

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 1628-A)

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

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE ZUGNO)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro delle Finanze

di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

col Ministro del Tesoro

e col Ministro dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 APRILE 1974.

---

Conversione in legge del decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103,  
concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi

---

Comunicata alla Presidenza il 22 maggio 1974

---

ONOREVOLI SENATORI. — Come è noto il decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14, nonostante la tempestiva discussione ed approvazione in sede referente, e dopo che il sottoscritto, in data 21 marzo 1974 comunicava la relativa relazione per conto della Commissione finanze e tesoro, non ha potuto essere convertito nel prescritto termine costituzionale per le note eccezionali situazioni, dovute soprattutto alla celebrazione del *referendum*, che hanno determinato una sospensione dei lavori parlamentari.

Poichè le ragioni che avevano determinato l'emanazione del citato decreto-legge non solo continuano a sussistere, ma alcune si sono aggravate, il Governo, con altro decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103 (cioè allo scadere dell'efficacia del decreto-legge n. 14 del 1974) si è trovato nella necessità « di confermare l'imposizione fiscale stabilita con il decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14 » presentando al Senato un altro disegno di legge n. 1628 per la conversione in legge.

La Commissione finanze e tesoro ha dovuto quindi riprendere in esame il problema confermando, in linea di massima, nei confronti del decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103, la posizione già assunta verso il decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14.

Il relatore ritiene, quindi, di poter riproporre in linea generale la relazione già presentata all'Aula sul disegno di legge n. 1531 con alcune variazioni dovute particolarmente all'intervento fatto in Commissione dall'onorevole ministro De Mita circa specifiche richieste avanzate da tutte le parti politiche soprattutto in merito alla determinazione dei prezzi del greggio.

Già nella relazione al disegno di legge n. 1531 avevo rilevato come la Commissione finanze e tesoro prima di iniziare l'esame del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi, ha affrontato una lunga discussione su tutta la vasta problematica dei costi del petrolio greggio, della loro determinazione, dei problemi della nostra eco-

nomia ad esso connessi; ma in modo particolare tutti i Commissari si sono posti il problema (anche se la maggioranza avvertiva che non era quella la sede più appropriata) della corrispondenza dei prezzi agli effettivi costi del mercato della materia prima, dei relativi trasporti, delle spese di raffinazione e di distribuzione. In sostanza, si sarebbe desiderato chiarire tutti quegli aspetti che tanto turbamento hanno determinato intorno ai problemi del petrolio nell'opinione pubblica: si chiedeva in particolare che prima dell'esame del disegno di legge in questione i Ministri dell'industria, del bilancio e delle finanze fornissero precisazioni sulla veridicità e sulla validità degli elementi di costo considerati a base per la determinazione dei prezzi finali.

Certo le manovre speculative, gli imboscamenti di prodotti, i margini di profitto di cui godono le compagnie multinazionali (privilegiate, importando il greggio di proprietà, rispetto a tutti gli altri operatori che acquistano petrolio greggio al prezzo di mercato — *market price* —), speculazioni che sono oggetto di indagini della Magistratura e della stessa Commissione inquirente parlamentare (a dimostrare come il Parlamento non sia secondo a nessuno a far luce sugli avvenimenti ed a colpire in qualunque direzione ed a qualunque livello nel caso di accertate responsabilità) e che la stampa ha coralmemente denunciato, esigono una esposizione e una discussione nell'Aula del Parlamento, ampia, particolareggiata e documentata di tutta la situazione, della formazione dei prezzi, dell'andamento sui vari mercati internazionali delle materie prime, dei trasporti, eccetera, e dei prezzi finali praticati nei vari Paesi europei al netto delle imposte (solo così potendosi considerare omogenei e quindi comparabili).

Il Parlamento ha il dovere di dire come sia al di sopra di ogni sospetto e sia in grado di dare tutte le garanzie di obiettività e di verità e di essere veramente e sempre il garante delle istituzioni democratiche e repubblicane e come sia nell'interesse di tutta la società italiana, di tutto il popolo italiano, che si ristabilisca quel clima di collabo-

razione e di rispetto di competenze, di armonia tra i vari poteri dello Stato, ognuno impegnato, nel suo ambito, a realizzare con equità e giustizia i compiti che per istituzione gli competano.

Non dimentichi il Parlamento che quando il popolo diventa nemico dei governanti, diventa ben presto anche nemico della Costituzione (Montesquieu).

Dunque maggioranza e opposizione, egualmente responsabili verso le istituzioni, sono ben d'accordo su questa esigenza, ma la maggioranza ritiene che il problema, veramente delicato e complesso, debba essere affrontato non incidentalmente in occasione di un aumento delle imposte di fabbricazione, ma specificamente, totalmente ed esclusivamente nella sede più propria e solenne, cioè in Aula: e l'occasione è già stata scelta dallo stesso Presidente del Consiglio, onorevole Rumor, impegnandosi a rispondere ad alcune interpellanze che opportunamente varie parti politiche hanno già presentato.

Ho già rilevato tuttavia come il ministro Colombo (sia pure durante la crisi e come Ministro delle finanze e gli va dato per questo un particolare grazie) non ha esitato a venire in Commissione e a dare alcuni chiarimenti, giustamente limitandosi al campo fiscale e alle ragioni che hanno indotto il Governo ad aumentare l'imposta di fabbricazione.

Ora anche il Ministro dell'industria, onorevole De Mita, ha potuto fare alla Commissione una interessante relazione, particolarmente sulla formazione dei prezzi dei prodotti petroliferi: preciserò in seguito gli elementi forniti dal Ministro che, dico subito, dimostrano come il Governo italiano abbia agito in questo delicatissimo settore con una duplice finalità:

1) garantire i prodotti energetici alle nostre industrie e al mantenimento del livello occupazionale;

2) riconoscendo ai petrolieri un prezzo che è stato in un primo tempo pari al prezzo più basso applicato dai Paesi europei e, successivamente, un prezzo pari a quello medio praticato dai Paesi europei.

Io credo tuttavia che non è possibile presentare e illustrare questo provvedimento senza tener conto:

1) della crisi petrolifera che ha investito tutto il mondo occidentale e più duramente l'Italia (anche per le difficoltà economiche e monetarie che sta attraversando);

2) che questo provvedimento concerne una parte dell'aumento apportato dal 21 febbraio 1974 al prezzo dei prodotti petroliferi (è noto che oltre il decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14, è stato emanato il provvedimento CIP n. 8/1974 del 20 febbraio 1974 che aumenta tutti i prezzi dei prodotti petroliferi, anche dove l'imposta di fabbricazione non è stata modificata o che sono esenti da imposta di fabbricazione).

*Crisi petrolifera.* — Naturalmente in questa sede è necessario e sufficiente indicare le linee generali della crisi petrolifera che ha investito tutti i Paesi occidentali industrializzati e particolarmente l'Italia, tutto il suo apparato produttivo senza dire della bilancia commerciale e dei pagamenti.

Proprio la crisi petrolifera, intesa non tanto come quantità di greggio disponibile (specie dopo le decisioni del mondo arabo di abolire l'embargo verso gli USA, verso la Germania e verso l'Italia) ma come livello altissimo dei costi, rende la nostra situazione la più difficile del dopoguerra.

Ci eravamo abituati all'energia facile, senza limitazioni, a basso costo e quindi anche a facili dispersioni: tanto ce n'era sempre, e il costo non consigliava, nè stimolava, in alcun modo, la ricerca di fonti alternative, nè di economie, nè il recupero di tanta energia dispersa (come ad esempio il calore delle centrali termoelettriche disperso nell'ambiente come inquinamento termico, che invece potrebbe essere utilizzato per il riscaldamento delle città). È stato giustamente detto che dal punto di vista del bilancio energetico la società tecnologica non vive del reddito, ma si mangia il capitale.

La realtà è che la nostra società, sempre più fondata sull'energia, ha sempre maggiormente ricercato ed utilizzato il petrolio come più facile per i trasporti, più comodo per

l'uso, più conveniente nei costi e forse perchè inavvertitamente abbiamo un po' tutti i Paesi industrializzati subito la pressione delle grandi compagnie petrolifere.

Sta di fatto che l'Italia consuma circa 130 milioni di tep (tonnellate equivalenti petrolio), coperte per il 74 per cento da petrolio greggio, per il 10 per cento da gas naturale, per l'8 per cento da combustibili e per l'8 per cento da energia elettrica primaria.

L'Italia consuma mediamente 90 milioni di tonnellate di petrolio, ma ne importa e ne raffina ben 123 milioni: è quindi il Paese più forte importatore di greggio, come è il più forte esportatore di prodotti raffinati.

E le previsioni per il futuro sono in continuo aumento e si indica il fabbisogno energetico italiano in 230 milioni di tep per il 1980 (cioè fra sei anni... un aumento di oltre il 75 per cento) e di 310 milioni di tep per il 1985 (cioè fra 10 anni circa... un aumento del 140 per cento).

È stato giustamente osservato che, per poter consentire uno sviluppo sostenibile nel futuro, la società tecnologica dovrebbe poter disporre di fonti di energia inesauribili.

Ora, è vero che nulla che all'uomo diventi nel tempo necessario è negato dalla Provvidenza, ma... guadagnerai il pane col sudore della fronte, è stato detto, e l'uomo che aveva creduto di adagiarsi nella comoda infinita disponibilità del petrolio e a bassi costi, è richiamato violentemente alla realtà e si trova costretto ad impiegare tutti i suoi sforzi, tutta la sua intelligenza, verso altre direzioni di cui la natura è prodiga, come i flussi provenienti dalle maree, dalle eruzioni geotermiche, dalle radiazioni solari, senza parlare delle grandi possibilità offerte dall'energia nucleare. È una grande opera di riconversione che tutte le nazioni più progredite sono chiamate a compiere e forse ne deriveranno trasformazioni economiche e sociali di una vastità e profondità che ora non possiamo minimamente immaginare: certo l'epoca del petrolio facile ha lasciato nella miseria troppa parte del mondo... perfino la più parte dei paesi produttori.

La crisi quindi del petrolio, scoppiata in tutta la sua drammaticità con la guerra del Kippur e per ragioni immediatamente poli-

tiche, ha invece radici ben più lontane e ben più razionali.

Diceva Fernand Spaak (Direttore generale dell'Energia presso la CEE) che oggi il consumo mondiale di idrocarburi copre il 55 per cento del fabbisogno energetico (nei Paesi più industrializzati sale al 72 per cento dei consumi di energia) e che si prevede, in relazione alla limitatezza delle riserve, che coprirà nel 2000 il 40 per cento, ma aggiungeva che il petrolio è il meno abbondante dei combustibili fossili.

Si spiega così anche (oltre i noti elementi connessi alla svalutazione delle monete dei Paesi più sviluppati) la lunga battaglia condotta dai Paesi produttori per conquistare, con una posizione di forza nei confronti dei Paesi consumatori e delle compagnie multinazionali, anche la possibilità di ridurre gradualmente lo sfruttamento delle loro riserve e nello stesso tempo migliorare e aumentare le loro entrate.

È una lunga storia che comincia con la Conferenza dell'OPEC nel 1960 che ha definito in termini nuovi i rapporti tra gli Stati produttori e le compagnie multinazionali, i due primi fondamentali accordi (quello di Teheran e quello di Tripoli) per l'aumento delle imposte e dei « *posted prices* » (cioè dei prezzi di riferimento del greggio per il calcolo delle imposte e delle *royalties*) come l'accordo del gennaio 1972 per il recupero della svalutazione del dollaro e l'accordo dell'ottobre 1972 di New York sulla partecipazione progressiva degli Stati produttori nello sfruttamento delle risorse, con clausole che prevedono che i Paesi produttori diverranno entro il 1983 proprietari del 51 per cento del petrolio estratto nei loro Paesi.

Ma la situazione precipita, come noto, con la guerra del Kippur per cui nel giro di pochi mesi i Paesi arabi decidono in sintesi:

- 1) la riduzione (verso alcuni Paesi addirittura l'embargo) delle disponibilità di greggio ad un livello inferiore ai fabbisogni;
- 2) un vertiginoso aumento dei prezzi (nell'ottobre 1973 del 70-80 per cento, nel dicembre 1973 del 100 per cento, portandolo nel gennaio 1974 ad un livello « di tre o

quattro volte rispetto ai prezzi di un anno fa » (Giorgio Ruffolo).

Così il mercato, che dal 1950 al 1970 era diventato favorevole agli importatori, dal 1970 e specie dal 1973 diventa decisamente favorevole ai Paesi produttori e purtroppo con loro anche alle compagnie multinazionali, in quanto è ben noto come aumentando il prezzo del greggio aumenta anche il profitto lordo delle compagnie che dispongono ancora di una quota in proprietà del petrolio estratto e che sanno bene « che gli Stati produttori diventeranno sempre più padroni del loro petrolio » (Ruffolo) e forse, proprio per questo, sono state le prime ad avvertire anche la necessità di aprire e di sfruttare altre fonti energetiche e stanno trasferendo « importanti risorse finanziarie dal settore petrolifero in altri settori delle fonti di energia, cioè nel campo degli idrocarburi non convenzionali e nel campo dell'energia nucleare » (Ruffolo).

Proprio Giorgio Ruffolo, ai fini di ridare un assetto stabile ed ordinato (indubbiamente occorrerà almeno un decennio) ai meccanismi del mercato internazionale, avverte la esigenza « di una politica che si proponga di inserire in forma permanente i Paesi consumatori nel giro delle forze operanti sul mercato petrolifero ».

Vedremo come l'Italia, dove l'ENI e con vedute da pioniere il suo primo presidente onorevole Enrico Mattei hanno già svolto una energica ed illuminata azione, abbia ancora un ruolo non secondario da compiere in questo campo.

*Illustrazione del provvedimento.* — Il provvedimento all'esame è una parte di quello più vasto e completo realizzato col documento CIP n. 8/1974 del 20 febbraio 1974 che ha aumentato tutti i prezzi dei prodotti petroliferi, mentre il decreto-legge che si propone di convertire in legge concerne soltanto l'aumento dell'imposta di fabbricazione su alcuni prodotti petroliferi. Detto decreto-legge aumenta infatti l'imposta di fabbricazione (e la corrispondente sovrimposta di confine che si applica per i prodotti esteri)

sulla benzina e sui prodotti ad essa fiscalmente assimilati.

L'aumento è stato determinato in lire 2.546 al quintale, per cui l'aliquota di imposta di fabbricazione passa da lire 15.679 a lire 18.225 al quintale tanto per la benzina super che per la normale.

L'imposta di fabbricazione che era di lire 15.482 al 31 dicembre 1972 e che è stata ridotta (per evitare l'aumento del prezzo al consumo in seguito all'entrata in vigore dell'IVA) a lire 13.893 al quintale dal 1° gennaio 1973, è stata poi aumentata a lire 15.679 dal 30 settembre 1973: quindi dal 31 dicembre 1972 l'imposta di fabbricazione sulla benzina ha subito un aumento del 31 per cento circa, mentre l'aumento del prezzo al consumo risulta aumentato del 60 per cento (cioè da lire 162 a lire 260 per la super).

L'aumento poi per litro — sulla base del provvedimento all'esame — è pari a lire 18,84 per la benzina super e a lire 16,64 per la benzina normale. Da notare che la diversa incidenza per i due tipi di benzine è dovuta al diverso peso specifico, che è di 0,740 per la super e di 0,715 per la normale.

Si discute se sia opportuno applicare una diversa tassazione per i due tipi di benzine — super o normale — anche in relazione all'enorme sproporzione di consumo dei due tipi di benzina, ma il fatto che esistano ben 40.000 punti di vendita in Italia e riescano quindi difficili i controlli, nonchè il dubbio che già ci siano casi in cui si fanno miscele di benzina normale e super, consigliano di evitare una differenziazione anche nella tassazione che diventerebbe un incentivo a frodare e l'utente e il fisco.

L'aumento del prezzo di vendita per la benzina super è stato però di lire 60 al litro (da lire 200 a lire 260 al litro), per la benzina normale di lire 57 al litro (da lire 190 a lire 247 al litro).

Ciò si è verificato perchè, oltre al predetto aumento d'imposta di fabbricazione, si è avuto un *aumento dei costi* nella misura accertata dal CIP ed un *aumento dell'IVA* in conseguenza della maggiorazione del prezzo di vendita.

## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

In particolare, si sono avuti i seguenti aumenti:

	Benzina super	Benzina normale
Prezzo alla data del 20 febbraio 1974 (per litro) . . . . .	200,00	190,00
Aumento I.F. . . . .	18,84	16,64
Aumento IVA . . . . .	6,43	6,10
Aumento costi . . . . .	34,73	34,26
	260,00	247,00

La composizione dei prezzi di vendita per la benzina super e per la benzina normale, a seguito del decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14, è la seguente:

	Benzina super		Benzina normale	
	Lire/q.le	Lire/lt.	Lire/q.le	Lire/lt.
Imposta di fabbricazione . . . . .	18.225	134,86	18.225	130,31
IVA . . . . .	3.764	27,86	3.701	26,46
	21.989	162,72	21.926	156,77
Totale oneri fiscali . . . . .	21.989	162,72	21.926	156,77
Costo . . . . .	13.146	97,28	12.619	90,23
	35.135	260,00	34.545	247,00
TOTALE . . . . .	35.135	260,00	34.545	247,00

In particolare, gli oneri fiscali sono così aumentati:

Benzina super (per litro)		Benzina normale (per litro)	
I.F.: da lire 116,02	} (+ 18,84)	da lire 113,67	} (+ 16,64)
a lire 134,86		a lire 130,31	
IVA: da lire 20,36	} (+ 6,43)	da lire 20,30	} (+ 6,10)
a lire 26,46		a lire 26,46	
Totali aumenti: (I.F. + IVA) = (Lire 25,27)		(Lire 22,74)	

Oltre alla benzina ed ai prodotti ad essa fiscalmente assimilati (benzine speciali diverse dall'acqua ragia, petrolio diverso da quello lampante) il decreto-legge n. 14 ha aumentato l'aliquota per il prodotto jet-fuel JP4, destinato all'Amministrazione della Difesa, che è pure assimilato fiscalmente alla benzina; per questo prodotto vige l'aliquota ridotta ad un decimo di quella normale sul quantitativo eccedente le tonnellate 18.000 sulle quali si riscuote l'aliquota normale.

Altra aliquota aumentata è quella prevista per i GPL per autotrazione. L'aumento è stato eguale a quello della benzina (lire

2.546 il quintale e quindi è passata da lire 10.826 a lire 13.372 il quintale), trattandosi di un prodotto sostitutivo della benzina.

L'aumento è pari a lire 14,20 al litro considerando che il peso specifico del GPL è 0,560 (infatti lire 25,46 × 0,560 = L. 14,26).

Come noto i GPL trovano largo impiego come combustibili (il consumo in questo caso è di oltre 11 milioni di quintali contro solo 4 milioni circa di consumi per autotrazione): ora l'imposta di fabbricazione è di lire 74,88 per i GPL per autotrazione è di sole lire 11,20 per i GPL impiegati nella

## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

combustione e questa aliquota non è stata aumentata.

Come non è stata modificata l'imposta di fabbricazione sul petrolio per uso illuminante e per riscaldamento, sul gasolio per uso riscaldamento e sugli oli combustibili, fluidi, semifluidi e densi per forni e caldaie che come noto hanno una esigua imposta di fabbricazione: lire 50 il quintale; e si tratta di oltre il 50 per cento dei prodotti petroliferi che interessano direttamente la produzione.

*Perchè del provvedimento.* — Come si è visto, i prezzi della benzina e delle benzine speciali e del GPL hanno subito due distinti aumenti: uno per l'aumento del costo del greggio e di altri costi per raffinazione, trasporto, eccetera, ed un secondo aumento come sopra precisato per l'imposta di fabbricazione oltrechè per l'IVA conseguente all'aumentato prezzo di vendita.

Le ragioni dell'aumento in relazione a maggiori costi delle materie prime (senza entrare nel merito della congruità o meno) sono strettamente connesse e quindi inevitabili in una economia di libero mercato: vedremo — ripeto, senza la pretesa di esaurire la materia, anche mancandomene la possibilità e non essendo questa la sede (che comunque sarebbe propria della Commissione industria) — alcune cause generali di tale aumento, del resto praticato in tutti i Paesi del mondo occidentale.

Ma col provvedimento in esame, si è disposto un aumento del peso fiscale proprio sulla benzina e sui prodotti fiscalmente ad essa assimilati per particolari considerazioni:

a) anzitutto per « realizzare maggiori entrate fiscali per poter far fronte alle esigenze del Bilancio », come precisato nella relazione governativa al disegno di legge in esame.

Considerando infatti un consumo per il 1974 di litri 12 miliardi per la benzina super e di litri 2 miliardi per la normale, il maggior gettito dell'imposta di fabbricazione relativa si può valutare per il corrente anno 1974 (poco più di 10 mesi) in lire 220 miliardi; per il GPL, il cui consumo per autotrazione (l'unico GPL per cui si è aumentata l'imposta di fabbricazione) è di chilogrammi

408 milioni (= tonnellate 408 mila) il maggior gettito previsto per il 1974 è di lire 8 miliardi.

Si prevede inoltre, in seguito all'aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi, un aumento dal 21 febbraio al 31 dicembre 1974 di lire 175 miliardi per l'IVA. Quindi per il 1974 si prevede un aumento di entrate di 403 miliardi.

Per il 1975, considerando stazionari i consumi, si prevede un maggior gettito di lire 260 miliardi per IF (imposta di fabbricazione) sulle benzine, di lire 10 miliardi sul GPL e di lire 210 miliardi per l'IVA. In totale per il 1975 si prevede un maggior gettito di lire 480 miliardi.

Tali maggiori entrate — specie per il 1974 — non significano una riduzione del disavanzo, ma considerato che il bilancio preventivo è stato redatto nel maggio-giugno 1973, quando non era ipotizzabile una così grave crisi petrolifera e le entrate erano calcolate sulla base di maggiori consumi medi annui del 12 per cento circa, dette maggiori entrate devono coprire anche il minor incremento dei consumi: si calcola infatti che l'austerità con le sue restrizioni di consumo dei carburanti possa comportare una riduzione media mensile del gettito di 30 miliardi almeno (= lire 360 miliardi annui).

Quindi la maggiore IF e il maggior gettito dell'IVA sono destinati anzitutto a coprire la riduzione di entrate già previste per il corrente anno nei capitoli 1409 e 1410 del bilancio di entrata del Tesoro.

I comunisti hanno preannunciato in Commissione un emendamento con cui l'IF verrebbe ridotta da lire 18.225 a lire 16.952 il quintale: in questo modo la maggiore entrata toccherebbe circa 15 miliardi al mese, cioè non coprirebbe che la metà delle minori entrate previste.

Peggiori sarebbero poi le conseguenze se si fosse accolto l'altro emendamento comunista per cui i prezzi al consumo dei prodotti petroliferi (in previsione di un eventuale razionamento e per la parte assegnata ad ogni utente) dovrebbero tornare al prezzo vigente prima del 20 febbraio 1973 cioè a lire 162 per la super e a lire 152 per la normale. Poichè l'aliquota di imposta scenderebbe a lire 65 circa il litro (senza tener conto che si

perderebbero altre lire 12 circa per litro per IVA) si perderebbero su circa due terzi della benzina venduta (press'a poco tale sarebbe la quantità spettante per razionamento: una media di litri 50-60 al mese per utente), si perderebbero — ripeto — lire 100 circa il litro (+ lire 12 per IVA) che dovrebbero essere recuperate su un solo terzo della benzina *attualmente* consumata, con l'effetto di portare la benzina cosiddetta libera ad almeno lire 500 il litro... che nessuno praticamente acquisterebbe, con danni incalcolabili per l'erario.

Bisogna infatti considerare che il maggior gettito dell'IF sugli oli minerali è dato dalla benzina, che pur costituendo il 15 per cento dei prodotti petroliferi consumati in Italia, dà un gettito pari all'80 per cento dell'IF di tutti i prodotti raffinati, mentre il gasolio per autotrazione rappresenta in quantità il 20 per cento e dà un gettito pari al 10 per cento circa e gli oli combustibili e i lubrificanti, che rappresentano in quantità il 50 per cento, danno un gettito pari all'1,70 per cento;

b) ma le maggiori entrate si inquadrano altresì in una politica di bilancio (specie di cassa), di lotta all'inflazione e di contenimento del *deficit* della bilancia commerciale.

Questo provvedimento si inserisce certamente nel contesto di una tendenza ad un graduale riequilibrio del bilancio dello Stato e dei conti con l'estero: e a tal fine è provvedimento, pesante sì, ma purtroppo necessario.

Basta ricordare, per rendersene conto, le quattro amare verità enunciate dall'onorevole La Malfa alla Camera dei deputati il 19 febbraio 1974:

1) l'Italia è il Paese che compatibilmente al reddito nazionale ed anche in assoluto, ha il maggior disavanzo di cassa che i Paesi industrializzati possano registrare;

2) è il Paese che a causa degli squilibri monetari ha fatto il maggior ricorso a prestiti;

3) è il Paese che ha aumentato la base monetaria con conseguenze sulla moneta e sui prezzi;

4) è il Paese che ha fatto registrare nel 1973 il più alto aumento dei prezzi e nel 1974 si accinge a fare altrettanto.

Nel 1972 e nel 1973 (almeno nei primi otto mesi) si è creduto di curare i mali che andavano addensandosi sulla nostra economia, dimenticando le leggi del libero mercato, lasciando invariati i prezzi dei prodotti petroliferi: il risultato è stato che il disavanzo di cassa del bilancio dello Stato del 1973 è salito a L. 7.645 miliardi e per il 1974 il disavanzo previsto prima in lire 7.400 miliardi si è dovuto ora aggiornarlo a ben 9.200 miliardi (con un ulteriore aumento del 25 per cento).

Del resto è risaputo che prima dell'aumento del greggio per l'Italia si prevedeva un *deficit* della bilancia energetica di circa 1 miliardo di dollari; mentre ora si prevede un *deficit* della bilancia energetica di circa 5-6 miliardi di dollari (di poco inferiore al totale delle riserve valutarie italiane che in un solo anno e per un solo prodotto importato sarebbero così vanificate).

Gli è che non solo la stabilità della lira sarebbe definitivamente compromessa, ma ne nascerebbe una situazione delicatissima, di rottura sia nella bilancia commerciale prima che dei pagamenti poi.

Ecco perchè l'aumento della benzina, la ricerca di maggiori entrate per il bilancio dello Stato, le restrizioni valutarie per chi si reca all'estero, le stesse restrizioni al credito interno, ma soprattutto i recenti severi limiti alla importazione (che impongono l'obbligo di « congelare » presso la Banca d'Italia, in un deposito infruttifero, una somma pari al 50 per cento del valore delle merci importate) ed infine la ricerca di incentivi possibili per l'esportazione sono provvedimenti necessari ed interdipendenti perchè davanti ad un *deficit* crescente della bilancia dei pagamenti e quindi a ridotte possibilità di acquisti della nostra economia, bisogna pur fare delle scelte e tra una riduzione del credito e la compressione della produzione o una limitazione nel consumo delle benzine si è scelto questo come il minor male.

È proprio in relazione a tali esigenze di bilancio e alla necessità di tale scelta che non si comprende l'emendamento comunista che propone l'abolizione dell'articolo 4 del decreto-legge n. 14 che prevede appunto la devoluzione delle maggiori entrate all'erario dello Stato;

c) ma il provvedimento, l'aumento della benzina, si inquadra anche in quella politica di austerità che ormai, dopo la guerra del Kippur è stata imboccata di necessità da tutte le nazioni dell'Europa occidentale. Scriveva il presidente Rumor nel gennaio scorso: « i fatti sono semplici nella loro drammaticità: tutti i Paesi occidentali hanno finora basato il loro sviluppo sull'energia a basso prezzo e senza limitazioni di approvvigionamento. Questo dato è oggi definitivamente cambiato. L'energia costa e costerà di più e tutto il processo produttivo ne risente e ne risentirà. Questo è il nodo centrale, il problema di fondo che preoccupa. Questa è la immediata ragione delle misure di austerità » ed aggiungeva « contro una mentalità tutta protesa al consumo dobbiamo richiamare le fondamentali virtù del risparmio e della moderazione... tanto più per l'esigenza che abbiamo di accrescere i consumi sociali... di dotare il Paese di servizi sociali e di infrastrutture civili: case, ospedali, trasporti pubblici, scuole; eliminare squilibri intollerabili e disuguaglianze ».

E il senatore Fanfani: « il regno di Bengodi petrolifero è sparito... siamo entrati in un processo di revisione generale delle strutture... l'economia, la società devono cambiare. Abbiamo avuto una lezione, dobbiamo saperne approfittare ».

Si aggiunga che gli esperti dell'OCSE stimano che la maggior parte dei Paesi possano economizzare tra il 5 per cento e il 15 per cento dei loro consumi senza perturbare seriamente la produzione e l'occupazione.. e si vedrà come anche in Italia la riduzione della domanda di energia possa e debba costituire un obiettivo realistico specie in certi settori: 1) consumo di benzine per autotrazione: indubbiamente lo strumento di maggior incidenza, ossia coerente al sistema economico in cui viviamo, è la manovra del prezzo: raggiunti certi limiti diventa superfluo parlare di razionamento che, a fianco di una burocrazia costosa e lenta (in un settore dove tutto è permeato di sollecitudine e snellezza), determinerebbe sperequazioni gravi ossia distorsioni di mercato — senza dire degli effetti deleteri sul turismo; 2) consumi collegati a modelli di

comportamento che potranno essere gradualmente ristrutturati senza incidere negativamente sul costo della vita (es. maggiori trasporti pubblici rispetto a quelli privati); 3) uso più razionale dei prodotti energetici in quei settori dove più evidenti sono gli sprechi e i fenomeni di distorsione: riscaldamento domestico e trasporti privati; 4) anche nell'industria la domanda potrebbe subire una flessione per un maggior sviluppo di attività con un più alto rapporto fra valore aggiunto e consumi di energia; 5) senza dire dei recuperi di calore delle centrali termoelettriche per destinarlo al riscaldamento di centri urbani evitando tra l'altro il grave problema dell'inquinamento.

Ora il ministro De Mita nella sua relazione alla Commissione finanze e tesoro ha precisato come nel consumo dei prodotti petroliferi solo due siano suscettibili di una riduzione senza causare recessioni e disoccupazioni e come questi siano la benzina ed il gasolio per riscaldamento. Ora per la benzina basterebbe la riduzione del 10 per cento che senza razionamenti (costosi, complicati e complicanti), ma con intelligente comprensione di tutti, può essere realizzata.

*Problema dei prezzi.* — Come ho più sopra accennato, il prezzo dei prodotti petroliferi è dato da diverse componenti, oltre gli oneri fiscali (talvolta l'IF e sempre l'IVA).

Ora, la discussione ha investito particolarmente il prezzo della materia prima, dei trasporti, della raffinazione e della distribuzione ma soprattutto il metodo di determinazione del prezzo netto, cioè SIF e SIVA (ossia al netto di IF e dell'IVA).

Specie sotto processo è il compenso alle ditte petrolifere.

Come ho detto non spetta a me, nè questa è la sede, per un esame di tali problemi delicati, complessi e che esigono dati di cui nè io, nè la Commissione finanze e tesoro possiamo disporre.

Tuttavia alcuni elementi molto importanti a prova di tutta una sana e seria difesa fatta dal Governo verso i consumatori italiani, sono stati forniti in Commissione il 16 maggio dal ministro De Mita.

Credo però doveroso, per meglio illuminare tali dati e per dare anche una mo-

desta cornice al disegno di legge in esame, precisare qui di seguito alcuni elementi circa il metodo seguito dal CIP per la determinazione dei prezzi dei prodotti petroliferi, come riguardo ad alcuni elementi di prezzo del greggio nonchè ai prezzi praticati nei principali Paesi europei.

Il « metodo » per la fissazione dei prezzi massimi dei prodotti petroliferi è stato approvato con decreto ministeriale 3 luglio 1971.

Il criterio informatore del metodo è l'accertamento dei costi sostenuti dagli operatori del settore mediante una approfondita indagine ed una serie di verifiche e controlli su:

- a) l'approvvigionamento del petrolio greggio;
- b) la raffinazione del petrolio greggio allo scopo di ottenere i prodotti petroliferi finiti;
- c) la distribuzione dei prodotti finiti nelle diverse fasi fino alla immissione al consumo.

L'accertamento dei costi di raffinazione e distribuzione avviene annualmente con le modalità sopra illustrate, mentre per quanto riguarda la materia prima il metodo prevede l'accertamento dei costi consuntivi ogni 4 mesi, alle seguenti scadenze:

- 1° marzo per il quadrimestre ottobre-gennaio;
- 1° luglio per il quadrimestre febbraio-maggio;
- 1° novembre per il quadrimestre giugno-settembre.

Il metodo prevede altresì che, nel caso in cui il mercato del petrolio greggio presenti una particolare dinamica, la determinazione dei costi possa essere anticipata sulla base di elementi disponibili rispecchianti la reale situazione del momento (clausola di salvaguardia).

Per la rilevazione dei costi della materia prima il CIP esamina i dati trasmessi mensilmente dalle aziende all'ISTAT, al Ministero dell'industria e al CIP stesso, quindi effettua verifiche, tenuto anche conto dei dati di carattere internazionale pubblicati dalla stampa tecnica specializzata, ed operan-

do riscontri con le quotazioni correnti nei principali paesi europei.

La rilevazione dei costi di raffinazione e distribuzione viene invece fatta annualmente mediante indagine diretta presso un campione rappresentativo di aziende petrolifere operanti in Italia.

Sul metodo, in base a quanto stabilito dall'articolo 8 della legge 19 marzo 1973, n. 32, è stato richiesto formale parere al CNEL che, dopo approfondito esame nell'assemblea del 12 luglio 1973, ha espresso parere favorevole rilevando tra l'altro:

- 1) il metodo stabilito dal CIP con provvedimento n. 16/1971, approvato con decreto ministeriale del 30 giugno 1971, risulta organicamente concepito nelle sue componenti e pertanto, anche se complesso, appare idoneo alla individuazione dei costi sostenuti dagli operatori del settore petrolifero;

- 2) l'applicazione del metodo è basata su una indagine che investe, in modo analitico, l'approvvigionamento delle materie prime, i trasporti, i processi produttivi e le fasi di distribuzione, nonchè sul controllo dei dati offerti dai settori interessati.

Il metodo non si estende, naturalmente, all'accertamento dei costi di ricerca e di estrazione del greggio;

- 3) data l'importanza che rivestono, per l'applicazione del metodo in esame, il valore in lire del grado API ed il contenuto in distillati nei residui espresso anch'esso in gradi API, e constatato che la determinazione dei predetti valori risale al 1966, si suggerisce di sottoporre a nuovo accertamento gli elementi suindicati.

Al fine di evitare distorsioni economiche, si suggerisce di abbreviare i tempi che intercorrono tra l'accertamento della variazione dei costi e le conseguenti decisioni in sede politica;

- 4) si ritiene utile, al fine di attuare una efficace tutela dei consumatori e di realizzare, nel contempo, condizioni idonee ad assicurare i rifornimenti dei prodotti petroliferi, procedere ad una periodica verifica dei prezzi di tali prodotti, risultante dall'applicazione del metodo in esame, al netto ed al lordo delle imposizioni fiscali, con i prez-

## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zi praticati in Europa e particolarmente nei paesi della CEE;

5) si auspica che vengano sollecitati gli organi comunitari a realizzare una comune politica petrolifera, un comune sistema per la fissazione dei prezzi ed una armonizzazione fiscale nel settore.

Non è qui il caso di esaminare quanto realizzato dal CIP in relazione alle conclusioni del CNEL: al di là di altri problemi e senza un esame critico qui impossibile dei dati utilizzati dal CIP, certo è mancato quel tempestivo, graduale e reale aggiornamento dei vari costi, come è mancato quel coordinamento con le variazioni dei prezzi SIF e SIVA con gli altri paesi europei. Purtroppo ragioni politiche internazionali hanno aggiunto, a quello che era un movimento di fondo, aumenti di prezzi del petrolio greggio che hanno sconvolto le bilance commerciali e quindi di pagamento dei vari paesi. Basterebbero tre dati a rappresentare la nuova situazione paradossale da un lato e drammatica dall'altro:

1) considerato che le quantità di petrolio vendute nel 1974 restino eguali a quelle del 1973, si stima che i paesi produttori di petrolio accumuleranno circa 70 miliardi di dollari (somma pari a tutte le riserve in oro e valute dei paesi industrializzati dell'Europa);

2) nel 1974 il disavanzo europeo e giapponese a causa dell'aumento del petrolio salirà a 32 miliardi di dollari;

3) nel 1974 l'Italia spenderà circa 10 miliardi di dollari solo per l'acquisto di petrolio greggio.

È in relazione a tale impetuoso aumento, con la minaccia che finalmente sembra superata di insufficienze di forniture (che in alcuni periodi, ad esempio in autunno e anche in questi mesi, hanno tanto danneggiato alcuni settori e specialmente l'agricoltura) che i costi del greggio hanno avuto riconoscimenti di aumenti:

1) nei prezzi dei prodotti petroliferi vigenti nel periodo gennaio-settembre 1973 il costo di riferimento era di lire 12.000 la tonnellata CIF;

2) con provvedimento CIP del 30 settembre 1973 si è riconosciuto un costo del petrolio greggio di lire 15.400 la tonnellata CIF;

3) con provvedimento CIP del 23 novembre 1973 si è riconosciuto un costo del petrolio greggio di lire 27.400 la tonnellata CIF.

Nel gennaio 1974 il CIP ha accertato un costo medio del greggio di lire 42.800 la tonnellata CIF ed ha preso in conseguenza il provvedimento del 20 febbraio 1974.

Come ho detto sopra il Governo italiano non si è attenuto ora come nel 1973 in via assoluta al prezzo accertato dal CIP, ma, mirando alla massima difesa del consumatore italiano e ad evitare nel contempo una limitazione dei rifornimenti pure indispensabili, anche in conformità al suggerimento del CNEL, ha determinato il prezzo sulla base della media dei prezzi dei Paesi europei e cioè in complessive lire 49.000 per tonnellata di greggio (comprese lire 5.000 per il trasporto e lire 3.500 per la raffinazione). Si sa che la Francia riconosce un prezzo di lire 49.456, l'Inghilterra di lire 51.763 e la Germania di lire 56.060 (i dati predetti sono stati forniti dal ministro De Mita alla Commissione).

È falso quindi e deve essere detto con chiarezza (al di là di isolati episodi che a qualunque livello la Magistratura deve esaminare) che il Governo italiano, il Parlamento soprattutto, non abbiano contenuto il più possibile il prezzo dei prodotti petroliferi e difeso tutti i consumatori ma soprattutto la produzione industriale italiana e il suo livello occupazionale.

Anche quando nel gennaio il greggio entrava in Italia ad un prezzo medio di lire 60.000 la tonnellata, il Governo italiano ha saputo resistere e mantenere prezzi che come ha dichiarato il ministro De Mita non hanno mai superato in un primo tempo il prezzo più basso praticato dai Paesi europei e successivamente il prezzo medio praticato dagli stessi Paesi.

Negli ultimi mesi del 1973 e nel gennaio 1974 pur non essendo facile mediare sui costi diversi del greggio (conoscendo anche come le compagnie multinazionali importino greggi di proprietà o provenienti da



## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

C) Prezzi dei prodotti petroliferi leggeri prima dell'entrata in vigore  
del provvedimento CIP del 20 febbraio 1974

	Prezzo alla pompa	Oneri fiscali		Prezzo netto di imposte
		Lire/l.	%	
<b>Benzina super</b>				
Italia . . . . .	200	137,45	68,7	62,55
Germania . . . . .	223,49	127,37	57	96,12
Austria . . . . .	182,90	97,98	53,6	84,92
Belgio . . . . .	186,94	129,61	69,3	57,33
Danimarca . . . . .	202,28	116,02	57,4	86,26
Francia . . . . .	230,37	126,37	54,9	104
Olanda . . . . .	205,30	136,10	66,3	69,20
Svezia . . . . .	214,11	114,75	53,6	99,36
Svizzera . . . . .	174,86	94,63	54,1	80,23
Inghilterra . . . . .	164,03	74,56	45,5	89,47
<b>Benzina normale</b>				
Italia . . . . .	190	134,03	70,5	55,97
Germania . . . . .	206,67	127,37	61,6	79,30
Austria . . . . .	160,03	92,43	57,8	67,60
Belgio . . . . .	177,70	128,18	72,1	49,52
Danimarca . . . . .	200,77	115,01	57,3	85,75
Francia . . . . .	213,26	118,48	55,6	94,78
Olanda . . . . .	198,82	136,10	68,5	62,72
Svezia . . . . .	205,71	114,75	55,8	90,96
Svizzera . . . . .	166,63	92,57	55,6	74,06
Inghilterra . . . . .	158,06	74,56	47,2	83,50
<b>Gasolio auto</b>				
Italia . . . . .	113	62,31	55,1	50,69
Germania . . . . .	209,07	120,15	57,5	88,92
Austria . . . . .	143,70	78,71	54,8	64,99
Belgio . . . . .	104,77	56,53	54	48,24
Danimarca . . . . .	103,92	15,13	14,6	88,79
Francia . . . . .	138,22	71,09	51,4	67,13
Olanda . . . . .	113,41	47,45	41,8	65,96
Svezia . . . . .	92,36	11,20	12,1	81,16
Svizzera . . . . .	197,47	102,86	52,1	94,61
Inghilterra . . . . .	162,54	74,56	45,9	87,98

N. B. — Per la conversione in lire italiane sono stati adottati i cambi U.I.C. del 13 febbraio 1974.

## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

*Prezzi dei prodotti petroliferi leggeri nei principali Paesi europei  
dopo il provvedimento CIP n. 8/1974 del 20 febbraio 1974*

**Lire/litro alla pompa**

PAESI	Benzina super			Gasolio motori		
	Prezzo netto	Tasse	Prezzo al consumatore	Prezzo netto	Tasse	Prezzo al consumatore
Francia . . . . .	102	126	228	64	71	135
Germania R. F. . . . .	96	127	223	92	120	212
Svizzera . . . . .	76	95	171	98	101	199
Austria . . . . .	82	97	179	64	77	141
Inghilterra . . . . .	83	73	156	80	73	153
Italia (1) . . . . .	97	163	260	71	64	135

(1) Con aumento compensi gestori rete di 3 L./lt. sulla benzina super; 2,64 L./lt. sulla benzina normale; 1,35 L./lt. sul gasolio motori.

Cambi: L./Sc. = 32; L./Fr. F. = 131; L./DM. = 239; L./Fr.Sv. = 203.

*Prezzi dei prodotti petroliferi pesanti nei principali Paesi europei  
dopo l'entrata in vigore del provvedimento CIP del 20 febbraio 1974*

PAESI	Gasolio riscaldamento			Olio comb. 3,5 % zolfo			Olio comb. 1 % zolfo		
	Prezzo netto	Tasse	Prezzo al consum.	Prezzo netto	Tasse	Prezzo al consum.	Prezzo netto	Tasse	Prezzo al consum.
	Lire/Kg. ex raffineria			Lire/Kg. ex raffineria			Lire/Kg. ex raffineria		
Francia . . . . .	60	14	74	35 (1)	6	41	42 (2)	8	50
Germania R. F. . . . .	89	12	101	43 (3)	9	52	50	9	59
Svizzera . . . . .	69	3	72	47	3	50	—	—	—
Austria . . . . .	52	24	76	27	2	29	—	—	—
Inghilterra . . . . .	78	4	82	51	4	55	—	—	—
Italia . . . . .	67	9	76	33	5	38	42	5	47

(1) 4 % zolfo.

(2) 0,5 % zolfo.

(3) 2 % zolfo.

Cambi: L./Sc. = 32; L./Fr. F. = 131; L./DM. = 239; L./Fr. Sv. = 203.

## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Due problemi meritano una menzione prima di concludere questa relazione:

1) il problema dei prodotti petroliferi destinati all'agricoltura che, come è noto, sono esenti da imposta di fabbricazione, ma hanno subito un notevole aumento in corrispondenza dell'aumentato costo del greggio e sono saliti dal settembre 1973 al 21 febbraio 1974 (dopo il provvedimento ultimo):

a) per la benzina normale da lire 2.791 a lire 7.349 l'ettolitro;

b) per il petrolio da lire 2.806 a lire 6.292 l'ettolitro;

c) per il gasolio indice diesel da lire 2.814 a lire 6.432 l'ettolitro.

Bisogna riconoscere un modesto sforzo di contenerne l'aumento in relazione al prezzo del greggio riconosciuto nei prezzi CIP della benzina, salito da lire 12.000 del settembre 1973 a lire 40.000 circa con l'attuale provvedimento (cioè più del 300 per cento); ma è certo che le difficoltà che l'agricoltura attraversa specie nel settore zootecnico e il blocco dei prezzi agricoli alimentari tuttora vigente avrebbero dovuto consigliare un minor aumento.

Come è noto nel riparto degli oneri di carattere generale o dei costi congiunti dei vari prodotti petroliferi, sempre, una ragione di politica economica, ha portato ad aggravare prodotti come la benzina, il petrolio e il gasolio per autotrazione e a ridurre gli oneri dei prodotti destinati all'agricoltura, alla pesca ed alla piccola marina. Infatti nel provvedimento CIP n. 13/1973 del 29 settembre 1973 il prezzo SIF e SIVA per i prodotti destinati all'agricoltura era di lire 3.850 il quintale per la benzina normale cioè pari al 65,50 per cento circa del prezzo SIF e SIVA della stessa benzina destinata all'autotrazione; con il provvedimento CIP n. 8/1974 del 20 febbraio 1974 il prezzo della benzina destinata all'agricoltura viene portato a lire 10.278 il quintale contro lire 12.619 per la stessa benzina destinata all'autotrazione: dunque il rapporto sale dal 65,50 per cento all'81 per cento circa. Lo stesso dicasi per il gasolio destinato all'agricoltura che passa

da un rapporto dell'81,30 per cento al 29 settembre 1973 ad un rapporto oltre il 90 per cento a decorrere dal 20 febbraio 1974 tra gasolio destinato all'agricoltura e gasolio destinato all'autotrazione.

Dato anche che il consumo dei carburanti agricoli è una minima percentuale rispetto al consumo dei prodotti petroliferi destinati all'autotrazione, non si comprende perchè non si siano almeno mantenuti i rapporti precedenti che avrebbero fatto pesare meno aumenti di costo per un settore come quello agricolo che attraversa un periodo di gravissime difficoltà.

La strada di un alleggerimento dei costi non è quindi quella di un contributo di lire 10 per litro come proposto dai comunisti, ma quella di un ripristino dei rapporti tra prodotti destinati all'autotrazione e quelli destinati all'agricoltura.

2) un secondo problema è quello delle agevolazioni in materia di prezzo del carburante per i turisti stranieri in Italia. Come noto la legge 9 maggio 1950, n. 202, aveva istituito o meglio ripristinato (perchè già esistente nel periodo pre-bellico) la possibilità di acquistare carburante a prezzo ridotto per i turisti stranieri e per gli italiani residenti all'estero.

L'abolizione di tale agevolazione, giustificata nel 1973, quando per ragioni di cambi valutari si rendeva sempre conveniente l'acquisto della benzina in Italia, determina ora difficoltà notevoli al turismo straniero dopo l'ultimo notevole aumento del prezzo.

Come si sa, circa il 75 per cento degli stranieri vengono ormai in Italia con la macchina e il ripristino di una agevolazione può costituire un notevole incentivo in un settore che può ancora notevolmente aiutare la nostra bilancia dei pagamenti.

\* \* \*

Come ho già fatto cenno in precedenza, nel corso dell'esame del disegno di legge n. 1531 erano stati presentati dal Gruppo comunista i seguenti due ordini del giorno:

I) « Il Senato, in considerazione della situazione di instabilità del mercato dei pro-

## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dotti petroliferi, impegna il Governo a riferire ogni 4 mesi al Parlamento sull'andamento dell'approvvigionamento e dei costi »;

II) « Il Senato, in considerazione delle vicende che hanno interessato il mercato dei prodotti petroliferi, impegna il Governo a riesaminare a norma dell'articolo 8 della legge 19 marzo 1973, n. 32, gli elementi che concorrono alla formazione dei costi e a disporre l'adeguamento dei prezzi al consumo degli stessi prodotti ».

Il ministro Colombo ha dichiarato, sempre durante l'esame del disegno di legge numero 1531, di consentire con le esigenze espresse negli ordini del giorno, pur sottolineando che intende interpretare il primo

come una sollecitazione ad una più stretta collaborazione tra Esecutivo e Parlamento da realizzarsi attraverso i normali strumenti parlamentari, al di fuori di ogni scadenza rigidamente prestabilita.

\* \* \*

Concludendo, ritengo che il provvedimento pur con le sue dure conseguenze, corrisponda a necessità di mercato del petrolio greggio, all'esigenza di contenere i consumi, di migliorare la bilancia dei pagamenti, nonché alla necessità di aiutare le gravi difficoltà del disavanzo del bilancio dello Stato.

ZUGNO, relatore

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

15 maggio 1973

La Commissione bilancio e programmazione, esaminato il disegno di legge, comunica di esprimere parere favorevole a maggioranza.

COLELLA

**DISEGNO DI LEGGE**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi.

ALLEGATO

*Decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 103 del 20 aprile 1974.*

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 77, comma secondo, della Costituzione;

Vista la tariffa per l'applicazione dei dazi doganali, approvata con il decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1965, n. 723, e successive aggiunte e modificazioni;

Visto il decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, istitutivo di una imposta di fabbricazione sugli oli minerali e sui prodotti della loro lavorazione, e successive modificazioni;

Visto il decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 1964, n. 1350, concernente modificazioni alla disciplina fiscale dei prodotti petroliferi;

Vista la legge 19 marzo 1973, n. 32, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano;

Visto il decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, convertito, con modificazioni, nella legge 15 novembre 1973, n. 733, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi;

Visto il decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di assicurare la continuità di applicazione dell'imposizione fiscale sui prodotti petroliferi prevista dal predetto decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Ministro per le finanze, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica, per il tesoro e per l'industria, il commercio e l'artigianato;

D E C R E T A :

## Art. 1.

L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sulle benzine speciali diverse dall'acqua ragia minerale, sulla benzina e sul petrolio diverso da quello lampante sono aumentate da lire 15.679 a lire 18.225 per quintale.

L'aliquota ridotta d'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera E), punto 1), della tabella B allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32, per il prodotto denominato « jet fuel JP4 », destinato all'Amministrazione della difesa, è aumentata

## LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

da lire 1.567,90 a lire 1.822,50 per quintale, relativamente al quantitativo eccedente il contingente annuo di tonnellate 18.000, sulle quali è dovuta l'imposta nella misura normale stabilita per la benzina.

L'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione sono aumentate da lire 10.826 a lire 13.372 per quintale.

Il penultimo comma dell'articolo 1 del decreto-legge 29 settembre 1973, n. 578, convertito, con modificazioni, nella legge 15 novembre 1973, n. 733, è soppresso.

## Art. 2.

Gli aumenti d'imposta stabiliti con l'articolo 1 si applicano anche ai prodotti in esso specificati estratti dalle raffinerie, dai depositi doganali o importati col pagamento dell'imposta nella precedente misura, da chiunque detenuti in quantità superiore a venti quintali alla data da cui hanno effetto le disposizioni del presente decreto.

## Art. 3.

Le maggiori entrate derivanti dall'applicazione del presente decreto sono riservate all'erario dello Stato.

## Art. 4.

Le disposizioni del presente decreto sostituiscono quelle del decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14, ed hanno effetto dalla data di entrata in vigore di quest'ultimo.

Restano validi gli atti compiuti ed i provvedimenti adottati in applicazione del decreto-legge 20 febbraio 1974, n. 14.

## Art. 5.

Il presente decreto entra in vigore il giorno 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 delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 aprile 1974.

LEONE

RUMOR — TANASSI — GIOLITTI —  
COLOMBO — DE MITA

Visto, *il Guardasigilli*: ZAGARI