 del presente articolo, agli autobus aventi targa di registro estero, ad esclusione di quelli immatricolati negli Stati di San Marino e della Città del Vaticano, ed adibiti al trasporto di turisti provenienti dall'estero e agli autobus con targa nazionale che trasportano comitive di turisti stranieri in Italia, purchè muniti della documentazione comunitaria prevista dalla legislazione vigente, sono concesse al momento del loro ingresso in Italia le seguenti agevolazioni:

a) buoni pedaggio autostradale in regime di gratuità;

b) servizio di soccorso stradale in regime di gratuità.

3. Le agevolazioni di cui ai precedenti commi del presente articolo sono messe a disposizione degli aventi diritto per il tramite dell'Ente nazionale italiano per il turismo (ENIT) e dell'Automobile club d'Italia (ACI).

Art. 2.

1. Per fruire delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *a*), gli aventi diritto debbono acquistare all'estero e presso gli uffici di frontiera ENIT ed ACI ma con pagamento in valuta estera, uno dei tre tipi di « blocchetti », di cui ai successivi commi del presente articolo, che contengono speciali buoni benzina a prezzo agevolato nonchè buoni pedaggio autostradale ceduti a titolo gratuito. Nel corso dell'anno solare ciascun turista potrà acquistare un solo « blocchetto » di agevolazioni.

2. Il primo blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadauno per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonchè cinque buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 10.000, ceduti a titolo gratuito.

3. Il secondo blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadaunó per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonchè un ulteriore buono per un valore di lire 120.000, ceduto con una riduzione di lire 27.000. Detto buono, ai fini della sua utilizzazione, dovrà essere scambiato con 6 buoni del valore facciale di lire 20.000 cadauno presso gli uffici appositamente abilitati nelle regioni Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Il blocchetto contiene, altresì, otto buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo di lire 16.000, ceduti a titolo gratuito.

4. Il terzo blocchetto contiene dodici buoni benzina del valore facciale di lire 15.000 cadauno per un totale di lire 180.000, ceduti con una riduzione di lire 27.000, nonchè un ulteriore buono per un valore totale di lire 240.000, ceduto con una riduzione di lire 54.000. Detto buono, ai fini della sua utilizzazione, dovrà essere scambiato con dodici buoni del valore facciale di lire 20.000 cadauno presso gli uffici abilitati nelle regioni Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna. Il blocchetto contiene, altresì, diciotto buoni pedaggio auto-

stradale per un valore complessivo di lire 36.000, ceduti a titolo gratuito, di cui 8 buoni pedaggio assegnati all'atto della conversione del super-buono benzina.

5. Tutti i buoni benzina possono essere utilizzati presso i distributori automatici di carburante abilitati, in tutto il territorio nazionale.

6. La eventuale mancata utilizzazione, totale o parziale, dei buoni benzina di cui ai precedenti commi dà diritto al rimborso degli stessi, che deve essere chiesto entro il termine di due anni dalla data di acquisto dei buoni. Le somme non restituite devono essere versate all'erario. Le eventuali differenze di cambio del prezzo di cessione dei buoni benzina sono di pertinenza dello Stato.

7. I buoni per l'acquisto della benzina sono emessi dall'Automobile club d'Italia e dall'Ente nazionale italiano per il turismo.

Art. 3.

1. Per fruire delle agevolazioni di cui ai punti *sub a*) e *sub b*) del comma 2 dell'articolo 1, riservate agli autobus adibiti al trasporto di turisti, debbono essere acquistati sei buoni gasolio del valore facciale di lire 25.000 cadauno, senza alcuna agevolazione, per un valore complessivo di lire 150.000, ovvero dieci buoni gasolio del valore facciale di lire 25.000 cadauno, ugualmente senza alcuna agevolazione, per un valore complessivo di lire 250.000.

2. Tutti i buoni gasolio sopra indicati possono essere utilizzati in tutto il territorio dello Stato.

3. Con l'acquisto di buoni gasolio per un valore complessivo di lire 150.000 sono assegnati, a titolo gratuito, buoni autostrada per lire 39.000, in tagli da lire 3.000 cadauno; con l'acquisto di buoni gasolio per un quantitativo di lire 250.000 sono assegnati, a titolo gratuito, buoni autostrada per lire 75.000 comprensivi di buoni per lire 39.000 in tagli da lire 3.000 cadauno, nonchè di un ulteriore buono per un valore totale di lire 36.000 che ai fini della sua utilizzazione dovrà essere scambiato con dodici buoni del valore facciale di lire 3.000 cadauno presso

gli uffici abilitati nelle regioni Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna.

4. Tutti i buoni autostradali sopra indicati possono essere utilizzati su tutta la rete autostradale italiana.

5. L'acquisto dei buoni gasolio di cui al comma 1 del presente articolo dà titolo, altresì, al servizio di soccorso stradale gratuito illimitatamente in tutto il territorio dello Stato ad opera dei centri di soccorso dell'Automobile club d'Italia.

6. Il soccorso stradale è disposto a titolo gratuito dall'Automobile club d'Italia secondo le condizioni generali disciplinanti il servizio.

7. I buoni per l'acquisto di gasolio possono essere venduti presso gli uffici di frontiera ENIT ed ACI, con pagamento in valuta estera, nella misura di un solo quantitativo per ogni passaggio, ma senza limitazione nel corso dell'anno solare.

8. La eventuale mancata utilizzazione, totale o parziale, dei buoni gasolio di cui ai precedenti commi dà diritto al rimborso degli stessi, che deve essere chiesto entro il termine di due anni dalla data di acquisto dei buoni. Le somme non restituite devono essere versate all'erario.

9. I buoni pedaggio autostradale, di cui al presente articolo, sono assegnati a titolo gratuito e la loro eventuale mancata utilizzazione non dà diritto ad alcun tipo di rimborso.

Art. 4.

Con decreto del Ministro del turismo e dello spettacolo, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, saranno stabilite le norme per l'applicazione dei benefici di cui al precedente articolo 1 e quelle riguardanti l'emissione, la distribuzione ed il controllo dei buoni benzina, buoni gasolio e buoni pedaggio autostradale nonchè le loro rispettive caratteristiche.

Art. 5.

1. I gestori di impianti di distribuzione automatica di carburante sono tenuti ad

accertarsi dell'esatta corrispondenza dei numeri di serie dei buoni benzina e dei buoni gasolio che vengono presentati e di quello di targa dell'automezzo da rifornire con i numeri riportati sulla carta carburante, prima di effettuare l'erogazione.

2. In caso di inosservanza dell'obbligo di cui al precedente comma si applica la sanzione amministrativa da lire 50.000 a lire 500.000 salvo che il fatto costituisca reato punibile ai sensi del codice penale.

Art. 6.

1. In connessione con l'acquisto dei buoni benzina sono assegnati buoni pedaggio autostradale per un valore complessivo rispettivamente di lire 10.000 e di lire 16.000 per chi acquista uno dei « blocchetti » di cui ai commi 2 e 3 del precedente articolo 2.

2. A ciascun acquirente del « blocchetto » di cui al comma 4 del precedente articolo 2 sono assegnati buoni pedaggio autostradale nella misura di lire 36.000, di cui otto buoni pedaggio per un valore complessivo di lire 16.000, assegnati all'atto della conversione del superbuono benzina.

3. I buoni pedaggio di cui al presente articolo, utilizzabili su tutta la rete autostradale italiana, sono assegnati a titolo gratuito e la loro eventuale mancata utilizzazione non dà diritto ad alcun tipo di rimborso.

Art. 7.

1. Tutte le autovetture con targa di registro estero, ad esclusione dei veicoli immatricolati negli Stati di San Marino e della Città del Vaticano, hanno titolo a fruire della seguente agevolazione:

soccorso stradale gratuito ed illimitato nel numero delle prestazioni su tutta la rete viaria italiana ad opera dei centri di soccorso dell'Automobile clud d'Italia.

2. Detta agevolazione è estesa ai motocicli con targa di registro estero con le esclusioni di cui al comma 1.

3. Tutte le autovetture con targa di registro estero, dietro esibizione della carta car-

burante turistica contenuta nel blocchetto di buoni benzina e di buoni pedaggio autostradale di cui al successivo articolo 8, hanno titolo a fruire della seguente agevolazione:

servizio gratuito dell'auto in sostituzione ad opera dei centri dell'Automobile club d'Italia, secondo le modalità e le condizioni generali che disciplinano il servizio, riportate nell'apposita convenzione di cui al successivo comma.

4. Per la regolamentazione dei servizi derivanti dalla applicazione del presente articolo, il Ministero del turismo e dello spettacolo è autorizzato a stipulare apposita convenzione con l'Automobile club d'Italia.

Art. 8.

1. I buoni benzina di cui al precedente articolo 2 ed i buoni pedaggio di cui al precedente articolo 6 sono contenuti in blocchetti con riguardo alle diverse modalità di utilizzazione, ed agli stessi è unita una « carta carburante turistica ».

2. Analogamente sono contenuti in blocchetti, cui è unita una « carta carburante turistica », i buoni gasolio e i buoni pedaggio autostradale per autobus da turismo di cui al precedente articolo 3.

3. Con il decreto di cui al precedente articolo 4 saranno emanate le disposizioni, oltre che sulle rispettive caratteristiche dei buoni, sulla applicazione delle agevolazioni relative ai pedaggi autostradali ed al soccorso stradale, nonchè alla concessione dell'auto in sostituzione, al rimborso delle somme dovute a tale titolo agli enti e società autostradali ed ai relativi controlli e al rimborso degli oneri sostenuti dall'Ente nazionale italiano per il turismo, dall'Automobile club d'Italia e dalle società petrolifere per la gestione del servizio attinente a ciascuna delle misure incentivanti previste dalla legge.

4. Alle entrate relative alla gestione del servizio di cui al comma 3 non si applicano le disposizioni di cui alla legge 29 ottobre 1984, n. 720.

5. Per il rimborso alle società autostradali del controvalore dei buoni pedaggio, di

cui ai precedenti articoli 3 e 6, il Ministero del turismo e dello spettacolo è autorizzato a stipulare con un istituto bancario di diritto pubblico o di interesse nazionale apposita convenzione con onere a carico del fondo di cui al successivo articolo 9.

6. Per il rimborso dei costi dei servizi di soccorso stradale e dell'auto in sostituzione derivanti dall'applicazione degli articoli 3 e 7, il cui onere sarà determinato in misura globale e forfettizzata per anno solare e sarà posto a carico del fondo di cui al successivo articolo 9, il Ministero del turismo e dello spettacolo è autorizzato a stipulare apposita convenzione con l'Automobile club d'Italia.

7. Con la stessa convenzione saranno determinate le modalità di rimborso degli oneri derivanti dalle attività di assistenza ed informazione a favore dei turisti stranieri motorizzati.

Art. 9.

1. Per la concessione delle agevolazioni previste dai precedenti articoli 2, 3, 6 e 7 nonchè per le attività di cui all'ultimo comma dell'articolo 8 è istituito presso il Ministero del turismo e dello spettacolo un fondo speciale, alimentato dall'apporto statale di cui al successivo articolo 10, amministrato con gestione fuori bilancio ai sensi dell'articolo 9 della legge 25 novembre 1971, n. 1041.

2. Al fondo saranno imputati gli oneri relativi alle agevolazioni e alle attività richiamate al comma precedente nonchè quelli derivanti dalla gestione dei predetti servizi a carico dell'Ente nazionale italiano per il turismo, dell'Automobile club d'Italia, delle società petrolifere e dell'istituto bancario di diritto pubblico o di interesse nazionale di cui al comma 5 dell'articolo 8.

3. Per la gestione del fondo di cui al comma 1 del presente articolo si continua a provvedere mediante la contabilità speciale di cui all'articolo 7 della legge 22 febbraio 1982, n. 44.

Art. 10.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, pari a lire 84 miliardi per l'anno 1986, a lire 50 miliardi per l'anno 1987 e a lire 50 miliardi per l'anno 1988, si provvede per l'anno 1986, quanto a lire 50 miliardi, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986 all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento « agevolazione a favore dei turisti stranieri » e, quanto a lire 34 miliardi, a carico della disponibilità esistente sulla contabilità speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma ed intestata alla Direzione generale degli affari generali del turismo e dello sport - Ministero del turismo e dello spettacolo, di cui alla legge 22 febbraio 1982, n. 44.

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

Art. 11.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.