

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato

(BERSANI)

e col Ministro delle finanze

(VISCO)

**di concerto col Ministro del tesoro e del bilancio
e della programmazione economica**

(CIAMPI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 SETTEMBRE 1997

—————

Ulteriori interventi in materia di incentivi per la rottamazione,
nonchè di deduzione dei costi relativi ai mezzi di trasporto

—————

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica	»	5
Disegno di legge	»	9

ONOREVOLI SENATORI. - Il provvedimento in esame si compone di tre articoli.

Articolo 1. - L'articolo 1 concerne gli incentivi legati alla rottamazione, che 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 di rottamazione riguardano vantaggi per l'era-rio, per l'occupazione e per l'ambiente.

L'occupazione, per quanto riguarda la produzione nazionale, ha registrato, 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 addetti di oltre 3.000 unità.

In termini ambientali, i primi calcoli a livello annuo indicano una riduzione nelle emissioni di sostanze inquinanti (tonnellate per anno) corrispondenti a 100.000 di CO, 18.000 di HC, 12.000 di Nox e 150.000 di CO₂.

Rispetto alle aspettative iniziali, il risultato per il 1997 è superiore alle previsioni. In termini annui, il 1997 consuntiverà, infatti, oltre 2,3 milioni di unità a fronte di una domanda, nel 1996, di 1,730 milioni, con un incremento di circa 550-600.000 unità (mentre le previsioni di aggiuntività non superavano le 450.000 unità). I tipi di vetture più vendute per effetto della norma sulla rottamazione sono del segmento A e B (piccole vetture fino a 1.300 cc), per circa il 55 per cento, e similmente dei segmenti superiori.

Lo slancio che si è verificato nelle vendite nell'anno 1997, dovuto ad una compressione di oltre tre anni di crisi e ad un parco

molto anziano, da un lato ha fornito alte aggiuntività, ma inevitabilmente può creare una forte caduta di mercato nel 1998, che, secondo la stima degli Istituti internazionali, calerebbe, in mancanza di incentivi, a 1,6-1,7 milioni.

Si pone quindi la necessità - peraltro giustificata da esperienze similari in altri Paesi e dal breve periodo (nove mesi) dell'attuale iniziativa di incentivazione - di prorogare l'attuale iniziativa per giungere a una conclusione in termini tali da non creare crisi troppo nette.

Si ritiene opportuno, infatti, estendere l'arco temporale dell'attuale regime agevolativo, prevedendone un'uscita in due fasi: la prima nel corso della quale il contributo viene ridotto rispetto all'attuale livello prevedendo un importo fisso pari a 1.500.000 lire per tutte le tipologie di autoveicoli, e una seconda nel corso della quale il contributo viene commisurato a livello di consumi certificato (lire 1.250.000 per consumi compresi fra 7 e 9 litri per 100 chilometri e lire 1.500.000 per consumi inferiori a 7 litri per 100 chilometri).

Nel contempo viene prevista un'estensione del regime agevolativo: nel caso di veicoli a trazione elettrica e ad alimentazione a metano sono previsti incentivi permanenti sia pure in termini differenziati.

Le modalità previste dovrebbero rappresentare il giusto equilibrio fra le esigenze sia dei consumatori che dei costruttori al fine di focalizzarsi sempre più su produzioni a bassi consumi energetici.

Articolo 2. - L'articolo in oggetto si propone di trattare in modo organico la disciplina dei limiti di deduzione dei costi e delle spese relativi ai mezzi di trasporto utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, mediante l'abrogazione degli articoli 50, comma 4, 54, 66, comma 5, e 67, commi 8-bis, 8-ter e 10 (con riferimento per quest'ultimo comma alla sola ultima parte

del primo periodo ed all'intero secondo periodo), del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

La nuova norma, che si inserisce tra le «Disposizioni comuni» di cui al titolo IV del testo unico delle imposte sui redditi, elimina la distinzione che attualmente occorre fare ai fini della loro deducibilità tra le varie spese sostenute ai fini dell'utilizzo dei veicoli di cui trattasi che possono dar luogo a difficoltà interpretative ed applicative.

Ciò posto, si osserva che tale disposizione intende disciplinare, stabilendone i limiti di deducibilità, i costi, le quote di ammortamento, le spese e ogni altro componente negativo relativo ai beni in oggetto.

Indubbiamente, però, la peculiarità del disegno di legge in commento è rappresentata dall'eliminazione, ai fini dell'ammissibilità della deduzione dei costi e delle spese sostenute per l'utilizzo degli autoveicoli o dei motocicli e ciclomotori, di ogni riferimento alla loro cilindrata.

L'introduzione di un siffatto principio, che certamente è innovativo rispetto alla disciplina attualmente vigente, vuole eliminare le contestazioni insorte in merito alla violazione dell'articolo 30 del Trattato CEE, ratificato ai sensi della legge 14 ottobre 1957, n. 1203, che vieta norme dirette a limitare le importazioni da altri Paesi facenti parte dell'Unione europea e misure equivalenti. In proposito, si rileva che il costo sostenuto per l'acquisto delle autovetture ed *autocaravan* di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dei ciclomotori e motocicli diversi da quelli indicati al comma 1, lettera a), numero 1, ai fini fiscali rileva solo entro limiti predeterminati (lire 35.000.000 per gli autoveicoli e gli *autocaravan*, lire 10.000.000 per i motocicli, lire 5.000.000 per i ciclomotori). Conseguentemente, l'ammontare dei predetti costi ai quali applicare i criteri stabiliti nel comma 1, lettera b), non potrà in nessun caso superare i predetti limiti.

Altrettanto importante è la soluzione dell'annoso problema connesso alla deducibilità dei costi inerenti l'utilizzo di veicoli da parte degli agenti o rappresentanti di commercio che svolgono la propria attività in forma associata o societaria, riconoscendosi, anche in tal caso, la deducibilità dei predetti costi nel limite dell'80 per cento. Tale innovazione è stata dettata dalla necessità di tener conto delle nuove realtà imprenditoriali che per lo svolgimento dell'attività di agenzia o di rappresentanza di commercio si sono strutturate in forma societaria al fine di meglio operare nel settore di appartenenza.

Nel disegno di legge viene disposto, altresì, l'indeducibilità totale dei componenti negativi relativi ad aeromobili da turismo, navi e imbarcazioni da diporto, eccetto nelle ipotesi di beni al cui scambio o alla cui produzione è diretta l'attività dell'impresa, ovvero di beni destinati ad essere utilizzati esclusivamente come strumentali nell'attività propria dell'impresa. Peraltro, tali caratteristiche escludono anche l'applicazione dei limiti di deducibilità nella misura del 50 per cento per le autovetture, gli *autocaravan*, i ciclomotori ed i motocicli.

Viene altresì stabilito che, per i veicoli per i quali è previsto il limite di deducibilità, detto limite non si applica qualora trattasi di beni adibiti ad uso pubblico, ovvero dati, per la maggior parte del periodo d'imposta, in uso promiscuo ai dipendenti.

Nel caso di esercizio in forma individuale di arti o professioni, la deducibilità dei predetti componenti negativi è ammessa limitatamente ad un solo veicolo, mentre se l'attività artistica o professionale è svolta da società e associazioni di cui all'articolo 5 del citato testo unico delle imposte sui redditi, la deducibilità stessa è consentita soltanto relativamente ad un veicolo per ogni socio o associato.

Articolo 3. - L'articolo 3 dispone l'entrata in vigore della legge il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

RELAZIONE TECNICA

Onere

L'onere previsto per il 1997 dalla proroga degli incentivi alla rottamazione per gli autoveicoli (articolo 1, comma 1), stimando in 200.000 unità l'anno i veicoli rottamati rientranti fisiologicamente nella fattispecie in oggetto e in 1,5 milioni di lire il contributo a loro spettante, è valutato pari a:

$$(200.000 \times 1.500.000) \times 3/12 = \text{circa } 75 \text{ miliardi di lire.}$$

Pertanto, per l'anno 1997 l'onere derivante dalle disposizioni del provvedimento in oggetto è valutato in circa 75 miliardi di lire.

Relativamente agli effetti previsti per il 1998, per il mese di gennaio, vigendo le stesse condizioni dell'ultimo trimestre 1997, la perdita di gettito può essere valutata in un terzo della perdita registrata nel periodo ottobre-dicembre 1997, pari quindi a circa 25 miliardi di lire.

Nel periodo febbraio-luglio 1998 gli incentivi in oggetto verranno correlati al consumo di carburante dell'autovettura di nuova immatricolazione acquistata a fronte della consegna dell'auto da rottamare. Stimando in 100.000 unità i veicoli rottamati rientranti nella fattispecie in oggetto, e prudenzialmente in lire 1,4 milioni il contributo medio a loro spettante, la perdita di gettito sarà pari a circa 140 miliardi di lire (100.000 x 1.400.000).

Relativamente agli autoveicoli a trazione elettrica e a metano, atteso il limitato numero di vendite, l'introduzione dell'incentivo non si ritiene suscettibile di produrre effetti significativi sul gettito per il 1997. Per il 1998 e gli anni seguenti, la perdita di gettito attribuibile a tale incentivo è stimata in 5 miliardi di lire annue.

Pertanto, l'onere per l'anno 1998, derivante dalle disposizioni del provvedimento, è complessivamente stimato in circa 170 miliardi di lire.

Copertura per l'anno 1997

Tenuto conto delle immatricolazioni di autovetture nuove nel primo semestre 1996 e delle previsioni di crescita dei consumi sottostanti al quadro macroeconomico, la domanda tendenziale di autovetture nuove, per il primo semestre 1997, è stimabile in circa 1 milione di unità. Dai dati riguardanti le immatricolazioni, risulta che nel primo semestre 1997 sono state immatricolate circa 1.312.000 autovetture nuove. La differenza, pari a circa 300.000 autovetture, è attribuibile agli incentivi alla rot-

tamazione 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, a fronte di un costo medio dell'incentivo stimabile mediamente 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 al 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 aggiuntive del primo semestre 1997 sono stimabili in circa 660 miliardi di lire. Si ritiene che a questa entrata aggiuntiva possa essere applicata la disposizione di cui al comma 8 del citato articolo 29, che prevede, in deroga alla vigente normativa contabile, la possibilità che la predetta maggiore entrata possa essere acquisita a reintegrazione dell'accantonamento di cui al comma 7 del medesimo articolo (capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1997).

Per motivi prudenziali, detta reintegrazione viene effettuata limitatamente all'importo necessario a coprire gli oneri derivanti dalla proroga (con modificazioni) dell'agevolazione in oggetto fino alla fine del 1997, sopra quantificato in 75 miliardi di lire.

Nota tecnica all'articolo 2

La norma in questione elimina la distinzione tra «auto di lusso» e gli altri autoveicoli ponendo un limite di deducibilità di lire 35 milioni per gli autoveicoli e gli *autocaravan*, 10 milioni per i motocicli e 5 milioni per i ciclomotori. La stima viene effettuata soltanto per gli autoveicoli in quanto hanno un peso preponderante e sono comunque rappresentativi dei mezzi di trasporto.

Il provvedimento prevede una perdita di gettito con riferimento alle autovetture «di lusso»; infatti le autovetture interessate a questo provvedimento, relativamente alle società di capitali (quelle ad alimentazione a benzina di cilindrata superiore a 2000 cc e quelle a gasolio di cilindrata superiore a 2500 cc) sono stimate in numero di 24.000 circa (percentuale media di autovetture «di lusso» immatricolate ogni anno = 3% e autovetture non strumentali in possesso delle società di capitali = 800.000).

Si considera l'importo di lire 35 milioni in quanto il costo medio di acquisto di un «auto di lusso» è di gran lunga superiore e si tiene conto del coefficiente fiscale di ammortamento (25 per cento annuo), pervenendo ad una stima di costo annuo deducibile pari a circa 105 miliardi di lire:

(lire 35 milioni x 24.000) x 25% = lire 210 miliardi, il 50% dei quali (lire 105 miliardi) risulterà deducibile.

A questo ammontare va aggiunto il costo derivante dalla deducibilità pari al 50% delle spese di manutenzione che si stimano pari a 3,5 milioni di lire per autovettura:

$$(\text{lire } 3,5 \text{ milioni} \times 24.000) \times 50\% = \text{lire } 42 \text{ miliardi.}$$

Supponendo un'aliquota media del 35%, la perdita di gettito annua ammonterebbe a:

$$(\text{lire } 105 \text{ miliardi} + \text{lire } 42 \text{ miliardi}) \times 35\% = \text{lire } 51 \text{ miliardi.}$$

Per quanto riguarda gli imprenditori individuali ed i lavoratori autonomi, le autovetture di «lusso» sono stimate in circa 60.000 (percentuale media di autovetture «di lusso» immatricolate ogni anno = 3% e autovetture non strumentali in possesso delle imprese individuali = 2.000.000).

Si considera l'importo di lire 35 milioni per le stesse considerazioni precedenti e, tenendo conto del coefficiente fiscale di ammortamento (25% annuo), si perviene ad una stima di costo annuo deducibile pari a circa 262 miliardi di lire:

$$(\text{lire } 35 \text{ milioni} \times 60.000) \times 25\% = \text{lire } 525 \text{ miliardi, il } 50\% \text{ dei quali (lire } 262 \text{ miliardi) risulterà deducibile.}$$

A questo ammontare va aggiunto il costo derivante dalla deducibilità pari al 50% delle spese di manutenzione che si stimano pari a lire 3,5 milioni per autovettura:

$$(\text{lire } 3,5 \text{ milioni} \times 60.000) \times 50\% = \text{lire } 105 \text{ miliardi.}$$

Supponendo un'aliquota media del 27%, la perdita di gettito annua ammonterebbe a:

$$(\text{lire } 105 \text{ miliardi} + \text{lire } 262 \text{ miliardi}) \times 27\% = \text{lire } 100 \text{ miliardi.}$$

Complessivamente la perdita di gettito è pari a lire 151 miliardi (51 + 100).

Di contro, le autovetture non di lusso di costo superiore a lire 35 milioni potranno essere dedotte solo fino al limite di tale importo. Il costo medio di tali autovetture si stima pari a 40 milioni di lire e per le società di capitali in numero di 96.000 (12% del parco vetture). Le minori deduzioni per ogni autovettura saranno quindi uguali alla differenza tra il costo attualmente deducibile e l'importo di lire 35 milioni. Utilizzando gli stessi parametri precedentemente indicati avremo:

$$(\text{lire } 5 \text{ milioni} \times 96.000) \times 25\% \times 50\% = \text{lire } 60 \text{ miliardi di minori quote di ammortamento deducibili.}$$

Supponendo un'aliquota media del 35%, l'aumento di gettito annuo ammonterebbe a:

$$\text{lire } 60 \text{ miliardi} \times 35\% = \text{lire } 21 \text{ miliardi.}$$

Per le persone fisiche il numero di autovetture si stima pari a 240.000 (12% del parco macchine):

$(\text{lire } 5 \text{ milioni} \times 240.000) \times 25\% \times 50\% = \text{lire } 150 \text{ miliardi di}$
minori quote di ammortamento deducibili.

Supponendo un'aliquota media del 27%, l'aumento di gettito annuo ammonterebbe a:

$\text{lire } 150 \text{ miliardi} \times 27\% = \text{lire } 41 \text{ miliardi.}$

Complessivamente l'aumento di gettito è pari a 62 miliardi di lire (21 + 41).

L'effetto netto del provvedimento è pertanto pari ad una perdita di lire 89 miliardi (-151 +62) su base annua.

La norma prevede, inoltre, la deducibilità dei costi dei veicoli da parte dei rappresentanti di commercio che svolgono la propria attività in forma associata nel limite dell'80% e riduce altresì all'80% la deducibilità dei costi sostenuti dai rappresentanti di commercio che svolgono l'attività come ditta individuale.

Dai dati delle dichiarazioni presentate nel 1993 i soggetti esercenti l'attività di agenzia o di rappresentanza di commercio sono pari a circa 235.000 come ditte individuali.

Supponendo per questa categoria un costo medio di acquisto di un auto pari a 32 milioni di lire, tenendo conto del coefficiente fiscale di ammortamento (25% annuo) e che la deduzione scende dal 100% all'80%, si perviene ad un'incremento di gettito pari a:

$(\text{lire } 32 \text{ milioni} \times 60.000) \times 25\% \times 30\% = \text{lire } 144 \text{ miliardi}$ aggiungendo a questi i costi derivanti dalle spese di manutenzione:

$(\text{lire } 32 \text{ milioni} \times 60.000 \text{ miliardi}) \times 10\% \times 30\% = \text{lire } 58 \text{ miliardi.}$

Supponendo un'aliquota media del 27%, la perdita di gettito annua ammonterebbe a:

$(\text{lire } 144 \text{ miliardi} + \text{lire } 58 \text{ miliardi}) \times 27\% = \text{lire } 54 \text{ miliardi.}$

Complessivamente la norma riguardante i rappresentanti di commercio comporta un aumento di gettito annuo di 88 miliardi di lire (+ 142 - 54).

Le due norme complessivamente comportano una sostanziale invarianza di gettito.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il contributo agli acquisti dei veicoli di cui all'articolo 29 del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, è riconosciuto, fino a lire 1.500.000, per quelli effettuati tra il 1° ottobre 1997 e il 31 gennaio 1998. Per gli acquisti di veicoli effettuati tra il 1° febbraio 1998 e il 31 luglio 1998 il predetto contributo è commisurato al consumo di carburante, certificato per 100 chilometri, nei limiti che seguono:

- a) fino a lire 1.250.000 per consumi compresi tra 7 e 9 litri;
- b) fino a lire 1.500.000 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 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, 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'onere 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.

Art. 2.

1. Al testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, nel titolo IV, recante «Disposizioni comuni», è inserito il seguente articolo:

«Art. 121-bis. - (*Limiti di deduzione dei costi e delle spese relativi ai mezzi di trasporto utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni*) - 1. I costi e ogni altro componente negativo relativi ai mezzi di trasporto utilizzati nell'esercizio di imprese, arti e professioni, ai fini della determinazione dei relativi redditi, sono deducibili secondo i seguenti criteri:

a) per l'intero ammontare relativamente:

1) agli aeromobili da turismo, alle navi e imbarcazioni da diporto, alle autovetture ed *autocaravan*, di cui alle lettere a) e m) del comma 1 dell'articolo 54 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ai ciclomotori e motocicli, alla cui produzione o al cui scambio è diretta l'attività dell'im-

presa ovvero utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività dell'impresa;

2) ai veicoli adibiti ad uso pubblico o dati in uso promiscuo ai dipendenti per la maggior parte del periodo d'imposta;

b) nella misura del 50 per cento, relativamente alle autovetture ed *autocaravan*, di cui al predetto articolo 54 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ai ciclomotori e motocicli, diversi da quelli indicati alla lettera a), numero 1). Tale percentuale è elevata all'80 per cento per i veicoli utilizzati dai soggetti esercenti attività di agenzia o di rappresentanza di commercio. Nel caso di esercizio di arti e professioni in forma individuale, la deducibilità è ammessa, nelle suddette percentuali, limitatamente ad un solo veicolo; se l'attività è svolta da società e associazioni di cui all'articolo 5, la deducibilità è consentita per un veicolo per ogni socio o associato. Non si tiene conto dell'ammontare del costo di acquisizione che eccede lire 35.000.000 per gli autoveicoli e gli *autocaravan*, lire 10.000.000 per i motocicli, lire 5.000.000 per i ciclomotori. I limiti predetti possono essere variati, in dipendenza delle variazioni dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e di impiegati verificatesi nell'anno precedente, con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato».

2. Al testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 dell'articolo 50, il comma 5-*bis* dell'articolo 54, il comma 5-*bis* dell'articolo 66, i commi 8-*bis* e 8-*ter* dell'articolo 67 sono abrogati;

b) nell'articolo 67, comma 10, primo periodo, le parole da: «per le imprese individuali» fino alla fine del periodo sono soppresse; nello stesso comma il secondo periodo è soppresso.

3. Le disposizioni del presente articolo hanno effetto a decorrere dal periodo d'imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 3.

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