

(N. 1774)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Senatore BRASCHI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 LUGLIO 1951

Agevolazioni fiscali agli oli pesanti destinati all'agricoltura (Diesel-olio).

ONOREVOLI SENATORI. — Allo scopo di conseguire una riduzione dei costi della produzione agricola, attraverso l'introduzione del mezzo meccanico, sono state concesse agevolazioni fiscali: per il petrolio con regio decreto-legge 26 luglio 1925, n. 1258 e per il gasolio avente densità da 0,850 a 0,860 a 15°C con Regio decreto legislativo 27 novembre 1933, n. 1574. Come è noto, tali agevolazioni vengono applicate secondo le norme e disposizioni del decreto ministeriale 16 giugno 1937, che prevedono, tra l'altro, la colorazione di tali prodotti a scopo di denaturazione.

Un particolare orientamento costruttivo della industria italiana, che ha trovato la più favorevole accoglienza da parte degli agricoltori, ha dato vita ai cosiddetti motori a testa calda, i quali, per le loro notevoli doti di semplicità funzionale, hanno avuto, specie negli ultimi anni, una larga diffusione, tanto che alla fine del 1950 erano in servizio 12.349 trattori muniti di motori di tale tipo. Il consumo approssimativo di gasolio agricolo per questi

motori si può valutare per il 1950 in quintali 750.000 circa.

Peraltro è da tener presente che il gasolio non è in effetti il carburante più idoneo, nè per il miglior funzionamento nè per il massimo rendimento di detti motori a testa calda, che sono appunto costruiti per essere azionati con carburanti meno pregiati.

Il gasolio agricolo viene quindi impiegato nei motori agricoli a testa calda unicamente per la convenienza economica rappresentata dall'agevolazione fiscale di cui tale prodotto gode.

Le numerose esperienze effettuate hanno accertato come il miglior funzionamento e rendimento tecnico dei motori agricoli a testa calda si ha con l'impiego dei « residui della lavorazione degli oli minerali » che, rappresentano prodotti di minor valore intrinseco del gasolio, e consentirebbero, se agevolati, una sensibile riduzione della spesa di esercizio dei motori medesimi.

L'agevolazione per tali « residui » è già stata concessa per diversi usi: come combusti-

bili sulle navi mercantili o per l'azionamento delle automotrici e degli autocarrelli delle Ferrovie dello Stato; per l'industria della calciocianamide; per la costruzione delle pubbliche strade e per la fabbricazione di bitumi solidi, usi questi per i quali non è prescritta, appunto per il loro colore nero, alcuna colorazione. Sembra quindi logico che l'agevolazione debba poter essere estesa anche all'agricoltura superando la difficoltà della colorazione attraverso sistemi di controllo ugualmente efficienti. Si è ritenuto quindi opportuno presentare un progetto di legge che, estendendo l'agevolazione fiscale ai residui della lavorazione degli oli minerali, viene anche ad incoraggiare l'industria nazionale e a farci risparmiare un carburante tanto più raro e costoso — il petrolio — che tanto pesa sulla nostra bilancia commerciale. Proporrei, anzi, che tale olio pesante, colle caratteristiche speciali previste nel progetto, fosse addirittura per semplicità chiamato « diesel-olio ». Esso sarebbe il carburante usato per i trattori agricoli, dopo la benzina, il petrolio e il gasolio.

Questo disegno di legge è giustificato:

1° da un beneficio economico per l'agricoltura valutabile ad oltre 400 milioni di lire, considerando che il prezzo di tali carburanti possa risultare inferiore del 15 per cento circa di quello del gasolio agevolato per uso agricolo, beneficio questo che non comporta, evidentemente, alcun aggravio per l'Erario;

2° dai vantaggi di ordine tecnico e di rendimento dei motori cui si è già fatto più sopra cenno;

3° dal fatto che l'adozione di questo nuovo tipo di carburante, così configurato in modo specifico e legale consente di:

a) eliminare, almeno in gran parte, gli eventuali abusi che possono verificarsi con l'impiego nei motori agricoli semi-diesel dell'olio combustibile agevolato, semiagevolato per altri usi, per forni e caldaie, in miscela col gasolio agricolo;

b) evitare la possibilità di distrazione del gasolio agricolo a favore dell'autotrazione o di altri usi, data la contrazione che si avrebbe nella sua distribuzione con l'immissione nell'uso del nuovo tipo di carburante agricolo.

Nel disegno di legge, mentre si è prevista l'applicazione per i residui agevolati delle norme già in atto per la distribuzione, il prelevamento e l'uso del petrolio e gasolio agricoli, si è dovuto, in relazione a quanto sopra esposto, prescindere dalla disposizione riguardante la colorazione. Tale fatto peraltro non può dar luogo a preoccupazioni sia perchè è da escludere in via assoluta la possibilità dell'impiego dei residui per l'autotrazione, sia perchè essi non troverebbero altri usi se non in quelli per i quali godono già di agevolazioni complete o parziali e anche perchè la loro destinazione agricola verrebbe cautelata tanto attraverso la loro distribuzione con buoni in applicazione delle norme succitate, quanto attraverso quelle disposizioni integrative delle norme stesse, che il Ministero delle finanze è autorizzato, col disegno in parola, ad emanare allo scopo di sostituire alla colorazione un sistema di controllo rispondente allo scopo.

Si confida che il proposto disegno di legge incontrerà il favore del Senato che vorrà così contribuire ad un'opera di giustizia e di incoraggiamento verso l'industria e l'agricoltura del nostro Paese.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

L'esenzione dall'imposta di fabbricazione per i gasoli di densità superiore a 0,850 a 15°C, destinati esclusivamente all'azionamento dei motori agricoli, di cui al n. 4 della voce 643-b)-4-6 della tabella A allegata al decreto legislativo 11 marzo 1950, n. 50, è estesa ai residui della lavorazione degli oli minerali con densità superiore a 0,890 a 15°C aventi la stessa destinazione.

## Art. 2.

Per la distribuzione e l'uso dei residui di cui al precedente articolo 1 si applicano, fatta

eccezione per l'obbligo della colorazione a scopo di denaturazione, le norme e le condizioni fissate dal decreto ministeriale 16 giugno 1937 riguardante la distribuzione, il prelievo e l'uso del petrolio e del gasolio destinati esclusivamente all'azionamento dei motori agricoli.

## Art. 3.

Il Ministero delle finanze è autorizzato a provvedere con proprie disposizioni alle necessarie modifiche delle norme del decreto ministeriale 16 giugno 1937, per quanto ha riferimento alla colorazione, e a prescrivere le ulteriori cautele, che, in sostituzione della colorazione medesima, possano egualmente garantire un efficiente controllo circa la destinazione dei residui in parola.