

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 426-A)

RELAZIONE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE E TESORO)

(RELATORE ROSELLI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro delle Finanze

di concerto col Ministro del Bilancio

col Ministro del Tesoro

col Ministro della Difesa

col Ministro di Grazia e Giustizia

col Ministro dell'Industria e del Commercio

e col Ministro del Commercio con l'Estero

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 FEBBRAIO 1964

Comunicata alla Presidenza il 12 marzo 1964

Conversione in legge del decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 25, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione, recante modificazioni al regime fiscale della benzina, degli idrocarburi aciclici saturi e naftenici, liquidi e dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione

ONOREVOLI SENATORI. — 1) Il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 25, adottato ai sensi dell'articolo 77, comma secondo, della Costituzione, recante modificazioni al regime fiscale della benzina, degli idrocarburi aciclici saturi e naftenici, e dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione, è stato discusso ed approvato dalla Commissione finanza e tesoro il 4 marzo scorso, con il voto negativo dei parlamentari del Gruppo comunista ed, in seguito alla votazione contraria ad un emendamento presentato dall'onorevole Artom rivolto a diminuire l'importo della aliquota aumentata dell'imposta di fabbricazione, del Gruppo liberale.

2) L'articolo 77 della Costituzione recita « Il Governo non può, senza delegazione delle Camere (ai sensi dell'articolo 76) emanare decreti che abbiano valore di legge ordinaria. Quando in casi, eccetera ».

Quindi nel titolo legislativo non è opportuno scrivere l'aggettivo « adottato » ma è meglio scrivere l'aggettivo « emanato ».

3) Come risulta dalle tabelle il prezzo della benzina è riportato al livello 1960-61, non superiore ma inferiore al prezzo di tutti gli anni precedenti il 1960, mediante aumento dell'imposta di fabbricazione di lire 1.835 al quintale, con un equivalente aumento di lire 14 per litro, sia per la benzina normale che per la benzina super, che hanno densità diverse. L'aumento quindi è rappresentato da un numero arrotondato.

4) Gli idrocarburi aciclici saturi, ossia a catena molecolare lunga, lineare, senza doppi legami o altri complessi rapporti intramolecolari, e gli idrocarburi naftenici, ossia ad anello, a catena chiusa, ambedue allo stato liquido, estratti da *cracking*, ossia da rotture di catene molecolari carbonio, idrogeno più complessi, derivanti da grezzi dell'una o dell'altra estrazione, occidentale ed orientale, sono aumentati dello stesso importo ed il loro impiego è caratterizzato tanto da usi energetici quanto per solventi.

5) È aumentato della somma di lire 183,50 per quintale il prodotto combustibile liquido speciale « jet fuel JP 4 » per aviogetti

militari, precluso ad altri usi, con riferimento alla vigente imposta di fabbricazione ridotta. Aumento che il relatore giudica irrilevante agli effetti fiscali, impeditivo in certa misura rispetto alla durata o periodo di volo, tanto importante per gli aviatori della Difesa, riferibile ad una partita di giro fra Amministrazioni della difesa e delle finanze, e che ammette, nella espressione contenuta nel secondo comma dell'articolo 1, soltanto perchè il Governo ha insistito per mantenerla.

6) L'imposta di fabbricazione sui gas di petrolio liquefatti (propano, butano) per autotrazione è aumentata di lire 750 per quintale.

7) Gli aumenti non sono rilevanti: ammontano all'incirca al 12 per cento del prezzo finale, anche meno, che, si ripete, rimane inferiore ai livelli precedenti il 1960, nè si presume che, per sè, incidano sensibilmente sui consumi dei combustibili. Il costo di gestione annuo di un autoveicolo viene aggravato tuttavia entro il quadro dell'aumento del costo vita verificatosi nel 1963. È presumibile che la quota del consumo per fini meno necessari o impellenti venga diminuita di una frazione.

Un risultato chiaro degli effetti conseguenti si potrà constatare fra oltre un anno poiché si debbono superare periodi di vischiosità riferibili alle abitudini dei consumatori, alla complessa interferenza di altre misure anticongiunturali nel settore, alla raccolta dei dati statistici e loro elaborazione, al movimento dei materiali, eccetera. Tuttavia i due intenti proposti dal provvedimento: quello di realizzare una cauta frenatura economica del settore per tale consumo, cui si riferisce la progressiva espansione riconoscibile nelle tabelle allegate, e quello infine di realizzare un nuovo gettito fiscale ordinario, senza eccessivo turbamento, per un ammontare di circa 70-80 miliardi, risultano giustamente espressi dalla disposizione di cui si chiede l'approvazione parlamentare. Altre nozioni o comparazioni fra investimenti meccanici, o in autoveicoli, o nella trasporto motorizzata privata, o stradali, rispetto ad altri settori, come quello dell'agri-

coltura, sono state accennate ed il relatore le ricorda per memoria, senza condividerle, in assenza di studi comparati di ofelimità o di confronti internazionali e depurazioni di dati riguardanti l'intercambio, per esempio fra settore e settore, e così via. Materie interessanti, ma ancora non sufficientemente elaborate nelle economie italiana, nè altrove. Qualche cenno se ne può scorgere negli studi sulla programmazione elaborati sia durante il Governo Fanfani-Pella sia durante il Governo Leone-Medici, sia nel corso dell'attuale Governo, o in altre rare e non compiute ricerche.

Il vero problema della motorizzazione italiana è quello semmai di produrre mezzi di qualità e di prezzo competitivi, cui non sia più necessaria la protezione doganale, del resto decrescente, onde espanderli grandemente sui mercati esterni.

In tal senso, poichè i prodotti italiani si presentano caratterizzati da qualità diverse,

da quella di categoria economica a quella di grande sport o lusso che dir si voglia, è necessario meditare sugli interventi nel settore, anche per i conseguenti effetti correnti fra la base del mercato interno e la necessaria, pur varia, ma insufficiente nel suo complesso, penetrazione nel mercato esterno dei nostri mezzi.

8) Gli articoli nn. 2, 3, 4, del testo in esame sono ordinativi ed al relatore non pare reperirvi enunciati degni di particolare considerazione.

Raccomanda pertanto la tempestiva approvazione del testo legislativo n. 426, comunicato alla Presidenza il 24 febbraio 1964, confermando le ragioni straordinarie di necessità ed urgenza che pienamente lo giustificano, e la sostanziale congruità del testo legislativo ai fini prestabiliti.

ROSELLI, *relatore*

ALLEGATI ALLA RELAZIONE

TABELLA 1

Autoveicoli in circolazione (dati ottenuti dal servizio statistica dell'A.C.I., approssimativi) (1963):

A) Autovetture	n. 3.829.000
B) Autobus	n. 20.000
C) Autocarri	n. 545.000
D) Rimorchi	n. 54.500
E) Motocicli	n. 2.891.000
F) Motocarri	n. 243.000
G) Trattori stradali	n. 4.400

NOTA. — I mezzi di cui alle lettere A), E), F) funzionano a benzina; quelli di cui alle lettere B), C), G) funzionano a gasolio.

Non si sono potuti avere i dati concernenti i motoscafi ed i ciclomotori con cilindrata fino a 50 cm³.

TABELLA 2

Per la conversione dei valori riferiti al peso in valori riferiti al volume si adotta, per la benzina, la densità usata dal Comitato Interministeriale dei Prezzi, e precisamente:

per la benzina normale 0,725;
per la benzina super: 0,740.

Le aliquote dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine sono state, nell'ultimo decennio, le seguenti:

lire 10.500 per quintale fino al 25-7-1954;
lire 11.200 per quintale dal 26-7-1954 al 21-5-1960;
lire 9.120 dal 22-5-1960 al 31-1-1961;
lire 8.850 dal 1-2-1961 al 24-2-1964;
lire 10.685 dal 25-2-1964.

All'imposta di fabbricazione è stata aggiunta la imposta addizionale per la contingenza di Suez nelle seguenti misure:

lire 1.780 dal 23 novembre 1956 al 31 ottobre 1958;
lire 890 dal 1° novembre 1958 al 31 dicembre 1958.

LEGISLATURA IV - 1963-64 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 3

Prezzo di vendita al pubblico della benzina super e relativi oneri fiscali
(in lire)

ANNO	Aliquota imposta fabbricazione per quintale	Aliquota I.G.E. % sul prezzo	Per chilogrammo			Per litro		
			Prezzo di vendita	Oneri fiscali		Prezzo di vendita	Oneri fiscali	
				Imposta Fabbric.	I.G.E.		Imposta Fabbric.	I.G.E.
1953	10.500	7,70	186,49	105 —	14,360	138	77,700	10,626
1954	fino al 25-7	7,70	186,49	105 —	14,360	138	77,700	10,626
	dal 26-7	7,70	186,49	112 —	14,360	138	82,880	10,626
1955	11.200	7,70	186,49	112 —	14,360	138	82,880	10,626
1956	fino al 22-11	7,70	186,49	112 —	14,360	138	82,880	10,626
	dal 23-11	7,70	205,40	129,80	15,816	152	96,052	11,704
1957	12.980	7,70	205,40	129,80	15,816	152	96,052	11,704
1958	fino al 31-10	7,70	205,40	129,80	15,816	152	96,052	11,704
	dal 1-11 al 31-12	7,70	195,95	120,90	15,088	145	89,466	11,165
1959	dal 1-1 al 14-5	7,70	186,49	112 —	14,360	138	82,880	10,626
	dal 15-5	7,70	182,43	112 —	14,047	135	82,880	10,395
1960	fino al 21-5	7,70	182,43	112 —	14,047	135	82,880	10,395
	dal 22-5	7,70	148,65	91,20	11,446	110	67,488	8,470
1961	dal 1-1 al 31-1	6,70	148,65	91,20	9,960	110	67,488	7,370
	dal 1-2	5,90	143,24	88,50	8,451	106	65,490	6,254
1962	8.850	5,90	143,24	88,50	8,451	106	65,490	6,254
1963	fino al 6-2	5,90	143,24	88,50	8,451	106	65,490	6,254
	dal 7-2 al 29-10	5,80	143,24	88,50	8,308	106	65,490	6,148
1964	dal 30-10	4,20	143,24	88,50	6,016	106	65,490	4,452
	fino al 24-2	4,20	143,24	88,50	6,016	106	65,490	4,452
	dal 25-2	4,20	162,16	106,85	6,811	120	79,069	5,040

TABELLA 4

Prezzo di vendita al pubblico della benzina normale e relativi oneri fiscali
(in lire)

ANNO	Aliquota imposta fabbricazione per quintale	Aliquota I.G.E. % sul prezzo	Per chilogrammo			Per litro		
			Prezzo di vendita	Oneri fiscali		Prezzo di vendita	Oneri fiscali	
				Imposta Fabbric.	I.G.E.		Imposta Fabbric.	I.G.E.
1953	10.500	7,70	176,55	105 —	13,594	128	76,125	9,856
1954	fino al 25-7	7,70	176,55	105 —	13,594	128	76,125	9,856
	dal 26-7	7,70	176,55	112 —	13,594	128	81,200	9,856
1955	11.200	7,70	176,55	112 —	13,594	128	81,200	9,856
1956	fino al 22-11	7,70	176,55	112 —	13,594	128	81,200	9,856
	dal 23-11	7,70	195,86	129,80	15,082	142	94,105	10,934
1957	12.980	7,70	195,86	129,80	15,082	142	94,105	10,934
1958	fino al 31-10	7,70	195,86	129,80	15,082	142	94,105	10,934
	dal 1-11 al 31-12	7,70	186,22	120,90	14,339	135	87,652	10,396
1959	dal 1-1 fino al 14-5	7,70	176,55	112 —	13,594	128	81,200	9,856
	dal 15-5	7,70	172,41	112 —	13,275	125	81,200	9,624
1960	fino al 21-5	7,70	172,41	112 —	13,275	125	81,200	9,624
	dal 22-5	7,70	137,93	91,20	10,621	100	66,120	7,700
1961	dal 1-1 fino al 31-1	6,70	137,93	91,20	9,241	100	66,120	6,700
	dal 1-2	5,90	132,41	88,50	7,812	96	64,162	5,664
1962	8.850	5,90	132,41	88,50	7,812	96	64,162	5,664
1963	fino al 6-2	5,90	132,41	88,50	7,812	96	64,162	5,664
	dal 7-2 al 29-10	5,80	132,41	88,50	7,680	96	64,162	5,568
1964	dal 30-10	4,20	132,41	88,50	5,561	96	64,162	4,032
	fino al 24-2	4,20	132,41	88,50	5,561	96	64,162	4,032
	dal 25-2	4,20	151,72	106,85	6,372	110	77,466	4,620

TABELLA 5

Benzina J P 4 ad imposta ridotta, destinata all'Amministrazione della difesa

ESERCIZIO FINANZIARIO	Quantitativo in quintali	Gettito in lire
1955-56	264.493	296.232.462
1956-57	592.468	663.564.697
1957-58	1.091.401	1.626.927.719
1958-59	1.078.848	1.208.309.435
1959-60	939.923	1.011.958.295
1960-61	640.325	576.476.869
1961-62	485.616	429.770.512
1962-63	609.244	539.180.763

N.B. — L'aliquota ridotta per il particolare uso è stata istituita con il decreto-legge 20 maggio 1955, n. 403, convertito nella legge 1° luglio 1955, n. 551.

TABELLA 6

Gas di petrolio liquefatti per autotrazione, di produzione nazionale

ESERCIZIO FINANZIARIO	Quantitativo in quintali	Gettito in lire
1959-60	185.119	1.110.713.120
1960-61	411.665	1.571.618.875
1961-62	491.913	1.770.886.406
1962-63	584.014	2.102.451.300

N.B. — L'imposta di fabbricazione sui gas di petrolio liquefatti *per autotrazione* è stata istituita con la legge 11 giugno 1959, n. 405, nella misura di L. 6.000 per quintale, a decorrere dal 1° gennaio 1960.

Con la legge 13 luglio 1960, n. 661, è stata ridotta a L. 3.900 per quintale (decorrenza dal 30 luglio 1960).

Con la legge 9 marzo 1961, n. 111, è stata ulteriormente ridotta a L. 3.600 per quintale (decorrenza dal 5 aprile 1961).

Con il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 25, è stata aumentata a L. 4.350 per quintale (decorrenza dal 25 febbraio 1964).

LEGISLATURA IV - 1963-64 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 7

**Benzina importata dall'estero e relativo gettito di sovrimposta di confine
ad aliquota intera**

ESERCIZIO FINANZIARIO	Quantitativo in quintali	Gettito in lire
1953-54	220.443	2.241.395.389
1954-55	222.412	2.470.685.471
1955-56	224.085	2.509.257.153
1956-57	261.826	3.088.585.579
1957-58	151.000	1.840.055.149
1958-59	284.839	3.190.921.477
1959-60	270.441	3.020.201.613
1960-61	209.431	1.894.094.646
1961-62	367.000	3.251.052.395
1962-63	250.207	2.214.358.889

TABELLA 8

**Consumi e gettito imposta di fabbricazione sulla benzina di produzione nazionale
ad aliquota intera**

ESERCIZIO FINANZIARIO	Consumo in quintali	Incremento % consumo	Gettito in lire	Incremento % gettito
1953-54	10.011.662	—	105.122.451.630	—
1954-55	11.274.722	12,61	125.685.073.168	19,56
1955-56	12.413.703	10,10	139.033.478.657	10,62
1956-57	13.815.236	11,30	167.188.474.622 (a)	20,20
1957-58	15.307.912	10,80	198.488.047.751 (a)	18,70
1958-59	17.579.624	14,84	209.509.377.648 (a)	5,55
1959-60	20.490.923	16,56	223.267.423.231	6,56
1960-61	26.648.564	30,05	239.802.604.102	7,40
1961-62	32.504.260	21,98	287.659.952.895	19,95
1962-63	39.427.124	21,29	348.920.416.417	21,29

a) Compresa l'imposta addizionale sulla benzina istituita col D.L. 22-11-1956, n. 1267.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 23 febbraio 1964, n. 25, recante modificazioni al regime fiscale della benzina, degli idrocarburi aciclici saturi e naftenici, liquidi e dei gas di petrolio liquefatti per autotrazione.