

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 3620-A}

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE SPECIALE

COMPOSTA DEI DEPUTATI

BALDANI GUERRA, BARONI, BASSI, BIAGGI FRANCAANTONIO, BIAGGI NULLO, BIANCHI FORTUNATO, BIANCHI GERARDO, Busetto, CARRA, CASTELLUCCI, CORONA GIACOMO, CURTI IVANO, CUTTITA, DELFINO, DE MARZI FERNANDO, DIETL, DOSSETTI, FABBRI FRANCESCO, FERRARI AGGRADI, FERRI GIANCARLO, GALLUZZI VITTORIO, GELMINI, GESSI NIVES, GOLINELLI, GUARRA, HELFER, LIZZERO, LORETI, MARZOTTO, MONTANTI, PASSONI, PICCINELLI, RAFFAELLI, RIGHETTI, RINALDI, RUSSO CARLO, SCOTONI, SCRICCILO, SERONI, SILVESTRI, TOGNONI, VEDOVATO, VIANELLO, ZUCALLI, ZUGNO

(RELATORE FABBRI FRANCESCO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 2 dicembre 1966 (Stampato n. 1917)

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE FINANZE
(PRETI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO
(PIERACCINI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(TREMELLONI)

COL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(REALE ORONZO)

COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO
(ANDREOTTI)

E COL MINISTRO DEL COMMERCIO CON L'ESTERO
(TOLLOY)

*Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera
il 3 dicembre 1966*

Conversione in legge del decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913, recante modificazioni al regime fiscale delle benzine speciali diverse dall'acqua raggia minerale, della benzina e del petrolio diverso da quello lampante nonchè dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione

Presentata alla Presidenza il 14 dicembre 1966

ONOREVOLI COLLEGHI ! — I gravissimi eventi che, ai primi di novembre, hanno funestato molte province d'Italia provocando, oltre a perdite di vite umane, danni ingenti, ma non ancora esattamente valutabili, alle case di abitazione, alle infrastrutture, ad opere pubbliche varie, ad ogni settore di attività e al patrimonio culturale e artistico di città come Firenze e Venezia, hanno richiamato l'attenzione di tutti i responsabili della vita pubblica sull'urgenza di ripristinare le normali condizioni di vita nelle zone colpite, e di garantire le necessarie difese contro il pericolo che si abbiano a ripetere simili calamità.

Oltre ai problemi più gravi e di maggiore portata che le alluvioni hanno proposto, come il necessario riordinamento del sistema idrogeologico del territorio nazionale, vi sono quelli del pronto soccorso e degli interventi adatti ad assicurare la ripresa di tutte le attività interrotte.

Per risolvere con la dovuta gradualità ed urgenza l'arduo problema della difesa del suolo il Governo ha già proposto delle modifiche al programma quinquennale di sviluppo ora all'esame del Parlamento.

Per i problemi degli interventi immediati invece ha provveduto mediante decreti-legge.

Il primo provvedimento adottato — il decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913 — ora al nostro esame per la conversione in legge, è di carattere fiscale, e mira ad acquisire i mezzi

zi finanziari per far fronte agli oneri derivanti dagli indispensabili interventi. Esso modifica il regime fiscale delle benzine e di altri prodotti petroliferi, apportando un aumento temporaneo all'imposta di fabbricazione e alla corrispondente sovrimposta di confine nelle seguenti misure:

a) per le benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale, per la benzina e per il petrolio diverso da quello lampante l'imposta passa da lire 10.685 a lire 11.990 il quintale;

b) per il prodotto denominato « jet-fuel JP 4 » destinato all'Amministrazione della difesa l'imposta passa da lire 1.068,50 a lire 1.199 il quintale, relativamente al quantitativo eccedente il contingente annuo di 18.000 tonnellate, sulle quali è dovuta l'imposta nella misura normale per la benzina;

c) per i gas di petrolio liquefatti per autotrazione da lire 4.350 a lire 4.890 il quintale.

Detti aumenti sono stati calcolati in modo da realizzare un aumento di lire 10 al litro del prezzo di vendita della benzina di tipo normale e super, tenuto anche conto dell'incidenza dell'I.G.E. gravante sul prezzo del prodotto nella misura del 4,20 per cento.

Le variazioni introdotte si possono così indicare:

per la benzina normale (densità di ragguaglio peso/volume 0,725):

	Per litro	
	prima dell'aumento	dopo l'aumento
Costo industriale	L. 27,91	28,03
Imposta di fabbricazione	» 77,47	86,93
I.G.E.	» 4,62	5,04
	<u>L. 110 —</u>	<u>120 —</u>

per la benzina super (densità di ragguaglio peso/volume 0,740):

	Per litro	
	prima dell'aumento	dopo l'aumento
Costo industriale	L. 35,89	35,81
Imposta di fabbricazione	» 79,07	88,73
I.G.E.	» 5,04	5,46
	<u>L. 120 —</u>	<u>130 —</u>

IV LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Pare opportuno ricordare che, nonostante l'aumento, il prezzo della benzina rimane tra i più bassi dell'ultimo decennio, anche senza tener conto dell'intervenuta diminuzione del potere d'acquisto della moneta.

L'aumento inoltre è contenuto entro limiti tali per cui non si ritiene che si debbano risentire effetti dannosi sui consumi o ripercussioni rilevanti sull'andamento dei prezzi. Infatti l'andamento dei consumi della benzina in Italia nell'ultimo decennio è stato molto più in-

fluenzato dalle condizioni generali dell'economia del Paese che dalle successive variazioni del regime fiscale, fatta l'unica eccezione dell'aumento invero straordinario stabilito il 23 novembre 1956 (fatti di Suez), che portò il prezzo a lire 142 e 152 rispettivamente per la benzina normale e la super. Ciò si può rilevare dalla tabella che si riporta, ricavata dai dati contenuti in una pubblicazione del Ministero delle finanze - Direzione generale delle dogane e imposte di fabbricazione:

Consumi di benzina in Italia e introiti delle imposte di fabbricazione sulla stessa dal 1956 al 1966.

	Consumi (in migliaia di quintali)	Incremento sull'anno precedente (%)	Imposta di fabbricazione (in milioni di lire)
1956	14.370	—	154.392
1957	15.704	9,3	162.458
1958	18.776	19,5	189.595
1959	21.205	12,9	221.251
1960	25.252	19,1	234.882
1961	31.031	22,9	265.593
1962	37.867	22 -	326.714
1963	46.078	21,7	397.809
1964	53.957	17,1	550.650
1965	59.420	10,1	617.826
1966 (*)	64.800	9,3	661.372

(*) Consuntivo 9 mesi + previsione.

Circa il ricavo realizzabile si ritiene che, in rapporto al consumo prevedibile di benzina per il periodo di validità del provvedimento,

e cioè dal 10 novembre 1966 al 31 dicembre 1968, esso si aggiri intorno ai 200 miliardi di lire, così determinabili:

A) Per la benzina:

Anno 1966 consumo circa 8.500.000 quintali per lire 1.305 di aumento il quintale	L. 11.000.000.000
Anno 1967 consumo circa 67.000.000 quintali per lire 1.305 di aumento il quintale	» 87.500.000.000
Anno 1968 consumo circa 72.000.000 quintali per lire 1.305 di aumento il quintale	» 94.000.000.000
	<hr/>
	L. 192.500.000.000
cui vanno aggiunti circa	» 8.250.000.000
per l'applicazione dell'I.G.E. sul nuovo prezzo.	
TOTALE	L. 200.750.000.000

B) Per le benzine speciali lire 32.261.000;

C) Per il « jet-fuel JP 4 » lire 195.387.000.

La stima, come si può facilmente rilevare, in relazione all'andamento dei consumi, è condotta con criterio prudenziale. È molto probabile che il gettito derivante dall'aumento delle imposte sia alquanto maggiore.

Dagli aumenti è esclusa la benzina per i turisti stranieri, il cui prezzo, per evidenti motivi connessi allo sviluppo del settore, rimane invariato.

Onorevoli colleghi, nel corso del dibattito in seno alla Commissione speciale gli interventi hanno avuto prevalentemente come oggetto, più che il provvedimento in sé, l'indirizzo generale seguito dal Governo nell'affrontare i problemi aperti dalle alluvioni, sia per il modo con cui sono reperiti i mezzi di finanziamento sia per i criteri secondo cui si provvede al ripristino dei beni distrutti e alla ripresa delle attività nelle zone danneggiate.

Alcuni commissari di minoranza hanno affermato che l'aumento del prezzo della benzina viene a colpire nella maggior parte cittadini che usano i veicoli come mezzo di lavoro, mentre altri hanno osservato che, neppure in questa calamità straordinaria, il Governo ha saputo staccarsi dalla sua tradizionale politica di sostegno del capitale.

Sono stati indicati come provvedimenti alternativi da parte liberale, il ricorso ad un

prestito nazionale od estero e il rallentamento del programma di costruzioni autostradali in atto e, da parte comunista, l'utilizzo della sovrabbondante liquidità bancaria, l'imposta progressiva straordinaria sul patrimonio, il ripristino della cedolare d'acconto, la riduzione delle spese militari e di quelle per il piano delle autostrade, un prestito nazionale, e la temporanea riduzione della nostra quota di partecipazione al fondo monetario internazionale.

Il relatore di maggioranza, nel ribadire il carattere fiscale del provvedimento, ne raccomanda la sollecita approvazione perché esso consente, a differenza di altri suggeriti, il reperimento di mezzi di finanziamento notevoli con un sistema di accertamento e riscossione semplicissimo e praticamente senza aumenti di costo. Al momento della sua emanazione come decreto-legge non è stato male accolto dai consumatori, i quali comprendono come, nell'ora difficile che il Paese sta attraversando; la solidarietà verso le popolazioni così duramente colpite rappresenti un dovere di tutti i cittadini.

FABBRI FRANCESCO, *Relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 9 novembre 1966, n. 913, recante modificazioni al regime fiscale delle benzine speciali diverse dall'acqua regia minerale, della benzina e del petrolio diverso da quello lampante nonché dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione.

TESTO

DELLA COMMISSIONE

ARTICOLO UNICO.

Identico.