

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

285^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 28 MAGGIO 1974

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI,
indi del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETONI Tullia

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione:

« Conversione in legge del decreto-legge 20
aprile 1974, n. 103, concernente modifica-
zioni al regime fiscale di alcuni prodotti
petroliferi » (1628):

BASADONNA	Pag. 14035
BERGAMASCO	14031
BORRACCINO	14039
BRANCA	14050
BUCCINI	14055
MARANGONI	14053
PATRINI	14046
PISTOLESE	14056
ZUGNO, <i>relatore</i>	14057

INTERROGAZIONI

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE	14052
CIPELLINI	14052
DI VAGNO, <i>Sottosegretario di Stato per l'in-</i> <i>dustria, il commercio e l'artigianato</i> . . .	14053
MAFFIOLETTI	14052
MAZZOLI	14052

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 9,30).

Si dia lettura del processo verbale.

T O R E L L I , Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 22 maggio.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« **Conversione in legge del decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi** » (1628)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi ».

È iscritto a parlare il senatore Bergamasco. Ne ha facoltà.

B E R G A M A S C O . Il decreto 20 aprile 1974, n. 103, di cui si chiede ora la conversione in legge, rinnova il decreto 20 febbraio 1974, n. 14, decaduto per decorrenza dei termini e lo riproduce senza cambiamenti, salvo il disposto dell'articolo 4 che regola gli effetti del precedente decreto decaduto.

Il decreto in esame ha contenuto esclusivamente fiscale, riguarda cioè l'aumento dell'imposta di fabbricazione e di quella di confine, mentre con provvedimento del CIP in data 20 febbraio 1974, e cioè nella stessa data del primo decreto, era disposto un aumento

di tutti i prezzi dei prodotti petroliferi; ciò in osservanza di uno dei quei periodici adeguamenti di prezzi, determinati secondo il metodo approvato dal CIP nel 1971 e che, dall'autunno scorso, in dipendenza soprattutto dei gravi sconvolgimenti avvenuti nel mercato petrolifero e nel mercato monetario a seguito della rinnovata guerra arabo-israeliana, vanno succedendosi l'uno all'altro fino a dar vita ad una vera e propria allarmante *escalation*.

Così, nello sfondo dei temi proposti dal provvedimento, era naturale che si aprisse una più vasta discussione sulla crisi petrolifera, sul pericolo di un embargo e di una conseguente mancanza di petrolio greggio, tale da mettere in ginocchio l'economia italiana come quella di ogni altra nazione altamente industrializzata, sull'inasprimento dei costi che, al limite, può equivalere all'embargo per paesi a bilancia dei pagamenti fortemente squilibrata, sui rimedi possibili a più o meno lunga scadenza, sulle vere o supposte speculazioni e sui connessi scandali che possono facilmente sorgere e prosperare in un terreno siffatto.

Considerazioni che non hanno lasciato indifferente la 6ª Commissione, nella quale da più parti è stato chiesto un chiarimento di fondo circa il metodo adottato per la determinazione del prezzo netto del petrolio greggio, in relazione soprattutto agli utili che dalle forniture di petrolio traggono le compagnie petrolifere.

Alcuni dati, infatti, sono stati forniti alla Commissione, dal ministro Colombo prima, quando si parlava del decreto del 20 febbraio, e poi dal ministro De Mita, in occasione dell'esame dell'attuale decreto; il primo, come è naturale, si è intrattenuto soprattutto sugli aspetti fiscali, il secondo sui modi di determinazione del prezzo del greggio, oltretutto di quelli dei trasporti, della raffinazione

e via dicendo, fino a giungere alla cifra di lire 49.000 per tonnellata di greggio, contro quella di lire 12.000 del settembre 1973, che è considerata il punto di riferimento per i successivi aumenti; superfluo aggiungere che le quotazioni dei derivati vanno adeguate a quelle del petrolio greggio.

La cifra però di lire 49.000 la tonnellata, secondo le dichiarazioni rese dall'onorevole Giolitti il 22 febbraio ultimo scorso e cioè all'indomani dei due provvedimenti, è stata fissata non già sulla base dei costi del greggio forniti dalle compagnie, che è superiore, ma in virtù di un calcolo effettuato secondo un nuovo metodo di valutazione e cioè il metodo stabilito dal CIP col provvedimento n. 16 del 1971, approvato con decreto ministeriale 30 giugno 1971 e conforme alle conclusioni del CNEL.

Permangono non poche zone d'ombra circa la bontà del metodo adottato, e permangono non poche preoccupazioni, perchè, se il calcolo, o meglio il metodo di calcolo fosse inesatto, le 49.000 lire non basterebbero e l'esborso sarebbe maggiore con una più pesante incidenza sulla nostra bilancia commerciale.

Ciò anche perchè il suddetto prezzo per tonnellata è assai distante da quello indicato dall'Unione petrolifera con riferimento ai prezzi CIF di lire 66.500 per tonnellata. A tale proposito una maggiore chiarezza da parte del Governo potrebbe, a nostro avviso, essere auspicabile anche al fine di fugare i sospetti accumulatisi negli ultimi tempi intorno sia ai responsabili pubblici del settore, sia agli operatori economici soprattutto in merito agli effettivi costi del prodotto all'uscita dalle raffinerie.

Del resto, come si legge nella relazione, lo stesso ministro Colombo già diceva il 23 gennaio scorso che il greggio sta entrando in Italia ad un prezzo medio di lire 60.000 la tonnellata e già ora si parla apertamente sui giornali di un nuovo provvedimento di adeguamento.

Ma una materia tanto vasta e complessa richiede un discorso a sè e malamente potrebbe inserirsi nell'esame dell'attuale provvedimento, che si limita ad alcuni aspetti fi-

scali. Riteniamo peraltro che, come anche un ordine del giorno presentato in Commissione e ripresentato in Aula richiede, un'ampia discussione al riguardo possa aver luogo sollecitamente in Parlamento, anche secondo le assicurazioni che il Presidente del Consiglio non ha mancato di dare.

Per intanto, e ritornando al problema nostro, una constatazione si impone ed è che, se è vero che il prezzo del petrolio greggio in Italia è il più basso d'Europa, è anche vero che l'imposizione fiscale è la più alta, come appare dalle tabelle a pag. 13 e 14 della relazione.

Invero prima dell'aumento fissato con il decreto del 29 settembre 1973 imprese e distributori, per quanto riguarda la benzina super, venivano remunerati con il 25,8 per cento del prezzo alla pompa, contro la percentuale a favore dell'erario del 74,2 per cento. Attuato quel provvedimento l'incidenza percentuale si modificava nella misura seguente: 26,6 per cento tra raffineria e distribuzione, mentre all'erario andava il 73,4 per cento; come si vede, non vi era fra le due situazioni, quella precedente l'aumento e quella successiva, una differenza degna di nota per la percentuale di incidenza della produzione e per quella riservata all'erario.

A seguito del provvedimento presentato ora per la conversione, essendosi il prezzo ultimo della super elevato da lire 200 a lire 260, si conservano allo Stato lire 162,73, percentuale del 62,50 per cento, e si attribuiscono congiuntamente alla produzione e distribuzione lire 97,27, percentuale del 37,50 per cento. Analogamente avviene per quanto riguarda la benzina normale.

A tanto conduce l'applicazione del disposto dell'articolo 1 del decreto che eleva l'imposta di fabbricazione e la corrispondente imposta di confine da lire 15.679 a lire 18.225 al quintale.

Cosicchè se la quota riservata al fisco diminuisce di qualche punto in percentuale rispetto alla situazione precedente, rimane il fatto che vi è sempre un considerevole aumento dell'aggravio fiscale in senso assoluto, indipendentemente, beninteso, da quello riguardante l'IVA, che ovviamente segue

l'andamento del prezzo. Se, cioè, come ha confermato il Ministro, negli aumenti si è tenuto conto massimamente dell'accresciuto costo del greggio, per quanto riguarda più ampiamente la composizione del prezzo al consumo, la parte largamente maggiore di esso è sempre attribuita all'erario.

Oltre a ciò è opportuno osservare che fra il settembre 1973 e il febbraio 1974, con riferimento agli aumenti conseguenti all'embargo petrolifero deciso dai paesi arabi, l'Italia fra le nazioni europee occupa la terza posizione. Infatti, considerando la media fra il costo di un litro di benzina normale e quello di un litro di benzina super si registra un aumento percentuale di 41,2 in Italia e tale aumento è superato solo da quello della Germania Occidentale col 44,4 per cento e da quello del Portogallo col 67,4 per cento; tale calcolo è fatto sulla base del cambio del dollaro a 675 lire.

Concludendo per questa parte, al massiccio aumento dei prezzi, dipendente da cause internazionali fuori del nostro controllo, si accompagna da noi un aggravio fiscale non indifferente, anche a prescindere dall'espansione dell'IVA.

Quali le ragioni che hanno indotto il Governo ad emanare il presente decreto? Evidentemente due, ricordate anche nella nota introduttiva.

Quella di mettere un freno, sia pure modesto, al consumo dei carburanti, pertanto riducendo i disavanzi paurosi della nostra bilancia dei pagamenti: freno modesto perchè, come è noto, la benzina incide solo per un 12-15 per cento sul consumo totale di petrolio greggio e offre, col gasolio per riscaldamento, l'unica possibilità di riduzione, se non si vuole intaccare la produttività del paese. In secondo luogo, quella di non consentire ad una riduzione delle nostre entrate tributarie e così ad un accrescimento ulteriore del disavanzo di bilancio che ha raggiunto anch'esso altezze impressionanti.

Nulla vi sarebbe da obiettare circa dette esigenze se non che appaiono contraddittorie nel senso che la prima postula un minor consumo di carburante e la seconda, invece, postula un consumo maggiore;

la contraddizione si può superare soltanto in un modo, e cioè aumentando il prezzo del carburante per diminuire il consumo, ma, nel contempo, aumentando l'onere fiscale per evitare, almeno in parte, la riduzione del gettito dell'imposta come, appunto, si è fatto o si è cercato di fare col presente decreto.

Ma vale l'aumento del prezzo a frenare veramente i consumi? Non disponiamo fino a questo momento di dati precisi circa l'evoluzione del consumo di benzina in Italia dall'autunno scorso ad oggi mentre sarebbe stato opportuno avere in questa occasione qualche dato più preciso, anche se ci rendiamo conto che è molto difficile distinguere fra le varie cause che possono avere influito su un'eventuale riduzione del consumo, e cioè l'aumento del prezzo o le varie limitazioni poste alla circolazione.

Il ministro dell'industria, onorevole De Mita, ha detto, se non vado errato, in Commissione che il consumo di benzina si è ridotto del 21 per cento nel marzo 1974 rispetto al marzo 1973 e sarebbe un dato abbastanza confortante; però, se si tiene conto dei 6 giorni festivi del marzo scorso, nei quali la circolazione era limitata dall'alternanza delle targhe, si vede che pressappoco le percentuali corrispondono e che, in altre parole, la riduzione si deve quasi per intero alle limitazioni imposte e non all'aumento del prezzo.

Del resto mi pare che lo stesso ministro Colombo abbia espresso in Commissione il suo convincimento circa l'insufficienza dell'aumento di prezzo della benzina a determinare una considerevole riduzione del consumo. Non si vede, pertanto, come il presente aumento potrebbe influire in modo sensibile sulle importazioni di petrolio greggio e quindi sull'andamento della bilancia dei pagamenti.

Sul secondo punto, e cioè sul recupero delle minori entrate, valgono altre osservazioni. Innanzitutto è criticabile l'azione di politica fiscale ancora una volta attuata con preferenza attraverso l'imposizione indiretta, piuttosto che attraverso l'imposizione diretta. A questo proposito non è male ri-

cordare da un lato che la principale giustificazione della riforma tributaria ormai attuata è stata da tutti indicata nella maggiore equità dell'imposizione diretta e dall'altro che l'Italia, membro della CEE, dovrebbe considerare più seriamente l'obbligo ormai incombente di giungere all'abolizione delle imposte di fabbricazione.

Il rilievo poi è ancora più evidente se si considera l'aspetto negativo del provvedimento sotto il profilo sociale.

Anche se si prescinde dalle decisioni del CIP del 22 novembre 1973 e del 20 febbraio 1974 che hanno causato l'ulteriore aumento del prezzo alla pompa, rimane un inasprimento del prezzo al litro da attribuirsi ai successivi decreti di carattere fiscale. Infatti, come si è già visto, il decreto del 29 settembre dello scorso anno aveva portato la quota del prezzo riservata al fisco (sempre per la benzina super) da lire 121,26 a lire 135,84 e tale cifra è poi ulteriormente aumentata con il provvedimento in discussione a lire 162,73.

I dubbi che naturalmente scaturiscono dal provvedimento riguardano soprattutto la antisocialità dell'indirizzo politico-economico che sta a monte degli aspetti sostanziali del decreto. Infatti, se si considera la domanda della benzina da parte dei consumatori una domanda elastica, si sarà attuata una selezione dei consumatori nel senso di escludere dall'uso della macchina privata coloro i quali, pur avendone bisogno, non possono sostenere un siffatto livello di spesa per l'automobile.

Per i percettori di redditi fissi con abitazione distante dal posto di lavoro e per coloro che si servono del mezzo privato per svolgere il loro lavoro inizieranno quindi delle difficoltà che potranno anche risolversi in una diminuzione dei loro guadagni. Ancora una volta si sarà fatto carico ai meno abbienti dei danni dell'inflazione.

Nel caso invece si partisse dal presupposto che la domanda di benzina è una domanda anelastica si sarà forse ottenuto un introito maggiore per l'erario, ma si sarà operato un aggravamento della pressione fiscale sen-

za discriminazione fra redditi più alti e redditi più bassi.

In tale caso si saranno contraddetti tutti i conclamati principi sociali cui il Governo puntualmente si richiama ad ogni sua riedizione e non si sarà raggiunto lo scopo di una diminuzione del consumo dei beni che, come la benzina, sono, in quanto importati, i principali artefici del *deficit* della nostra bilancia valutaria.

Il problema dell'aumento dei costi fu già oggetto di rilievo da parte nostra in occasione della conversione del precedente decreto-legge di modifica del regime fiscale dei prodotti petroliferi. In quella sede, ed oggi non possiamo che ribadirlo, manifestammo anche tutta la nostra preoccupazione per gli effetti che l'aumento del costo dei trasporti, sia della materia prima che dei prodotti finiti, poteva e può causare in relazione ai prezzi finali di questi ultimi e come esso possa risolversi in un aumento del costo della vita con un ulteriore inasprimento dell'azione sindacale ed una accentuazione della spirale prezzi-salari.

Vi è di più. Già si parla apertamente, come accennavo, di un prossimo ulteriore aumento del prezzo della benzina che sembra debba essere addirittura deciso nel corso della presente settimana. Naturalmente può darsi che detto aumento sia soltanto nuovo aggiornamento del prezzo in relazione ai costi del greggio, da decidersi con provvedimento amministrativo, secondo il già citato metodo di calcolo.

Ma lo stesso problema che si pone oggi logicamente si riprodurrà; una volta ancora dovremo risolvere l'equazione diminuzione del consumo-aumento dell'imposizione fiscale e la potremo risolvere soltanto nel modo in cui la si risolve oggi, cioè con un ulteriore aumento della pressione fiscale, di una pressione fiscale indiscriminata. Nemmeno si vede, considerati i ritardi intervenuti, perchè non si possa decidere in una sola volta.

Ora sembra a noi che questo modo di procedere disordinato e frammentario, a volte addirittura contraddittorio, sia quanto di meno opportuno si possa immaginare spe-

cialmente in un momento come questo; e non solo per quanto riguarda i prezzi della benzina, ma per l'impostazione stessa di tutta la nostra politica economica e finanziaria.

Un inasprimento fiscale qua, una agevolazione là, un ritocco ai prezzi, un divieto posto in un determinato settore, l'aumento di un fondo di rotazione, un provvedimento a favore di questa o di quella categoria, denotano, a nostro avviso, soltanto la tendenza a cercare di rimediare ai guai a mano a mano che si presentano, cosa evidentemente necessaria, ma denotano prima ancora la mancanza di una visione completa ed organica del grave problema che ci sta dinanzi, denotano l'incapacità di prevedere e di prevenire quei guai di cui si diceva.

Il presente provvedimento ne è un tipico esempio. Si tratta questa volta, per dirla con il ministro Colombo, di assicurare all'erario maggiori entrate, o più esattamente di evitare riduzioni di entrate in questa delicata fase economica; per dirla più semplicemente con parola plebea, si tratta di tappare un nuovo buco che si è aperto nel bilancio.

Quanto vale per la politica economica vale certamente, infatti, anche per quella energetica, che oggi condiziona la prima in così larga misura e ne è a sua volta condizionata.

Non saremo certo noi a raccomandare o incoraggiare la creazione di nuovi costosi enti o la messa in circolazione di nuovi sgangherati carrozzoni, la supposta panacea per tutti i mali. Sappiamo tutti, per amara e consolidata esperienza, dove questi conducono.

La soluzione del problema non è questa, ma sta per noi nell'adozione di un vasto e razionale disegno di politica economica, e quindi anche di politica energetica, al quale attenersi nella misura del possibile, coordinando ad esso tutte le singole iniziative, armonizzando tutte le decisioni di dettaglio e chiamando a realizzarlo la libera collaborazione del mondo produttivo e di tutti i cittadini.

Se questo si intende per programmazione, non vi sarà nessuno più pianificatore di noi.

Per intanto non daremo il nostro consen-

so al provvedimento in esame, che riteniamo oltre tutto inadeguato rispetto ad uno dei due scopi che si prefigge, il miglioramento della bilancia dei pagamenti e il prelievo fiscale per contenere l'inflazione, anche perchè non esiste ancora, a nostro avviso, a livello di opinione pubblica, una percezione sufficientemente chiara circa il problema delle dimensioni del deficit della bilancia dei pagamenti e circa le conseguenze disastrose che possono derivarne. (*Applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Basadonna. Ne ha facoltà.

B A S A D O N N A. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, col decreto-legge in esame viene ripetuto il provvedimento del febbraio scorso per la modificazione del regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi non convertito in legge nei termini prescritti, sulla cui legittimità costituzionale già il senatore Bacchi ha espresso fondati dubbi. Come già hanno avvertito gli onorevoli colleghi della Commissione di merito e quelli che mi hanno preceduto in questa discussione, l'esame del provvedimento non può limitarsi agli aspetti fiscali considerandolo cioè a sè stante, avulso dal vasto quadro dei problemi economici, politici, sociali e tecnici nei quali necessariamente deve essere considerato. Così accadde nel novembre scorso, quando fu approvato un analogo decreto-legge per l'adeguamento dei prezzi dei prodotti petroliferi a livello del greggio, con il simultaneo inasprimento degli oneri tributari. Ma, da allora, il quadro in cui è inserito l'intervento dello Stato nel settore petrolifero si è di molto allargato, ha subito profonde trasformazioni e comprende anche vaste zone di ombra sulle quali il Parlamento si è impegnato a far luce per rispondere alla paziente attesa della pubblica opinione. Il provvedimento viene esaminato in un'atmosfera di incertezze e di dubbi circa le prospettive economiche e finanziarie del paese che in questi ultimi mesi si sono ulteriormente appesantite dopo che è stato finalmente va-

rato quel piano petrolifero che dovrebbe dare la garanzia della continuità e della economicità nel rifornimento del greggio a prezzi periodicamente definiti.

A questo fine il piano, come è noto, concentra la direzione del settore nelle mani dell'ente di Stato, di cui attua il potenziamento ed al quale affida la ristrutturazione del sistema di raffinazione assieme all'aggiornamento degli impianti obsoleti, attraverso la dislocazione più razionale, ai fini economici, del potenziale, lungo i litorali del paese.

La critica a questo piano investe tutti i settori, incominciando dalla incompatibilità del nuovo ruolo dell'ENI in campo petrolifero con l'attività che questo ente svolge in vari settori produttivi, dalla validità di un piano petrolifero avulso dall'intero quadro della politica energetica e quindi dai rapporti con i piani di sviluppo delle fonti alternative. Infatti si afferma in maniera sempre più perentoria l'esigenza di un coordinamento dell'azione dei vari enti che operano nel settore per la soluzione dei diversi aspetti del problema energetico e cioè, come è noto, l'Enel ed il CNEN nella ricerca, l'ENI nell'approvvigionamento e l'industria a partecipazione statale nella costruzione delle centrali.

Tutto lascia prevedere che occorrerà ancora del tempo per passare alla fase operativa delle scelte disposte dal piano attraverso deliberazioni del CIPE e norme legislative, come è stato annunciato. Con il congegno escogitato per la determinazione del prezzo del greggio, il Governo è riuscito a mantenerlo ad un livello sensibilmente più basso di quello richiesto dalle multinazionali (lire 49 invece di lire 66), ma sono in molti a ritenere che si tratti di una quotazione ancora favorevole alle imprese, anche se queste protestano e minacciano di abbandonare il campo per cercare altrove possibilità operative più vaste e prezzi più remunerativi. Nè è da escludere che certi rifornimenti a singhiozzo, tanto dannosi per le industrie utilizzatrici, siano dovuti alla resistenza degli importatori che avrebbero trovato il prezzo più caro di quello riconosciuto.

Non si può poi ritenere accettabile il proposito espresso nel piano, al fine di migliorare i risultati economici, di sviluppare ulteriormente la raffinazione, sebbene questa raggiunga un potenziale esuberante, utilizzato in base ad un'aliquota che è tra le più basse del continente e mentre i paesi produttori si vanno organizzando con la raffinazione in proprio. È ancora da dimostrare che i vantaggi in termini economici della concentrazione del potenziale e della razionalizzazione delle scelte ubicazionali giustifichino l'onere connesso alle risorse che occorrerebbe impiegare.

Certo vi è anche un'aliquota del potenziale di raffinazione ormai obsoleta ed è ovvio che, in sede di aggiornamento, si operi tenendo presenti le esigenze di razionalizzazione del sistema, ma indubbiamente i programmi dell'ENI in questo settore vanno al di là di tali esigenze. Certo, non vi è nessuno che non si renda conto come, nell'attuale catastrofica situazione della bilancia commerciale, non si possano trascurare i vantaggi valutari connessi all'esportazione dei prodotti petroliferi e come tale fonte vada mantenuta e coltivata, ma questo non significa che non si debbano nel contempo valutare i danni e gli oneri che una tale politica comporta e raffrontarli ai benefici immediati ed a quelli in prospettiva, prima di adottare le decisioni che nel piano sono previste.

Sia pure in linea di larga massima, il piano accenna al problema dei noli ed alle gravi carenze della fase di trasporto marittimo del greggio. Di conseguenza sostiene la esigenza di potenziare la nostra flotta cisterniera, allo stato così insufficiente che, se fosse interamente utilizzata, non basterebbe a soddisfare neanche il 50 per cento del nostro fabbisogno. È mancata del tutto una adeguata politica di incentivazione in questa direzione per assicurare al paese un adeguato livello di tonnellaggio cisterniero, condizione indispensabile per attuare la compressione dei costi in questo settore, ma soprattutto per garantire la continuità degli approvvigionamenti.

Il piano prevede anche un intervento nella fase a valle, che maggiormente incide sui costi e favorisce abusi e dispersioni, cioè quella della distribuzione stradale, attraverso un processo di concentrazione e razionalizzazione dei punti di vendita da attuare con la collaborazione delle regioni. Ma anche qui motivi di natura sociale connessi alla difficoltà di assicurare altri impieghi ai distributori che resterebbero disoccupati costituiscono un grave ostacolo al normale sviluppo di un tale indispensabile processo.

Il piano risponde soltanto in parte ai dubbi, alle perplessità e alle preoccupazioni che erano state espresse da tempo sulla politica energetica, da quando il petrolio aveva assunto la posizione di protagonista nella vita economica e finanziaria del paese, in conseguenza dei noti avvenimenti internazionali. Ma l'ombra del dubbio ancora avvolge troppi aspetti di questo complesso problema, nè l'hanno diradata gli interventi dei Ministri del tesoro e dell'industria nella Commissione di merito, nè l'approfondita e puntuale relazione dell'onorevole Zugno, come ha potuto documentare il senatore Bacchi, rilevando la contraddittorietà dei dati posti a base delle valutazioni. Ed è questa incertezza che toglie giustificazione al provvedimento in esame il quale, d'altra parte, non può certo ritenersi allineato con l'impegno antinflazionistico del Governo.

Si potrà anche discettare sulla misura della sollecitazione alla spirale inflazionistica, se e fino a che punto la lievitazione generale dei prezzi, che è incontestabile, risulta compensata dal prelievo a favore dell'erario, che è un'operazione deflazionistica. Ma è certo che l'attuale misura ha concorso ad aggravare la dolorosa situazione dei lavoratori italiani, come è stato denunciato dalla CISNAL per bocca del suo segretario generale, onorevole Roberti, sia in questa che nella precedente occasione del settembre scorso.

Forse non è superfluo osservare a questo proposito che l'ulteriore onere per l'aumentato costo della benzina è andato a gravare sui modesti bilanci dei salariati e stipendiati italiani, mentre ritiravano la loro prima bu-

sta paga riformata e cioè massicciamente decurtata in conseguenza della riforma fiscale.

Va anche considerato che con il provvedimento in esame, come ha rilevato anche il senatore Bergamasco, gli aumenti introdotti si collocano tra i più elevati fra quelli raggiunti tra i paesi più industrializzati, proprio mentre il potere d'acquisto dei salari e degli stipendi subisce la più pesante corrosione.

Si era anche detto che con il provvedimento in esame non sarebbe mancato alle aziende industriali l'indispensabile rifornimento per alimentare il processo produttivo. Ed invece l'insufficienza di oli combustibili, che nel gennaio si era appena fatta sentire, è diventata preoccupante proprio nei mesi successivi. Ciò anche in conseguenza della tendenza delle imprese petrolifere a spingere la raffinazione fino al limite delle possibilità tecniche prevalentemente nel settore della benzina e del gasolio, perchè considerano scarsamente remunerativo il prezzo corrisposto per l'olio combustibile. Ciò non dovrebbe verificarsi con l'attuazione del piano petrolifero che prevede appunto il controllo dei programmi di lavorazione delle imprese. Intanto, se sono esatte le notizie apparse sulla stampa, per la carenza di olio combustibile sul mercato, l'Enel avrebbe fatto ricorso per il proprio fabbisogno alle scorte intangibili e nelle regioni meridionali si è profilata la prospettiva di una carenza di energia elettrica che ha scoraggiato l'attuazione di programmi di ampliamenti e nuovi investimenti. E così, assommando a questo danno quello derivante dall'aumentato costo del denaro per l'elevazione del tasso di sconto, ed altri provvedimenti finanziari, le aziende industriali, specie quelle minori del Sud, si vedono ostacolate nello sforzo rivolto a mantenere i costi a livello competitivo per il collocamento nei mercati europei di alcuni prodotti. Vengono in tal modo annullati i benefici per la bilancia commerciale che si vorrebbero conseguire attraverso la contrazione dei consumi dei prodotti petroliferi, con l'aumento di costi stabilito con la legge in esame e con le misure restrittive della circolazione, e che, nel primo quadrime-

stre di quest'anno, entro modesti limiti, sarebbero stati raggiunti. È significativo a questo proposito constatare come il consumo dell'olio combustibile nel detto periodo abbia raggiunto il livello di 14,2 milioni di tonnellate, subendo una flessione di 700.000 tonnellate, pari al 4,7 per cento.

Come è noto, vi è un altro settore di attività direttamente influenzato dal provvedimento in esame, ed è quello turistico che dovrebbe costituire una delle principali fonti di divise estere per pagare il petrolio di importazione: un settore che interessa in special modo alcune aree del Sud dove costituisce una delle maggiori risorse e dove i guasti prodotti dalla infezione colerica dello scorso anno si fanno ancora pesantemente sentire; è da tener presente che i turisti stranieri per raggiungere quelle aree attraversano in macchina in gran numero la Penisola e sostengono un notevole onere per il consumo della benzina.

Sia per l'aumento attuato, sia per l'ulteriore aumento previsto, sia per la mancata definizione delle norme sulla circolazione, sulle quali continua la ridda delle ipotesi e delle soluzioni, non si aprono certo favorevoli prospettive in questo settore e comunque tali da rimediare ai gravi danni del recente passato, specie nel settore alberghiero.

Opportunamente il relatore, senatore Zugno, prospetta il ripristino delle agevolazioni sul prezzo del carburante per i turisti stranieri in Italia, che risalgono al periodo prebellico e che furono abolite per motivi di dubbia validità col provvedimento dello scorso anno relativo ai prezzi dei prodotti petroliferi. Mentre nei paesi concorrenti si moltiplicano gli incentivi per favorire l'afflusso degli stranieri anche in questo specifico settore del trasporto automobilistico, appare quanto mai necessario il ripristino di una agevolazione la cui efficacia è stata largamente collaudata e che dovrebbe essere attuata con l'istituzione di buoni di benzina validi soltanto nelle regioni meridionali. E ciò non solo per il vantaggio che possono trarne le zone turistiche interessate, ma per quello relativo alla bilancia dei pagamenti che interessa l'intero paese.

Nella relazione del senatore Zugno vi è anche un richiamo al dovere imposto dalla crisi energetica a tutte le nazioni civili di rivolgere in altre direzioni, diverse dalle tradizionali, la ricerca di nuove fonti di energia per assicurare la continuità del loro progresso. E così l'onorevole relatore accenna ai flussi provenienti dalle maree, alle eruzioni geotermiche, alle radiazioni solari, alle vaste possibilità aperte dalla energia nucleare. Non pretendiamo certo che l'attuale Governo volga lo sguardo al futuro, anche se ciò dovrebbe rientrare nei suoi compiti: ci accontenteremmo che pensasse in termini concreti all'attuazione di iniziative rivolte ad una maggiore utilizzazione della energia e soprattutto ad evitare gli sprechi che nel nostro paese raggiungono livelli incredibili. E ciò attraverso un'adeguata politica del territorio, l'incentivazione delle tecnologie che richiedono un limitato impiego di energia e di nuovi sistemi costruttivi per l'edilizia, con particolare riguardo all'isolamento termico.

Vi è un campo vastissimo di iniziative nel quale sarebbe necessario operare in tempo per fronteggiare questa difficile situazione, tenuto conto delle caratteristiche del nostro sistema produttivo fondato sull'industria di trasformazione per la quale occorrono elevati quantitativi di energia e materie prime di cui difettiamo. Come anche occorrerebbe intensificare adeguatamente le iniziative rivolte a favorire l'utilizzazione delle ferrovie per il trasporto di merci e l'impiego dei mezzi pubblici di massa nei trasporti urbani. Ma ciò presupporrebbe una lungimiranza che certamente è mancata ai governi che si sono succeduti nel dopoguerra, rivelatisi incapaci di impostare una politica energetica adeguata alle esigenze di un paese come il nostro, privo di risorse petrolifere e di altre fonti tradizionali di energia di consistente portata e quindi particolarmente vulnerabile in questo settore. Essi hanno lasciato che il petrolio dominasse incontrastato nella vita produttiva e civile del paese, che raggiungesse il più alto livello nell'impiego industriale nei confronti dei paesi più avanzati, senza valutare i pericoli di una tale situazione e senza quindi predisporre un piano che prevedesse

la graduale sostituzione del petrolio con fonti alternative e, in particolare, con l'energia nucleare e che favorisse soprattutto il recupero dell'energia dispersa. Perciò l'Italia è stata più severamente colpita degli altri paesi dalla guerra del petrolio che è tuttora in atto.

Concludendo, il provvedimento in esame è inserito in uno più ampio attuato con il documento CIP del 20 febbraio 1974 che ha aumentato tutti i prezzi dei prodotti petroliferi, mentre il decreto-legge in esame riguarda soltanto l'imposta di fabbricazione e la relativa sovrimposta di confine sulla benzina e sui prodotti ad essa fiscalmente assimilati. È un aumento, come è noto, in parte dovuto al maggior costo del greggio e in parte dovuto all'esigenza di realizzare maggiori entrate fiscali, richieste da esigenze del bilancio, in relazione al minore consumo conseguente appunto alle misure restrittive.

Pur reputando attendibili le giustificazioni tecniche del provvedimento, il nostro parere resta dubbio, soprattutto per le conseguenze economiche e sociali che esso ha comportato. A nostro avviso si va avanti ancora oggi in un'atmosfera di incertezza e di provvisorietà che non consente di inquadrare i problemi nella loro giusta dimensione. Invece di affrontarli alla radice si adottano soluzioni inadeguate, in questo caso già superate dagli eventi che incalzano mentre pesanti interrogativi si addensano sull'orizzonte del paese. Ma la nostra valutazione deve limitarsi al solo provvedimento in esame, che costituisce un episodio non di grande rilievo per una situazione disastrosa come l'attuale. Ci riserviamo perciò di esprimere un giudizio definitivo — come annunciato dal senatore Bacchi — a conclusione di questo dibattito. (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Borraccino. Ne ha facoltà.

B O R R A C C I N O. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, le ragioni dell'opposizione comunista alla politica di aumento dei prezzi dei prodotti

petroliferi sono fundamentalmente tre: l'importanza che il settore assume nell'economia e nella vita sociale del paese e la necessità che esso sia disciplinato nell'interesse pubblico e non nell'interesse privato di alcuni grandi gruppi petroliferi del nostro paese; il decreto in discussione lo riteniamo un provvedimento sbagliato nel contesto di una politica economica sbagliata; l'infondatezza della richiesta di aumenti da parte delle grandi compagnie petrolifere.

La nostra opposizione si inserisce in una battaglia lineare ma dura ed aspra, connessa ad una politica democratica dell'approvvigionamento, della trasformazione e della distribuzione dei prodotti petroliferi. È una lotta che vede puntualmente schierati da una parte le grandi società petrolifere e i governi che si sono succeduti, dall'altra le forze democratiche e lavoratrici del nostro paese. Questa lotta ha avuto ultimamente aspetti scandalosi e clamorosi, rivelando apertamente legami e connubi tra le grandi compagnie e ambienti politici che sostengono testardamente da anni una politica di favoreggiamento dei gruppi che detengono il monopolio del settore petrolifero.

Il decreto attualmente in discussione ricalca fedelmente questa politica senza apportare la benchè minima novità come se nulla fosse successo sul piano internazionale e nazionale. Non solo, ma questo provvedimento sarà fatto seguire da un ulteriore provvedimento, che pare il Consiglio dei ministri discuterà giovedì prossimo, e che porterà un ulteriore aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi, dando quindi un ulteriore duro colpo alla nostra economia e agli interessi dei lavoratori del nostro paese.

Questo provvedimento non tiene conto nè degli sviluppi della situazione internazionale e nazionale, nè della necessità della presentazione di un piano che tenga soprattutto presenti gli interessi pubblici, gli interessi del settore energetico, gli interessi dei lavoratori. Abbiamo affermato ripetutamente la importanza dei prodotti petroliferi per l'economia e per la vita sociale del paese; abbiamo detto che i greggi e i loro derivati costituiscono oggi la base fondamentale per tutta

una serie di prodotti indispensabile alla vita del paese: petrolio, acqua ragia, benzina, gas liquidi, gasolio, olio combustibile, lubrificanti, bitumi, vasellina, prodotti necessari per il settore petrolchimico, per quello farmaceutico, per le sintesi alimentari e così via.

Nel solo 1972 i consumi petroliferi sono stati i seguenti: 38 milioni e mezzo di tonnellate di olio combustibile, 16 milioni e 640 mila tonnellate di gasolio, 10 milioni 400 mila di benzina per auto, 2 milioni 200 mila tonnellate di bitume, 2 milioni 186 mila di petrolio, 1 milione 620 mila di carboturbo, 13 milioni 319 mila di altri prodotti, 4 milioni 610 mila di prodotti per l'agricoltura, la marina eccetera. Nel 1973 abbiamo consumato dai 90 ai 100 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi, e si pensa che nel 1974 il petrolio potrà costare all'Italia dai 3.500 ai 4.000 miliardi in più. Si tratta di prodotti dai quali dipendono in sostanza la vita economica del paese, gran parte della vita industriale e agricola, il traffico, il turismo, l'attività del mare, le scuole, gli asili, gli ospedali, il problema del riscaldamento. È un problema che interessa intere categorie del nostro paese: lavoratori pendolari, commercianti, artigiani, venditori ambulanti, tassisti, autotrasportatori e così via.

Il decreto-legge, oltre ai lavoratori e ai ceti poveri, colpisce un settore importante della pubblica amministrazione: gli enti locali e gli enti pubblici. In particolare questo decreto determina la crescita dei prezzi e l'aumento della spesa corrente; determina inoltre un effetto moltiplicatore su una infinità di altri consumi, aggrava il disavanzo dei comuni, costringe gli enti locali e pubblici a ricorrere alle anticipazioni che hanno determinato una situazione molto grave per tutti gli enti pubblici e locali, quelle anticipazioni che hanno determinato una situazione oggi gravissima per i bilanci, per ovviare alla quale nessuna misura positiva ancora è stata adottata da parte del Governo, ma, *sic et simpliciter*, il rinnovo di misure amministrative di anni precedenti che non apportano nessun beneficio, anzi bloccano lo sviluppo e l'attività degli enti locali. Non solo, ma in un momento in cui si parla di

bloccare la spesa corrente, in un momento in cui la copertura dei disavanzi dei bilanci del 1974 viene assicurata nella stessa misura del 1973, senza riconoscere agli enti locali un benchè minimo aumento, con il decreto si crea un contrasto con la linea sostenuta in particolare da La Malfa e dall'attuale Governo; un contrasto perchè si incide sulle spese degli enti locali e pubblici costringendo gli organi dell'attività politica e sociale del nostro paese ad aumentare il loro disavanzo, a ricorrere a maggiori anticipazioni, determinando così per essi una situazione particolarmente grave.

L'attuale situazione di difficoltà del trasporto pubblico e delle aziende municipalizzate verrebbe ulteriormente aggravata da misure che incidono sulle spese non solo degli enti locali, ma delle aziende municipalizzate e pubbliche, in quanto proprio queste debbono servire a portare avanti una politica di equilibrio nei confronti dell'iniziativa privata e della speculazione; quindi una politica che vada incontro alle esigenze del traffico e dei cittadini.

Oggi gli enti locali e le aziende pubbliche municipalizzate sono organi importanti per portare avanti una politica contro la speculazione nel settore del traffico, per portare avanti esigenze profondamente avvertite sulle quali tutti ci dichiariamo d'accordo, mentre nei fatti non vengono seguite linee che portino ad un soddisfacimento reale di queste esigenze.

Quindi la logica del decreto è in profondo contrasto con quello che si è chiesto ai comuni e con le mansioni e le funzioni che i comuni e le aziende pubbliche municipalizzate debbono assolvere.

In un momento in cui da parte dei gruppi privati si fa ogni tentativo per mettere in difficoltà le aziende pubbliche municipalizzate, in un momento in cui si tende a porre in crisi il trasporto pubblico, in un momento in cui questo settore assume un'importanza sempre maggiore per la vita sociale del nostro paese, si attua una misura che lede profondamente gli interessi e le esigenze di questi organismi.

Pensavamo che positivo sarebbe stato un provvedimento volto a favorire il trasporto pubblico, le aziende municipalizzate, i servizi gestiti dallo Stato, dalle regioni, dai comuni, dalle province e dai loro consorzi, ospedali ed enti pubblici di assistenza. Tutti siamo a conoscenza della situazione disastrosa in cui si trovano questi enti, tutti ne parliamo e tutti siamo d'accordo sulla necessità di andare loro incontro con concrete misure, però, dinanzi ad una situazione che si aggrava sempre di più, non sappiamo far altro che adottare misure che tendono a far crescere il loro disavanzo costringendoli a ricorrere ad operazioni che li imbrigliano in una situazione di crisi generale.

Il decreto lede gli interessi di un'altra categoria importante per il trasporto pubblico; alludiamo ai tassisti. Dobbiamo rilevare a questo proposito che il decreto aggrava oggi gli insostenibili costi di esercizio di una categoria, quella dei tassisti, che ha portato avanti e che sta portando avanti proprio in questi giorni una lunga e dura battaglia per la quale già ci fu un riconoscimento per una certa agevolazione attraverso la legge 19 marzo 1973, n. 32. Si tratta di una legge ottenuta con una lunga battaglia e che riconosceva la funzione pubblica svolta dalle vetture di piazza. Essa stabiliva in conseguenza una parziale defiscalizzazione rispetto alla imposta di fabbricazione sulla benzina.

Ebbene, il decreto odierno contrasta con il riconoscimento del servizio taxi come servizio pubblico nel quadro di una politica globale di riforma e di interventi nel settore dei trasporti pubblici. Il servizio taxi assume sempre più le caratteristiche di trasporto pubblico complementare a quello collettivo. Lo abbiamo maggiormente notato in questi ultimi mesi: dall'entrata in vigore delle misure governative riguardanti la circolazione, il servizio taxi da mezzo di trasporto individuale riservato solo a poche persone assolve sempre più una funzione sociale in città quali quelle italiane dove la scarsità di mezzi di trasporto collettivi non consente un rapido collegamento tra zona e zona.

Alle recenti misure di austerità si sono affiancati aumenti vertiginosi dei carburanti

e dei pezzi di ricambio provocando così una lievitazione dei costi di gestione — circa 70.000 lire — tale da ridurre sensibilmente i guadagni del tassista.

La crisi economica in cui si trova il nostro paese fa prevedere ancora che vi saranno ulteriori aumenti dei carburanti e di quei prodotti direttamente legati all'attività dei tassisti. Attualmente al tassista viene riconosciuto un rimborso pari ai due terzi dell'imposta di fabbricazione, circa 110 lire su 153; riduzione che viene applicata nella proporzione che noi conosciamo e cioè 18 litri per i grossi centri, 15 per i centri medi e 11 per i piccoli centri. Ma queste misure oggi diventano insufficienti di fronte al calo del potere di acquisto della moneta, all'aumento vertiginoso dei fitti eccetera.

Certo, per recuperare tale perdita si potrebbe ricorrere all'aumento indiscriminato della tariffa tassametrica; ma ciò non solo farebbe perdere all'attività del tassista quella caratteristica di servizio pubblico che la contraddistingue da altri tipi di auto-noleggio, ma metterebbe anche in serie difficoltà i cittadini particolarmente dei piccoli e dei medi centri dove il servizio taxi sostituisce quasi totalmente il servizio di trasporto collettivo.

Ecco perchè riteniamo sia fondata la richiesta di un totale rimborso per i tassisti dell'imposta di fabbricazione sui carburanti per uso di lavoro, fermo restando il numero dei litri precedentemente riconosciuti per i grandi, per i medi e per i piccoli centri.

Riteniamo questo provvedimento ingiustificato dal punto di vista della richiesta di aumenti dei prezzi da parte delle grandi compagnie. È stato abbondantemente dimostrato che le grandi compagnie non hanno motivo di reclamare aumenti dal momento che nel 1972-1973 i loro profitti si sono quasi triplicati.

Si tratta di raffinerie di proprietà di società multinazionali che hanno scelto e scelgono l'Italia come paese ideale per impiantarle perchè qui vengono concesse una serie di agevolazioni fiscali: suoli gratis specie nel Mezzogiorno d'Italia, dove di preferenza vengono ubicate le raffinerie le quali godo-

no persino di particolari agevolazioni statali quali imprese industriali. Si tratta di società che in Italia stanno portando avanti una precisa politica di accaparramento non solo di prodotti energetici ma anche di altri settori importanti per la vita del nostro paese. Vedete per esempio Rusconi che impiega miliardi per comprarsi « Il Messaggero » o Monti che acquista tre o quattro giornali o Moratti che acquista un terzo del « Corriere della Sera » o Garrone che va acquisendo grandi interessi economici in Liguria, Rovelli in Sardegna e Calabria e così via. Si tratta di potenti gruppi economici i quali vanno alla conquista di importanti settori di attività del nostro paese non solo per conseguire alti profitti, ma anche per determinarne gli orientamenti politici.

Un giornale non sospetto, « Il Globo », ha scritto proprio in questi giorni sui profitti eccezionali che alcune grandi compagnie private avrebbero realizzato. Basta offrire un solo esempio: l'Aramco produce dai suoi pozzi in Arabia Saudita greggio a 10 centesimi di dollaro al barile. Altri 7 dollari deve pagarli ai paesi produttori secondo le recenti decisioni dei paesi arabi. Un barile costa dunque alla società 7,10 dollari ai quali si può tutt'al più aggiungere un dollaro o due al massimo per spese di trasporto. Tutto il rimanente per arrivare a 15 o 17 dollari al barile, cifra cioè pagata dai paesi consumatori, finisce nelle casse delle società petrolifere. « Il Globo » non è certo un giornale sospetto, ma esso ha fatto questa analisi sulla base di una precisa indagine effettuata nel settore.

Riteniamo ancora questo decreto un provvedimento sbagliato nel contesto di una politica economica sbagliata. È già stato detto ieri dal compagno Piva che questo provvedimento è di sostegno della politica di rapina dei grandi gruppi monopolistici petroliferi nel nostro paese, allo stesso modo della politica di rapina che viene portata avanti in altri settori, come quello sanitario dove ci sono grandi carrozzoni che assorbono miliardi dai cittadini e dal bilancio dello Stato. Abbiamo in continuazione aumenti spaventosi delle rette che impediscono alle popola-

zioni di avere un'assistenza adeguata. Abbiamo *deficit* che stanno portando al collasso e spesso alla chiusura importanti complessi ospedalieri.

Ma in compenso a questa politica di crisi abbiamo un'assistenza che non è quella che un paese civile oggi si aspetta. La stessa cosa avviene nell'agricoltura dove ad alcuni grandi gruppi della speculazione e dell'accaparramento si dà la possibilità di portare avanti oggi una politica di speculazione e di distruzione del nostro patrimonio, con l'importazione dall'estero di prodotti agricoli per mille miliardi all'anno. Mentre assistiamo ad una massiccia emigrazione dall'Italia, centinaia e centinaia di miliardi vengono dati a potenti gruppi agricoli del nostro paese e non ai lavoratori, non alle cooperative, non alle organizzazioni associative.

In sostanza, i frutti di questa politica sono aumenti dei prezzi e danni ai lavoratori ed all'economia agricola, in particolare del Mezzogiorno. Qualcosa del genere avviene nel campo della previdenza: evasioni di miliardi ogni anno in un settore molto delicato ed importante e dall'altra parte basse pensioni per i ceti popolari e alte pensioni per gli alti ceti e i burocrati. Si pensi anche al settore della casa dove oggi si vuole portare avanti una politica di speculazione per arricchire ulteriormente le grandi compagnie immobiliari e per far pagare ancora una volta ai lavoratori le conseguenze di una politica di crisi anche in questo settore.

Il decreto attualmente in discussione è del resto la logica conseguenza dell'impostazione data dal Governo al bilancio di previsione per il 1974 costruito — per adoperare le stesse parole del ministro La Malfa — sulla predeterminazione del disavanzo di cassa per il quale è stato fissato il cosiddetto limite invalicabile di 7.400 miliardi, limite sul mantenimento del quale, come si afferma nella nota preliminare al bilancio di previsione, si è manifestato l'impegno unanime del Governo all'atto dell'approvazione del bilancio. Ma noi dubitiamo che eguale unanimità si sia manifestata su questo provvedimento nell'ambito della stessa maggioranza, date le recenti prese di posizione del Gruppo socialista

e di taluni gruppi della Democrazia cristiana che hanno fatto apprezzamenti non proprio positivi su questi provvedimenti. Da quella impostazione del resto non possono non sorgere serie perplessità. Non contestiamo la opportunità di perseguire l'obiettivo del contenimento del disavanzo e, come prima rilevavo, non siamo indifferenti al problema nè giochiamo al rialzo del disavanzo dello Stato; ma perplessità e critiche sorgono a causa del ragionamento che sta alla base della nota preliminare. Si fissa in 7.400 miliardi di lire il limite cosiddetto invalicabile (il numero magico, come lo ha chiamato qualcuno) e poi non si traggono conseguenze su una politica tributaria democratica e su provvedimenti che possono portare a dare allo Stato centinaia e centinaia di miliardi che possono essere reperiti in altri settori e non aggravando il carico sulle spalle dei lavoratori italiani. Come si è giunti peraltro a fissare questa cifra? Chi conosce il bilancio di cassa? Probabilmente solo il Ministro del tesoro e alcuni intimi se è vero quanto si è letto sui giornali e cioè che lo stesso ISPE che è un istituto pubblico sembra non sia in grado di quantificare questo bilancio. Questa situazione è la conseguenza della politica del trionfo della industria dell'automobile, del cemento e del petrolio, che ha imposto le sue scelte nel nostro paese in questi anni senza tener conto delle esigenze delle grandi masse, dei loro bisogni, che invece devono stare alla base di un diverso disegno di politica economica così come oggi si impone. Ben altre misure quindi sarebbero e saranno necessarie per scoraggiare il consumo privato nel settore dei trasporti e per privilegiare quello pubblico. Ben altre misure sono necessarie per poter catalogare la benzina tra i consumi opulenti e non necessari.

Si è detto: a nuove spese, per quanto di limitato importo rispetto a quelle che si erano prospettate al paese, si deve far fronte con nuove entrate tributarie, se non si vuole mettere in discussione tutta l'impostazione del bilancio fondata sul presupposto del rigido contenimento del disavanzo di cassa. Noi non ci poniamo certo con indifferenza di fronte a questo problema del contenimento del disavanzo, nè vogliamo giocare, l'ho già

detto, al rialzo del disavanzo dello Stato, anche se sul *deficit* di bilancio abbiamo una opinione ben diversa da quella dell'onorevole La Malfa, nel senso che tale questione è solo un aspetto di un discorso più generale di politica economica e questo non può essere disgiunto da un esame di merito sulla spesa e sull'entrata del nostro bilancio, e cioè da un discorso che investe la qualificazione e la selezione della spesa, un discorso che investe la qualificazione dell'entrata. Ma fin d'ora ci pare che si possa affermare che non è certo pensabile di contenere il disavanzo dello Stato con una riduzione indiscriminata della spesa e che comunque ben diverso rigore, rispetto a quello dimostrato fino a questo momento, è necessario nella selezione della spesa.

Questo provvedimento, da tale punto di vista, non fa che far scattare ulteriormente il meccanismo dell'aumento dei prezzi di prodotti di fondamentale interesse sociale e conseguentemente di altri prodotti, quindi in definitiva è causa di un ulteriore sommovimento di tutto il mercato dei prezzi nel nostro paese. Ecco perchè è un grave errore di politica economica e di politica congiunturale rispetto alla linea antinflazionistica che dite di portare avanti, perchè porta al rialzo dei prezzi e al riesplodere di richieste anche categoriali e corporative.

Riteniamo che questo provvedimento porta ad un ulteriore aggravio e disagio nel settore del trasporto delle merci dove abbiamo avuto anche ulteriori aumenti. E ciò è tanto più significativo in un paese come il nostro dove il rapporto rotaia-strada è squilibrato a favore della strada. Si determineranno squilibri non secondari nel trasporto pubblico, in quello gestito dai comuni, dalle province e dalle regioni. Si aggraveranno i disavanzi, lieviteranno i costi, anche per effetto dell'ulteriore indebitamento. E l'aggravio fiscale, richiudendosi in circolo vizioso, ricadrà alla fine ancora una volta sul bilancio dello Stato. Sorte non diversa subiranno i servizi in concessione ai quali lo Stato fornisce cospicui contributi. Per effetto della mancata defiscalizzazione, in presenza dell'aumento del prezzo della benzina, saranno colpite le famiglie; saranno,

in particolare, decurtati i salari dei lavoratori a reddito più basso. Inoltre l'aumento del prezzo del gasolio per riscaldamento, come abbiamo visto, ha comportato maggiori costi per gli enti pubblici (basta pensare alle scuole e agli edifici della pubblica amministrazione), oltre ai riflessi negativi che già si sono avuti per quanto riguarda i settori dell'agricoltura e della pesca (in particolar modo quello della pesca interna, che non fruisce del regime agevolato).

Una politica, dunque, che determina squilibri nei vari settori dell'attività produttiva del paese e nella bilancia dei pagamenti, assieme ad una politica di aumento delle importazioni dei beni da investimento che è la causa prima della crisi che si sta determinando nel nostro paese.

La relazione generale sulla situazione economica del paese nel 1973 ci dice che, nei primi undici mesi del 1973, si è avuto, rispetto al corrispondente periodo del 1972, un aumento delle importazioni di beni da investimento del 42,3 per cento, passando cioè da 3.120 miliardi a 4.440 miliardi, ed inoltre un aumento degli acquisti all'estero dei beni da consumo del 49,9 per cento, passando da 2.492 a 3.735 miliardi, aggravando così in maniera paurosa la bilancia dei pagamenti.

Bisogna invertire tutta questa politica, questa logica, questa filosofia della crisi generale; bisogna cambiare questa politica spostando la spesa pubblica da impieghi improduttivi a impieghi produttivi, creando le condizioni per invertire il flusso dei capitali e garantendo la stabilità di alcuni sbocchi per gli investimenti. D'altra parte l'entrata di 400 miliardi che si prevede con l'attuale decreto si può e si deve reperire da altre fonti. Noi stessi abbiamo parlato di queste fonti che possono fornire al bilancio dello Stato entrate cospicue, nell'ambito di una politica fiscale selettiva che può portare a colpire i settori privilegiati o di lusso nel paese quali — abbiamo detto — il settore delle macchine di grossa cilindrata, con aumenti IVA sui generi di lusso, sui natanti di lusso, con aumenti di aliquota sui grossi redditi, con una maggiore sorveglianza sugli

evasori, iniziando dagli stessi petrolieri che hanno goduto di ogni privilegio, di agevolazioni fiscali, di violazioni di decreti di concessione e obblighi di scorta, di evasione dal fisco.

Occorre inoltre intervenire nel settore degli enti inutili, che richiedono ogni anno migliaia di miliardi al bilancio dello Stato, oltre che nel settore dei contributi sociali. Misure prese in tale direzione non avrebbero certo avuto effetti inflazionistici in una fase così delicata di logoramento del blocco dei prezzi. A proposito della politica delle entrate bisogna rilevare che abbiamo la pressione fiscale più bassa rispetto agli oneri sociali e ai redditi dei ceti privilegiati di tutti gli altri paesi europei. È stato calcolato che, se avessimo una pressione pari alla media europea in questi settori, la finanza pubblica italiana avrebbe a disposizione 4.000 miliardi in più da destinare ogni anno agli investimenti pubblici per far fronte alle esigenze della collettività.

Con questo tipo di pressione fiscale si grava sui ceti meno abbienti perchè si accentua lo squilibrio tra le imposte indirette e quelle dirette a danno dei redditi provenienti dal lavoro subordinato. Questa politica sbagliata va quindi modificata radicalmente ed in modo particolare nel settore petrolifero. Anche altri paesi vanno adottando misure in questa direzione: in America dove si è chiesto il controllo sui profitti delle compagnie petrolifere, in Francia dove è stato applicato un tasso di sei franchi per tonnellata di greggio importato a carico delle compagnie. I paesi socialisti si sono dichiarati disposti a creare un nuovo rapporto in questo settore fondamentale. In Italia da lungo tempo da parte nostra e di settori della stessa maggioranza si sono chieste nuove misure per sottrarre il mercato nazionale all'influenza delle grandi compagnie petrolifere e l'adozione di strumenti amministrativi e legislativi idonei allo scopo, nonchè misure di blocco del petrolio nei depositi e nelle raffinerie per evitare le manovre speculative delle grandi compagnie.

Questo particolarmente quando si riconosce, come ha fatto recentemente il ministro

De Mita, che non esistono fin d'ora strumenti giuridici che possono impegnare le compagnie ad osservare una disciplina precisa nello stoccaggio, nella lavorazione e destinazione del greggio e dei prodotti lavorati. L'esigenza di garantire all'Italia l'accesso autonomo alle fonti di greggio e l'eliminazione di ogni monopolio è stata avvertita da lungo tempo anche da altre parti e da Enrico Mattei, per il quale la funzione dell'ENI diventava decisiva per una tale politica. Estendere la presenza dell'ENI nel campo della raffinazione e della distribuzione, oltre che del trasporto dei carburanti, significa superare pesanti strozzature per accrescere la sua capacità di approvvigionamento.

I paesi produttori vanno nazionalizzando le fonti di energia, per cui i nostri rapporti con essi devono via via sostituire i rapporti con le grandi compagnie. I rapporti interstatali non possono che significare una piena disponibilità del nostro apparato industriale pubblico e privato a concorrere allo sviluppo dei paesi arabi. Da lungo tempo abbiamo indicato nell'Ente nazionale idrocarburi lo strumento cui affidare il ruolo fondamentale in questa nuova disciplina di questo settore. Da lungo tempo stiamo chiedendo al Governo una precisa risposta sulla politica degli approvvigionamenti e più in generale sulla politica energetica, in un momento in cui i popoli acquisiscono una nuova coscienza e vogliono disporre delle materie prime quale leva indispensabile dello sviluppo economico.

Su questo problema e sull'intenzione del Governo di fare dell'ENI un'agenzia che in caso di crisi deve assicurare la fornitura di greggio ai privati ed alle grandi compagnie il senatore Colajanni ed altri senatori comunisti hanno presentato una interpellanza ancora il 29 gennaio. In essa è stato ribadito che il piano del petrolio non può limitarsi alla regolamentazione dell'attività degli approvvigionamenti nel mercato del greggio, ma deve prevedere l'attività necessaria per la diversificazione delle fonti di energia e la promozione di consumi che portino ad un risparmio di energie, e in primo luogo lo sviluppo dei trasporti pubblici. Abbiamo

sempre sostenuto che il prezzo dei prodotti petroliferi non può che essere un aspetto di una sana politica energetica. Bisogna lavorare sul serio per fare di questo elemento uno strumento di una vera politica.

L'ENI deve essere chiamato ad assolvere una funzione pilota in un'azione rivolta in questa direzione verso una programmazione democratica. L'ENI, ed altre aziende ed enti economici dello Stato o controllati dallo Stato, devono essere finalmente sottratti, se si vuole finalmente fare sul serio, allo stato di soggezione e di subordinazione verso le iniziative e le manovre speculative private in cui sono stati tenuti fino ad oggi per diventare strumenti efficaci di una politica di piano e di sviluppo economico di tipo nuovo, capace di superare gli squilibri e le sprequazioni che fino ad oggi abbiamo lamentato e lamentiamo. Estendere la presenza dell'ENI nel campo della raffinazione e della distribuzione oltre che del trasporto dei carburanti significa superare quelle pesanti strozzature che impediscono oggi di accrescere la capacità di approvvigionamento del nostro paese.

I paesi produttori, abbiamo detto, vanno nazionalizzando le fonti di energia e ciò presuppone che i nostri rapporti con essi diventino rapporti tra Stati: e i rapporti fra Stati naturalmente presuppongono una piena disponibilità del nostro apparato che è capace di concorrere allo sviluppo di quei paesi produttori di petrolio che hanno problemi di questa natura e che hanno bisogno della collaborazione e del concorso degli altri paesi con i quali vengono a trovarsi in relazione di affari, come è il nostro caso specifico. Non possiamo continuare a fingere di ignorare che nei confronti di questi paesi siamo tributari della fornitura della quasi totalità del carburante e del combustibile che occorre al nostro paese. Bisogna quindi che in questa direzione traiamo altre conseguenze.

Riteniamo, con queste argomentazioni, di aver esaurientemente esposto ulteriormente le ragioni dell'opposizione comunista a questo nuovo decreto di aumento dei prodotti petroliferi. La nostra non è dunque un'opposizione infondata o preconcepita, ma è una

battaglia giusta contro i ricatti periodici delle grandi compagnie petrolifere e contro una politica completamente sbagliata. È una battaglia contro un altro decreto che non si giustifica nè sul piano degli interessi pubblici del settore nè su quello della programmazione democratica, ma è un provvedimento fatto sulla misura degli interessi privati, fatto apposta per far saltare ogni piano di programmazione del settore, in contrasto aperto con gli interessi degli strumenti di Stato e innanzitutto dell'ENI.

Ragioni di carattere internazionale e nazionale impongono oggi la regolamentazione dell'intero settore tenendo presenti esclusivamente e soprattutto gli interessi pubblici del nostro paese e dei lavoratori. Ed è per questo che riteniamo ancora una volta che il piano petrolifero che deve disciplinare l'intero settore debba eliminare innanzitutto il regime di monopolio, debba portare alla riduzione dei costi in modo da assicurare a prezzi competitivi i consumi essenziali alla economia e ai ceti popolari: un piano che si deve inserire in una politica di deflazione selettiva, che deve favorire gli investimenti, i salari, i consumi sociali, l'agricoltura e il Mezzogiorno. Come misura di carattere immediato riteniamo necessario un razionamento della benzina che tenga conto delle esigenze dei cittadini, della pubblica amministrazione, dei lavoratori pendolari e delle categorie direttamente interessate, e che applichi il doppio prezzo: più basso di quello attuale quello da sottoporre a regolamentazione, più alto quello del mercato libero, in modo da recuperare la somma che si intende introitare con il decreto in discussione e far fronte a quelle esigenze di bilancio alle quali ci si richiama nella relazione. Riteniamo inoltre necessario rivedere le attuali limitazioni, abolire il divieto della circolazione delle auto la domenica, nell'ambito però di una politica di disciplina della circolazione nei grandi centri storici e di rispetto della personalità umana, affidando al trasporto pubblico e ai taxi una funzione importante nel quadro di questa politica.

Signor Presidente, come abbiamo dimostrato, occorre una nuova politica in un set-

tore da cui dipendono la vita e l'intero sviluppo economico del paese: uno sviluppo che non deve seguire modelli di esasperato consumismo basati sull'uso indiscriminato e lo spreco gigantesco dell'energia, ma che deve essere basato fundamentalmente sull'interesse del paese e dei lavoratori. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Patrini. Ne ha facoltà.

P A T R I N I. Signor Presidente, onorevoli Sottosegretari, onorevoli senatori, mi sono posto, e con me i colleghi di mia parte, ad esaminare il provvedimento al nostro esame di conversione in legge del decreto-legge numero 103 del 20 aprile 1974, avente per oggetto modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi, per poter individuare le esatte finalità e per poter dare il nostro assenso; e noi commissari del Gruppo della democrazia cristiana, udita l'ampia e documentata relazione del collega Zugno, udite le indicazioni chiare e precise dell'allora ministro delle finanze onorevole Colombo e le delucidazioni e le argomentazioni convincenti del ministro De Mita in materia di metodo e di provvedimenti CIP, abbiamo avuto sufficienti motivi per dare in Commissione il nostro voto positivo alla conversione, voto favorevole che i senatori della Democrazia cristiana si accingono ad esprimere anche in quest'Aula.

Il decreto al nostro esame assorbe quello del 20 febbraio 1974, n. 14, da cui trae origine e che per circostanze varie il Parlamento non ebbe possibilità di convertire, e tende ad assicurare continuità di applicazione della imposizione fiscale e la validità degli atti compiuti e dei provvedimenti adottati sulla base del predetto decreto-legge; tra questi il provvedimento CIP n. 8 del 1974, che aumenta tutti i prezzi dei prodotti petroliferi, anche quelli per i quali l'imposta di fabbricazione non è stata modificata o che siano esenti dalle imposte di fabbricazione stesse, ad esempio i prodotti usati nel settore agricolo, esenti, ripeto, da imposta di fabbricazione. Il decreto n. 14 prima e questo al

nostro esame che porta il numero 103 hanno finalità puramente fiscali. Ho udito colleghi che intorno a questo provvedimento hanno parlato di politica economica generale, di politica di trasporti, un po' di tutto; è bene però ricordare che siamo chiamati qui oggi ad operare per la conversione di un provvedimento che ha puramente finalità fiscali, che tende cioè ad aumentare le aliquote delle imposte di fabbricazione o la corrispondente sovraimposta di confine sulla benzina, sui prodotti petroliferi ad essa fiscalmente assimilati e sui gas di petrolio liquefatti per autotrazione. Tali aumenti fiscali — ripeto, solo su prodotti per autotrazione e non per quelli ad uso industriale o di riscaldamento — sono stati imposti dalla necessità di contenere i consumi di carburanti nell'attuale crisi energetica, e nello stesso tempo dall'esigenza di recuperare le minori entrate fiscali derivanti dalle restrizioni adottate per il traffico, aventi per scopo principale la riduzione di consumo dei citati carburanti.

È noto infatti che il Governo si prefigge di ottenere con le varie disposizioni finora adottate una riduzione del 10 per cento del consumo sulle benzine e del 20 per cento per l'olio combustibile per uso di riscaldamento domestico; mete finalizzate a ridurre, essendo l'Italia un paese importatore di greggi ed esportatore di prodotti trasformati, i gravi effetti che l'importazione di materie petrolifere produce sulla bilancia commerciale e dei pagamenti.

Condivido quindi con il relatore Zugno il fatto che non sia possibile presentare ed illustrare questo provvedimento senza tener conto della crisi petrolifera che ha investito tutto il mondo occidentale e più duramente l'Italia, anche per le difficoltà economiche e monetarie che essa sta attraversando.

Anche se è a tutti nota la vicenda dei prezzi del greggio, è bene richiamare qualche dato. Era evidente e, a mio avviso, giusto che i paesi produttori, fino a qualche anno fa poveri, cercassero di far leva sia sulle compagnie multinazionali, riducendo le concessioni di sfruttamento, sia sui paesi consumatori, per aumentare le loro entrate. Ta-

le orientamento si individua fin dalla conferenza dell'OPEC del 1960, che ha posto in termini nuovi i rapporti tra Stati produttori e compagnie multinazionali (accordi di Teheran e di Tripoli). La situazione diventa però repentinamente drammatica ai primi di ottobre con il conflitto in Medio Oriente, per i noti provvedimenti presi dai paesi arabi con la riduzione e l'embargo della disponibilità del greggio a livelli inferiori ai fabbisogni e con l'aumento vertiginoso dei prezzi stabiliti sul greggio; si è passati da un aumento del 70 per cento nell'ottobre del 1973 ad oltre il 100 per cento nel dicembre dello stesso anno, al 300-400 per cento all'inizio del 1974, rispetto ai prezzi che si praticavano all'inizio del 1973. Di qui i vari provvedimenti amministrativi CIP riguardanti il prezzo della materia prima, dei trasporti, della raffinazione, del costo di distribuzione, ma soprattutto l'uso del metodo di determinazione del prezzo netto, adottato dal CIP con il provvedimento n. 16 del 1971, approvato con decreto ministeriale del 30 giugno 1971, sul quale si è pronunziato in senso favorevole, dopo un'ampia discussione e dopo aver superato alcune divergenze interne, ai sensi dell'articolo 8 della legge 19 marzo 1972, n. 32, il CNEL. Questo parere favorevole però era accompagnato da alcuni rilievi. Si rilevava che questo metodo risulta organicamente concepito nelle sue componenti e pertanto, anche se complesso, idoneo all'individuazione dei costi sostenuti dagli operatori del settore: ma il CNEL riteneva e ritiene utile, per la tutela dei consumatori e per assicurare il rifornimento dei prodotti petroliferi, procedere ad una periodica verifica dei prezzi, al netto ed al lordo di oneri fiscali, risultanti dall'applicazione del metodo stesso con quelli praticati in Europa e particolarmente nei paesi della CEE.

Il CNEL inoltre, nel suo parere del 12 luglio 1973, auspicava che venissero sollecitati gli organi comunitari a realizzare una comune politica petrolifera o meglio una comune politica dell'energia, un comune sistema per la fissazione dei prezzi ed una armonizzazione fiscale di tutto il settore. Venero così varati, per via del vertiginoso au-

mento del costo del greggio e per garantirci, elemento certo fondamentale, le forniture, i provvedimenti CIP che ammisero il costo di riferimento per il greggio, a partire dal 30 settembre 1973, in lire 15.400 la tonnellata, rispetto a quello praticato fra il primo gennaio e il 29 settembre del 1973, che era di 12.000 lire la tonnellata; poi un successivo provvedimento, che venne recepito il 23 novembre 1973, che accettava di poter portare il costo a lire 27.400 la tonnellata per giungere all'attuale accordato dal CIP di lire 42.800 la tonnellata e assunto nel decreto-legge n. 14 che viene poi recepito nel decreto-legge n. 103 del 20 aprile 1974 che è al nostro esame.

Un fatto è da rilevare, e cioè che era di vitale importanza avere rifornimenti — in un momento duro per la nostra situazione economica, per quella monetaria e per quella occupazionale — della principale fonte di energia. E lo si è fatto, tutto sommato, con equilibrio e con capacità poichè erano pochi quelli che a dicembre potevano pensare che non avremmo chiuso molte fabbriche e molte scuole in Italia durante il periodo invernale. Episodi che felicemente invece non sono avvenuti.

E per ottenere rifornimenti occorreva agire sui costi; e lo si è fatto, ripeto, con equilibrio, se è vero, come le statistiche dimostrano, che siamo riusciti a spuntare costi pari alla Francia e alla media ponderata dei paesi della CEE.

Detto questo, senza pretesa di avere esaurito il vasto argomento e del metodo e della ricerca del costo, è giusto auspicare da parte del mio Gruppo una politica dell'energia che mentre si risolve a medio termine con il piano petrolifero deve guardare avanti ad altre fonti energetiche più qualificate sia per il progresso tecnico sia per la maggiore salvaguardia ecologica.

Penso sia doveroso rilevare che il provvedimento al nostro esame ha il semplice scopo, ripeto, di adeguare le aliquote dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrainposta di confine sulla benzina, sui prodotti petroliferi ad essa fiscalmente assimilati e sui GPL solo per autotrazione in

modo da non avere ulteriori tensioni nella bilancia dei pagamenti e nella previsione di entrata del bilancio 1974 a seguito del minore consumo del carburante originante sia dalle restrizioni imposte alla circolazione sia dal non lieve maggiore costo del carburante stesso. A tal fine i decreti-legge n. 14 e numero 103 elevano il prezzo della benzina super, della benzina normale e dei GPL a rispettive lire 260 il litro, 247 il litro e 146 il litro, da 200, 190 e 130 il litro, incidendo fiscalmente così: per la benzina super, lire 18,84 il litro, per la normale 16,64; e per la super 6,43 lire per l'IVA e per la normale 6,10 sempre per l'IVA; mentre sui GPL la percentuale è di 14,26 lire per l'uno e per l'altro tipo di imposta; e includono un aumento dei costi riconosciuti o ammessi in lire 34,73 il litro per la super e in lire 34,26 per la normale. L'andamento delle imposte si sviluppa così nel tempo: imposta di fabbricazione, al 29 settembre 1973, lire 102 per la super, al 30 settembre 1973, 116,02 il litro; al 21 febbraio 1974, 134,86 lire il litro; mentre per la normale abbiamo, al 29 settembre 1973, 102 lire il litro, per passare a 113,67 lire il 30 settembre 1973 e a lire 130,31 il litro dal 21 febbraio 1974, come per i GPL si avevano lire 51,53 il litro di imposta al 29 settembre 1973, lire 61,70 al 30 settembre 1973 e lire 74,88 a partire dal 21 febbraio 1974.

Ora, il provvedimento 29 settembre 1973 innovava in una particolare materia, cioè riduceva per il gasolio e il petrolio di riscaldamento l'imposta di fabbricazione da lire 3,50 a lire 0,50, con una perdita per l'erario, per favorire appunto il settore industriale e il settore del riscaldamento a beneficio dei consumatori privati e degli enti locali. Il risparmio così ottenuto è ammontato globalmente a 40 miliardi. A questo punto si può fare una considerazione. In base ai consumi previsti per l'anno 1974, che però, secondo le indicazioni del Governo, devono anche quantitativamente diminuire, e cioè i 12 miliardi di litri di benzina super, i due miliardi di litri di benzina normale ed i 500 milioni di litri di GPL, dovremmo avere una maggiore entrata di circa 220 miliardi. Con l'incremento dell'IVA, dovuto all'aumento del

costo di partenza ed anche del costo per la incidenza fiscale, dovremmo avere ancora all'incirca 175 miliardi di lire, per cui l'aumento corrisponde a circa 400 miliardi di lire per l'anno 1974 contro un aumento prevedibile di 480 miliardi per il 1975.

Si può però pensare che effettivamente vi sia una maggiore entrata di 400 miliardi? Il sottoscritto ritiene sostanzialmente di no perchè il bilancio 1974 prevedeva un aumento di entrata del 12 per cento rispetto al 1973 e quindi di per sé prevedeva un aumento di gettito di circa 300 miliardi. Inoltre, secondo dati forniti dal ministro De Mita alla Commissione finanze e tesoro, l'incremento di consumo previsto nel 12 per cento non solo non vi è stato, ma vi è l'indicazione che la diminuzione prevista dal Governo in misura del 10 per cento sta camminando su un giusto indirizzo. Da questo si può argomentare che i 400 miliardi di maggiori entrate serviranno invece a coprire le minori entrate derivanti dalla riduzione del consumo di carburanti, in quanto l'incremento del 12 per cento non ci sarà, e ad assorbire la minore entrata dovuta all'abbattimento dell'aliquota da 3,50 a 0,50 per il gasolio e petrolio da riscaldamento a partire dal 30 settembre 1973, riduzione adottata dopo la presentazione del bilancio preventivo dell'anno 1974. Ciò fa giudicare equa e onesta l'affermazione che si trova nella relazione del Governo al provvedimento n. 103 ove si dice che l'aumento è stato imposto dalla necessità di contenere i consumi di carburanti nell'attuale crisi energetica e nello stesso tempo dall'esigenza di recuperare le minori entrate derivanti dalle restrizioni di consumi e anche dalla diminuzione dell'imposta di fabbricazione sui carburanti per riscaldamento. A me preme ora di rivolgere un invito caloroso al Governo: gli effetti del provvedimento al nostro esame dovrebbero produrre nuovi effetti sulla finanza regionale a partire dal 1976. Il decreto all'articolo 3 dice che le maggiori entrate derivanti dall'applicazione del presente decreto sono riservate al bilancio dello Stato; cioè in sostanza il decreto, potrebbe dire qualcuno, come si è verificato in Commissione, non considera l'articolo 8 della legge 16 maggio 1970,

n. 281, che crea il fondo di finanziamento per le regioni a statuto ordinario. Alla lettera a) di questo articolo 8 si dice che il fondo è costituito per la maggior parte dal 15 per cento del gettito dell'imposta di fabbricazione dei carburanti. Quindi assumendo al bilancio dello Stato tutto l'introito che proviene da queste maggiori aliquote fiscali che andiamo introducendo, ignoriamo le regioni. Da qui il mio invito caloroso e sentito, per la nostra sentita convinzione di regionalisti, è il seguente: il comma 5 dell'articolo 12 della legge-delega per la riforma tributaria prevede che si debba provvedere a riordinare tutta la finanza regionale, entro l'anno 1975. Io invito il Governo a superare questo *handicap* che ci turba e ci ha turbati in passato quando abbiamo deliberato sul provvedimento d'imposta di fabbricazione sui tabacchi e sui petroli 15 mesi fa circa. L'invito di oggi è rivolto in questo senso, affinché nel 1976 il fondo globale per il finanziamento delle regioni a statuto ordinario non abbia a patire un crollo, perchè, rimanendo il gettito riferito alle imposte di fabbricazione sulle aliquote antecedenti a quelle fissate dal decreto in discussione, diminuendo anzichè progredire il consumo (il Governo intende ridurlo rispetto al 1973 del 10 per cento; e ciò è bene per poter rendere meno precaria la già pesante situazione della bilancia dei pagamenti) è bene che il Parlamento sia messo in grado di poter approntare, entro il maggio 1975, cioè prima che si predisponga il bilancio di previsione dello Stato per l'anno 1976, un documento il quale rinnovi completamente l'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 181.

Il mio appello caloroso ai Sottosegretari presenti è dunque il seguente: che facciano presente questa esigenza al Ministro, perchè ne faccia questione di Governo, affinché il Parlamento sia messo in condizione di poter operare secondo le disposizioni della legge-delega per la riforma tributaria, entro la primavera dell'anno venturo, un nuovo sistema di finanziamento per le regioni a statuto ordinario.

Con questo invito pressante al Governo e riconoscendo l'opera svolta dal Governo stesso in questi ultimi mesi, sia in seno alla CEE

(sono vicende che abbiamo vissuto), sia nelle trattative dirette con i paesi produttori per garantire adeguate forniture; valutato positivamente l'impegno dello stesso a riesaminare, ai sensi dell'articolo 8 della legge 19 marzo 1973, n. 32, gli elementi che concorrono alla formazione dei costi anche in relazione alla distribuzione per adeguare sempre meglio i prezzi al consumo; con l'auspicio che il senso di responsabilità degli italiani faccia raggiungere le mete indicate dal ministro De Mita nella Commissione finanze e tesoro, senza dover provvedere — come è preannunciato dalla stampa — ad altro provvedimento fiscale che elevi ulteriormente il costo della benzina e dei prodotti analoghi, posso ritenere, con il relatore senatore Zugno, che il provvedimento, pur con le sue dure conseguenze, corrisponda alle necessità di mercato del petrolio greggio, all'esigenza di contenere i consumi, nonché alla necessità di andare incontro alle gravi difficoltà del bilancio dello Stato e contribuisca, per la sua parte, ad alleggerire la grave situazione della bilancia commerciale e dei pagamenti, cioè corrisponda alle finalità modeste, previste. Per questi motivi il Gruppo della democrazia cristiana darà il suo appoggio alla conversione in legge del decreto-legge n. 103 al nostro esame. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Branca. Ne ha facoltà.

B R A N C A . Onorevole Presidente, signori del Governo, onorevoli colleghi, l'approvazione di questo disegno di legge di conversione del decreto-legge è cosa fatta, per cui non credo che si debba indugiare ad analizzare criticamente i difetti dello stesso disegno di legge e dei due decreti che lo precedono. Mi limiterò quindi ad esporre rapidamente le mie e le nostre conclusioni.

Non possiamo assolutamente consentire con le norme che aumentano l'imposta di fabbricazione e la sovrimposta di confine sulla benzina e su altri prodotti petroliferi. Non ci sono motivi che possano indurci a modificare il giudizio emerso e le decisioni prese sull'analogo decreto emanato nel settembre

del 1973. Direi anzi che le ragioni di dissenso, davanti a questo rilancio di imposizioni tributarie, si siano in qualche modo aggravate soprattutto perchè con il crescere della crisi si continua a legiferare per coriandoli o per mattoni: un mattone qui, un altro là, invece di lastricare, secondo un certo modello architettonico, l'intero pavimento della nostra economia.

Quindi anche questo decreto-legge è una lastra che avete messo là, voi Governo, e volete tenercela, senza dirci quale posto essa abbia nella struttura della vostra politica economica. Infatti, a quanto pare, non vi siete ancora decisi sulla direzione da seguire: politica monetaria o manovra fiscale? Contenimento o graduale accrescimento dei prezzi? Oppure l'una e l'altra, come è stato detto recentemente, e l'uno e l'altro, come parrebbe che dovrebbe essere a chi confrontasse l'attuale decreto-legge sulla benzina e la situazione di altri generi di prima necessità? Il Parlamento non può essere in grado di valutare a fondo la portata dei nuovi inasprimenti tributari, se non lo si informa fin d'ora sul destino del futuro prezzo dei prodotti petroliferi. È, questo, l'ultimo aumento dell'aliquota, o invece, come si va non più sussurrando, ma affermando e addirittura gridando, ne seguirà tra qualche giorno uno più forte? Evidentemente il nostro atteggiamento, cioè il giudizio di noi opposizione, potrebbe essere diverso a seconda che al rialzo dell'imposta succeda o non succeda un altro inasprimento. Infatti questo procedere per gradi, con aumenti che in sé paiono timidi o tenui, ma che sommati danno un'impressione diversa se non opposta, è pur sempre un difetto o un'ambiguità di indirizzo: chè potrebbe essere il segno di una politica economica miope, fatta alla giornata, o potrebbe essere un modo, più furbesco che accorto, di nascondere sotto piccoli rilanci la volontà di inasprimenti assai più sostanziosi; insomma una specie di mitridatizzazione fiscale.

Del resto la fretta con cui si chiede la conversione del decreto-legge è, sì, giustificata dal timore della scadenza dei termini; ma, poichè si dice che è alle porte la decisione del Governo sull'eventuale aumento dei prezzi dei prodotti petroliferi, perchè non si è

voluta attendere, per almeno due o tre giorni, questa decisione? Tutto fa credere che si prenda quota oggi per poter salire assai più in alto in questa o nell'altra settimana. A parte ciò, quali sono le ragioni che hanno determinato l'inasprimento tributario? La relazione del Governo già lo diceva chiaramente: la necessità di contenere il consumo nell'attuale crisi energetica, cioè un motivo economico, e l'esigenza di mantenere il livello dell'entrata fiscale che la diminuzione di consumo abbasserebbe, cioè un motivo tributario. Si potrebbe aggiungere che quella necessità si dimostra ora anche più forte, poichè proprio in questi giorni abbiamo appreso che il disavanzo della bilancia commerciale sfiora i 2.000 miliardi per trimestre, mentre l'esigenza di natura tributaria si fa più sentire adesso che all'erario, quasi in agonia, occorrono grandi mezzi monetari.

Ebbene noi dubitiamo che questo decreto-legge sia il sistema migliore o uno strumento opportuno per ridurre i consumi dei prodotti petroliferi. Innanzitutto sappiamo che, nonostante le limitazioni dei giorni festivi e questi stessi aumenti tributari, già in vigore da febbraio, il consumo di carburante non è diminuito in proporzioni rilevanti: cioè lo scopo economico per cui si sono emessi il decreto del febbraio e quello da approvare non è stato nè raggiunto, nè sfiorato e neanche avvicinato. Il fatto è, come si è ripetuto più volte qui dentro, che la libera domanda di benzina è anelastica, è rigida, non diminuisce neanche in seguito a discreti aumenti del prezzo. Di modo che questi producono — gli aumenti — soltanto effetti dannosi; in primo luogo cagionano la riduzione dei risparmi, e perciò, indirettamente, delle pos-

sibilità di investimento. Per poter scoraggiare seriamente il consumo occorrerebbe che le aliquote raggiungessero dimensioni assai più alte; forse non basterebbe neanche portare il prezzo della benzina a 350 lire il litro, come sembra che vorrebbero i repubblicani. Un prezzo così alto o anche maggiore porterebbe con sè una carica inflazionistica che aggraverebbe il malessere generale, agendo largamente sui costi delle imprese che sono tributarie di quelle petrolifere. Poichè il consumo non si può limitare con la manovra fiscale, o meglio con l'aumento dei prezzi, se si vuole qualcosa di concreto occorre ricorrere ad altri rimedi, sia il tesseramento o sia qualche cosa d'analogo.

Ma neanche le esigenze di bilancio giustificano il provvedimento che dovremmo convertire. Innanzitutto non si tratta di una vera e propria manovra fiscale, signori del Governo: manovra fiscale è quella che, prelevando una parte maggiore del reddito prodotto, dà mezzi monetari e possibilità di finanziamento allo Stato senza necessariamente alterare l'equilibrio dei prezzi; solo in questo senso si concepisce e si ammette anche classicamente la manovra fiscale; qui invece l'aumento dell'aliquota produce automaticamente, anzi vuol produrre un accrescimento del prezzo. Ora questo aumento, cioè la nuova tassazione, colpisce più i redditi bassi e i redditi fissi che gli altri tipi di reddito. Notoriamente ha in sè lo stesso veleno sociale, cioè la stessa ingiustizia, delle imposte indirette. Colpirà i poveri, soprattutto i poveri perchè dovranno rinunciare ad altri beni voluttuari che anche per loro sono il sale della vita e dei quali già godevano in misura più che scarsa.

Presidenza del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETONI Tullia

(Segue B R A N C A). Vale la pena di rovinare miriadi di patrimoni assai modesti, provocando tra l'altro malcontenti e agitazioni, per assicurare all'erario tre o quattro centinaia di miliardi? Se si vuole salvare il bilancio dello Stato (a parte i tagli sulle spese, sempre possibili, lo abbiamo dimo-

strato, sempre promessi e mai attuati), si colpiscono seriamente i redditi più alti: insomma si inizi una vera e propria manovra fiscale invece che piluccare qua e là senza un disegno organico e completo.

Vi siete posti due obiettivi: scoraggiare i consumi e contemporaneamente mantenere il

livello delle entrate tributarie. Non realizzerete nè l'uno nè l'altro, o meglio non toccherete il primo traguardo e nello slancio non potrete fermarvi al secondo. Realizzarli insieme è un'illusione un po' come quella parodiata nei racconti del barone di Münchhausen che, essendo troppo corta la fune con cui scendeva dalla luna sulla terra, pretendeva di tagliarne un pezzo sopra la sua testa per agguincerlo sotto senza cadere. Nè si può dire che questo provvedimento, diretto a ridurre il consumo di prodotti petroliferi, sia un pezzo armonicamente inserito nel disegno più ampio e completo d'una politica generale di riduzione dei consumi: un pezzo da unire per esempio al recente provvedimento che impone il deposito per lo sdoganamento delle merci importate. Si tratta piuttosto di due provvedimenti autonomi a cui non sono seguiti e non seguono altri interventi relativi ad altri beni. E non sappiamo d'altronde, lo ripeto, come queste riduzioni di consumo si vogliano o possano coordinare con le necessità di una ripresa produttiva.

L'assenza di una politica economica d'ampio respiro, l'isolamento di questo decreto-legge rispetto ad altri analoghi interventi e i motivi a cui ho accennato poco fa consigliano un voto contrario, anche se riconosciamo che voi non siete i responsabili di una situazione veramente difficile non solo da risolvere ma anche da affrontare. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Nencioni. Non essendo presente, lo dichiaro decaduto dalla facoltà di parlare.

Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Per lo svolgimento di interrogazioni

CIPPELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIPPELLINI. Ho chiesto la parola, signor Presidente, perchè stamane a Brescia sono accaduti fatti di una gravità ecceziona-

le: sono stati assassinati alcuni lavoratori che manifestavano in piazza della Loggia contro la violenza fascista. Noi del Gruppo socialista abbiamo presentato una interrogazione e chiediamo al Presidente dell'Assemblea che inviti il Governo a rispondere subito, o al più tardi nella seduta del pomeriggio.

MAFFIOLETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAFFIOLETTI. Anche noi, signor Presidente, intendiamo associarci alla richiesta testè fatta dal senatore Cipellini: stiamo per presentare una interrogazione e chiediamo che su questi gravissimi fatti il Governo venga a rispondere il più presto possibile.

MAZZOLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZOLI. Signor Presidente, ci giunge notizia da Brescia che mentre si stava svolgendo una manifestazione è scoppiata una bomba, causando parecchi morti e numerosi feriti; il Gruppo della democrazia cristiana rivolge alla Presidenza vivo invito perchè chieda al Governo di voler esporre sollecitamente al Senato come si è svolta questa triste vicenda.

Fin d'ora esprimiamo per questi deprecati atti di terrorismo la nostra vivissima riprovazione ed il nostro rammarico.

PRESIDENTE. Di fronte ad avvenimenti di tale tragica gravità, la Presidenza riconosce assolutamente fondate le richieste testè avanzate e si fa carico di chiedere al Governo che venga a rispondere nel corso dell'attuale seduta o di quella pomeridiana.

DI VAGNO, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* DI VAGNO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, associandomi a nome del Governo, — anche per il sottosegretario Amadei, presente in Aula — al cordoglio del Senato, assumo impegno di informare immediatamente il Presidente del Consiglio ed il Ministro dell'interno perchè il Governo venga oggi stesso a rispondere alle interrogazioni che sono state presentate sui fatti di Brescia.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Debbono ancora essere svolti alcuni ordini del giorno. Si dia lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Borsari e da altri senatori.

TORRELLI, *Segretario*:

Il Senato,

in considerazione della rilevanza che assume il gas metano nella politica energetica,

impegna il Governo

a predisporre un provvedimento ove si stabilisca che la regolamentazione del prezzo al consumo del gas metano stesso è demandata al CIP.

2. BORSARI, MARANGONI, PINNA, POERIO, BORRACCINO, DE FALCO, FABBRINI, ARTIOLI

MARANGONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARANGONI. Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli senatori, avendo rilevato dal decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103, il richiamo alla legge 19 marzo 1973, n. 32, concernente modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e del gas metano, con il nostro ordine del giorno intendiamo collegarci alle insistenti notizie riportate dalla stampa secondo le quali sarebbe di prossima ado-

zione un provvedimento ministeriale che aumenterebbe notevolmente il prezzo del metano e alla richiesta avanzata dalla SNAM del gruppo ENI di aumento del prezzo del gas metano, avvalendosi delle facoltà previste dal decreto-legge n. 425. Poichè secondo quanto riportato dalla stampa e richiesto dalla SNAM l'aumento del prezzo interesserebbe il metano per uso civile, per uso tecnologico, per uso termico e per uso chimico, non può non destare viva preoccupazione per le conseguenze negative che ne deriverebbero alle categorie e popolazioni interessate.

Partendo da questa preoccupazione, la mia parte politica ha presentato l'ordine del giorno n. 2 per richiamare l'attenzione del Governo e del Senato sul problema del metano, il cui uso interessa quantità enormi di cittadini e numerose categorie.

Credo sia fuori di dubbio il fatto che un provvedimento di aumento del gas metano colpirebbe in modo grave vaste categorie di cittadini e di artigiani che utilizzano largamente questa fonte di energia rispettivamente per il riscaldamento e per uso produttivo, nonchè le aziende degli enti locali, di molte province, che provvedono alla distribuzione del gas metano per gli usi civili di riscaldamento e per gli artigiani.

Secondo la richiesta della SNAM, gli incrementi di prezzo sarebbero del 145 per cento per il metano ad uso termico industriale, del 227 per cento per il metano ad uso chimico, del 156 per cento per il metano per gli usi tecnologici e del 178 per cento per il metano ad uso civile di riscaldamento.

A nostro parere, non sembrano emergere dall'attuale situazione del paese motivi validi per giustificare siffatti aumenti del prezzo del metano se si considera che esso, a differenza di altre fonti di energia, è largamente prodotto in Italia e che la produzione nazionale risulta coprire fino all'anno 1973 il 90 per cento del fabbisogno del nostro consumo. D'altro canto l'importazione di metano dall'estero avviene sulla base di contratti di fornitura che non prevedono prezzi così alti, anzi l'aumento del prezzo interno del metano potrebbe provocare una richiesta di aumento da parte dei paesi esportatori con ulteriore

aggravio della bilancia dei pagamenti del nostro paese.

D'altra parte non può essere valida la motivazione che negli ultimi mesi, a seguito della crisi petrolifera, è aumentata la tendenza, emersa negli ultimi anni, ad un consistente aumento di domande di nuovi allacciamenti di metano non solo per uso civile, ma anche per uso industriale, e ciò per due motivi. Innanzitutto non esistono in prospettiva per l'Italia problemi di soddisfacimento della domanda; il livello della produzione nazionale di metano e l'arrivo, attraverso metanodotti dell'ENI e a mezzo navi metaniere, di rilevanti quantità di gas metano sulla base dei contratti stipulati dall'azienda di Stato negli ultimi anni con l'Olanda, l'Algeria, l'Unione Sovietica, la Libia, permetteranno all'Italia di disporre per il 1980 di circa 40 milioni di metri cubi di metano, cioè più del doppio del metano attualmente consumato. In secondo luogo riteniamo opportuno che il metano, per le caratteristiche tecniche che gli sono proprie, sia destinato particolarmente a quegli usi prioritari, nel processo chimico, nella produzione tecnologica, per l'uso civile di riscaldamento e per gli artigiani, che furono stabiliti nel 1962 con decreto del Ministro dell'industria. Ciò deve permettere una selezione rigorosa dell'uso del metano sulla base delle valutazioni tecniche e sociali ed evitare una corsa indiscriminata al metano.

Signor Presidente e onorevoli colleghi, poiché fra gli usi definiti tecnologici rientra anche il settore della ceramica, a dimostrazione del danno che arrecherebbe un aumento del prezzo del metano, mi limiterò ad alcune considerazioni riguardanti questo settore. Il settore della ceramica è costituito in Italia da circa 500 aziende, tutte di piccole e medie dimensioni, le quali occupano nel complesso oltre 40.000 addetti. La produzione si aggira sui 20 milioni di metri quadri all'anno. Il 30 per cento di questa produzione viene esportato in tutti i paesi del mondo, con preminenza in Germania ed in Francia, per un ammontare di oltre 150 miliardi. Il 90 per cento di queste aziende usa metano per l'alimentazione dei forni continui per la cottura del materiale. Il consumo annuo è di

oltre un miliardo di metri cubi, pari al 15-20 per cento dell'intero consumo nazionale di metano per usi tecnologici. Tale consumo è in notevole aumento in conseguenza del consistente sviluppo in atto nel settore sia per quanto riguarda le aziende esistenti, di cui circa 260 si trovano nelle province di Modena e di Reggio Emilia, sia per quanto riguarda le nuove unità produttive che sono in costruzione e una gran parte delle quali si progetta di installarle nel Sud d'Italia.

È fuori dubbio, onorevoli colleghi, che l'incremento del prezzo del metano nell'ordine prospettato verrebbe ad incidere in modo rilevante sul costo di produzione colpendo non solo gli attuali livelli produttivi e di occupazione ma la stessa capacità di esportazione delle ceramiche che dovranno sopportare costi più consistenti rispetto alla colossale industria concorrenziale di ceramica della Germania, della Spagna, del Giappone e per ultimo del Brasile.

Oltre a questo, un altro dato vorrei portare alla vostra attenzione, onorevoli colleghi. A questa pesante situazione che si verrebbe a creare nel settore della ceramica si deve aggiungere quella che si potrebbe determinare a Venezia, per esempio, nella città lagunare, dove vi è l'industria del vetro e dove per gli usi civili la legge antismog impone l'uso del gas metano. Quindi, credo sia facile dedurre quali pesanti conseguenze potrebbero derivare da un provvedimento di aumento di queste proporzioni.

Signor Presidente, per tutte queste ragioni riteniamo indispensabile una attenta valutazione da parte del Governo prima che si giunga alla grave decisione. E con il nostro ordine del giorno, che ci auguriamo trovi l'accoglimento di tutte le forze politiche, chiediamo l'impegno del Governo a predisporre un provvedimento ove si stabilisca che la regolamentazione del prezzo al consumo del gas metano è demandata al CIP per evitare ogni speculazione e difendere gli interessi degli utenti e in definitiva del nostro paese. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Segue l'ordine del giorno n. 3 presentato dai senatori Bucchini e Signori. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario:*

Il Senato,

in occasione della discussione sulla conversione in legge del decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103;

considerata la grave crisi che investe, in particolare, i settori dell'agricoltura e della pesca marittima anche a causa del costo dei carburanti destinati a tali settori e della difficoltà del rifornimento ai consumatori;

invita il Governo a predisporre, con sollecitudine, norme dirette:

1) a fissare un prezzo agevolato e differenziato all'uscita delle raffinerie per i carburanti destinati ai settori dell'agricoltura e della pesca marittima;

2) a stabilire l'obbligatorietà del rifornimento dei carburanti per detti settori;

3) ad assicurare la distribuzione dei carburanti nel modo più capillare con la revisione del prezzo « franco costa ».

3.

B U C C I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B U C C I N I . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che a nome del Gruppo socialista ho l'onore di presentare riguarda il settore dell'agricoltura. Rileviamo che il consumo dei carburanti nel settore dell'agricoltura nel 1973 ha rappresentato soltanto l'1,77 per cento del consumo totale; cioè su complessive 76 milioni e 395 mila tonnellate di carburante consumato nel 1973, il settore dell'agricoltura ha assorbito soltanto un milione e 356.000 tonnellate. Però, se modesto è stato il consumo, la spesa per i coltivatori è stata triplicata passando, dall'inizio del 1973 alla data dell'ultimo aumento, da circa 38 miliardi a 115 miliardi. A ciò si aggiungono gli aumenti dei fertilizzanti nella misura del 50 per cento e dei mangimi in una misura che va dal 40 al 60 per cento. Un settore, onorevoli colleghi,

che ha una notoria debolezza della capacità contrattuale nei confronti del mercato e che quindi non ha la possibilità di armonizzare i prezzi ai costi deve essere aiutato anche in questa materia.

Nell'ordine del giorno sono state sottolineate tre esigenze, che rappresentano un invito al Governo. La prima è relativa ai prezzi agevolati e differenziati fissati all'uscita dalle raffinerie. Il sistema attuale prevede un prezzo unico all'uscita dalle raffinerie; e si afferma che il prezzo differenziato susciterebbe scarso interesse nelle società petrolifere di rifornire il settore agricoltura. Se, però, al prezzo differenziato che noi invochiamo con l'ordine del giorno fosse accompagnata l'obbligatorietà di rifornire il settore con decreti interministeriali, pensiamo che la difficoltà potrebbe essere superata.

Il terzo punto che vogliamo sottolineare riguarda la distribuzione del carburante. Il CIP, con provvedimento n. 4 del 19 marzo 1973, ha praticamente introdotto tre categorie di prezzi, due già esistenti, la terza nuova. Ha introdotto il prezzo al consumo franco magazzino rivenditore per merce nuda posta sul mezzo del compratore, ha introdotto il prezzo per vendita franco deposito del grossista abilitato alla vendita diretta e, poi, la novità, cioè il cosiddetto prezzo « franco costa » per merce posta su mezzi del compratore. Le società petrolifere possono scegliere nel rifornire i distributori o il prezzo franco loro depositi o il franco costa che significa far accollare ai distributori l'onere del trasporto, onere che per legge non è trasferibile agli utenti.

Ciò ha creato gravi disagi per gli utenti di macchine e motori agricoli serviti da depositi ubicati in località distanti dalle basi di rifornimento, in quanto i gestori di tali depositi il più delle volte debbono rinunciare alla vendita per l'impossibilità di rifornirsi a costi inferiori al prezzo obbligatorio fissato al consumo. Di qui, a nostro avviso, la necessità di rivedere il prezzo franco costa e, soprattutto, di predisporre una distribuzione capillare del carburante agricolo appoggiandosi ad esempio anche ai consorzi agrari. Queste le richieste contenu-

te nell'ordine del giorno di cui auspichiamo l'accoglimento da parte del Governo.

P R E S I D E N T E . Seguono due ordini del giorno del senatore Filetti e di altri senatori. Se ne dia lettura.

T O R E L L I , *Segretario:*

Il Senato,

ritenuta la necessità e l'urgenza di determinare misure idonee a favorire lo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico e ad alleviare in particolare i disagi derivanti ai tassisti dagli aumenti dei prezzi dei prodotti petroliferi,

impegna il Governo

ad emanare immediatamente un adeguato provvedimento di agevolazione fiscale per le predette categorie di utenti anche al fine di contenere quelli che, in caso contrario, sarebbero gli inevitabili aumenti delle tariffe dei trasporti stessi.

4. **FILETTI, BACCHI, DE SANCTIS, PISTOLESE, BASADONNA, ENDRICH**

Il Senato,

considerato che i continui inasprimenti fiscali dei prodotti petroliferi incidono, con gravi conseguenze, in settori vitali dell'economia nazionale tra i quali, in via primaria, quello turistico,

impegna il Governo a disporre con urgenza le misure necessarie a facilitare la valorizzazione delle attività turistiche attraverso agevolazioni fiscali sui prodotti destinati al turismo straniero, con particolare riguardo alla circolazione nel Mezzogiorno d'Italia.

5. **FILETTI, BACCHI, DE SANCTIS, BASADONNA, PISTOLESE, ENDRICH**

P I S T O L E S E . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I S T O L E S E . Gli ordini del giorno n. 4 e n. 5 si illustrano da soli per la

loro chiarezza. Mi limito quindi soltanto a ricordarne brevemente il contenuto.

Con l'ordine del giorno n. 4 invitiamo il Governo ad emanare provvedimenti di agevolazione fiscale per i servizi di trasporto pubblico e per i tassisti. Mi sembra evidente che nel momento in cui vi è una notevole restrizione dell'uso del mezzo privato si debba consentire un più facile utilizzo del mezzo pubblico. Soltanto attraverso le agevolazioni fiscali per il carburante si potranno evitare aumenti delle tariffe. Naturalmente, data la semplicità del contenuto del nostro ordine del giorno, non abbiamo difficoltà a che possa essere accolto anche come raccomandazione dal Governo.

Con l'ordine del giorno n. 5 invitiamo il Governo a disporre delle misure per facilitare la valorizzazione delle attività turistiche. Come ha detto prima il senatore Basadonna, bisogna agevolare le correnti turistiche in Italia per evitarne il dirottamento verso altre nazioni. Per questa ragione proponiamo — ed il relatore sembrava favorevole — il ripristino dei buoni turistici per consentire appunto agli stranieri che vengono in Italia di giungere, soprattutto, nel Mezzogiorno, attraversando l'intera penisola, in modo da non far perdere quei benefici che sono tipici del Mezzogiorno per la grande affluenza del turismo nel Sud. Anche per questo ordine del giorno, signor Ministro, noi siamo favorevoli a che possa essere accettato come raccomandazione, proprio per la semplicità del suo contenuto.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

esaminato il disegno di legge 1628 concernente la conversione in legge del decreto-legge 20 aprile 1974, n. 103, considerato che il prezzo SIF o SIVA dei prodotti petroliferi destinati all'agricoltura ha subito con il provvedimento CIP n. 8/1974 del 20 febbraio 1974 un aumento proporzionalmente maggiore ai prezzi SIF e SIVA degli stessi prodotti

destinati all'autotrazione rispetto ai corrispondenti prezzi di cui al provvedimento n. 13/1973 del 29 settembre 1973,

invita il Governo a modificare il provvedimento CIP n. 8/1974 suindicato secondo il criterio sempre seguito di limitare le maggiorazioni di costi del greggio, di trasporto e di raffinazione sui prodotti petroliferi destinati all'agricoltura rispetto a quelli destinati all'autotrazione ripristinando quindi in linea di massima tra i due tipi di prodotti suindicati il rapporto già esistente nel provvedimento CIP del 29 settembre 1973 n. 8.

6.

ZUGNO, PATRINI

ZUGNO, relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, illustro molto brevemente il mio ordine del giorno. Nel provvedimento del 29 settembre 1973, nel rapporto tra i prodotti petroliferi destinati all'agricoltura (cioè la benzina normale, il petrolio e il gasolio) e gli stessi prodotti destinati invece all'autotrazione, i prezzi senza imposte avevano una differenza tra quelli destinati all'agricoltura e quelli destinati all'autotrazione. Erano in media il 65,50 per cento per quanto riguarda la benzina e l'81,30 per cento per quanto riguarda il gasolio. Ora col provvedimento del 20 febbraio 1974 il rapporto del 65,50 è salito all'81 per cento per quanto riguarda la benzina normale e per quanto riguarda il gasolio dall'81,30 al 90 per cento. Ora siccome le ragioni proprio direi di politica economica generale, data la crisi agricola, dovrebbero consigliare di mantenere questo rapporto anche nel nuovo provvedimento io pregherei il Senato di voler approvare quest'ordine del giorno e pregherei il Governo, anzitutto, di accogliere quest'ordine del giorno impegnandosi a riesaminare il problema anche in sede CIP. Qui non si tratta di imposta, in quanto i prodotti destinati all'agricoltura sono esenti totalmente da imposta di fabbricazione, ma si tratta proprio di riparto di spese generali sia del costo del greggio, sia dei noli per il trasporto, sia della raffinazione. Sappiamo che questi costi non vengono ripartiti sui prodotti in modo proporzionale, ma vengono ripartiti seguendo

un criterio di politica economica. Per esempio si caricano di più sui prodotti destinati all'autotrazione, ma si sono caricati pochissimo sull'olio combustibile. Noi vorremmo che in mezzo, anche per quanto riguarda l'agricoltura, sia mantenuto il rapporto che già si era stabilito in passato.

Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, permettetemi soprattutto un vivo grazie ai diversi colleghi che da varie collocazioni politiche hanno voluto intervenire portando il contributo della loro esperienza e le indicazioni delle loro parti politiche su un problema come quello del petrolio che ha turbato e tormentato e purtroppo, sotto l'aspetto economico e finanziario, continua a preoccupare gravemente tutto il popolo italiano.

C'è qualcosa di vero in tutte le critiche, anche in quella secondo cui il Governo italiano non ha cercato tempestivamente fonti alternative al petrolio o in quella secondo cui, come ha detto il senatore Piva, non si è affrontato forse mai, in modo sufficientemente approfondito, il problema nella sua vasta complessità di politica economica programmata, di rapporti di scambio con i paesi produttori e perfino di una politica estera che considerasse anche tale problema.

Dico subito che il problema, dopo relativamente timidi accenni come quello in occasione della crisi Mossadeq del 1952, della crisi di Suez del 1956 e della guerra dei sei giorni del 1967, si è rivelato in tutta la sua carica di portata politica ed economica solo dopo la guerra del Kippur. D'altronde il problema ha una vastità mondiale, ha investito tutte le nazioni consumatrici di petrolio, ricche o povere che fossero, e ciò fa avvertire ad ognuno come le fonti alternative — almeno quelle compatibili, per quanto riguarda il costo, con lo sviluppo economico del paese — siano ancora ben lontane, sia che si tratti di fonti nucleari (che sarebbero relativamente le più vicine), sia che si tratti di quelle solari o addirittura di quelle delle basse e delle altre maree.

Si tratta di fonti alternative alle quali indubbiamente è giusto che sotto l'aspetto particolare della ricerca si debba guardare per

considerarle, ma è indubbio che sotto l'aspetto dello sfruttamento pratico occorrerà del tempo prima che si arrivi ad avere energia da quei settori che, per quanto riguarda il costo, consentano un'alternativa rispetto al petrolio.

Tutto questo dice che nessuno Stato e tanto meno l'Italia poteva evitare la crisi. Può darsi che si potesse in qualche modo attenuarla, ma le conseguenze erano certamente inevitabili, specie nei costi e nella bilancia dei pagamenti. Sono questi d'altronde i problemi che i recenti provvedimenti del CIP al riguardo e le leggi di aumento dell'imposta di fabbricazione hanno dovuto affrontare.

Il problema è anzitutto di prezzi. Nella mia relazione ho precisato alcuni dati che ho visto in genere abbastanza apprezzati e che nessuno comunque ha contestato, non tanto nel loro valore assoluto (sappiamo tutti come uno stesso prodotto possa essere ottenuto in circostanze anche giuridiche diverse e quindi con costi differenziati) quanto nel loro valore relativo tra nazioni europee che presentano condizioni di mercato omogenee. I dati sono stati forniti al netto delle imposte perchè solo così diventano omogenei e compatibili.

Ho sentito ieri il senatore Piva dire che dalle mie tabelle ricavava che il prezzo della benzina italiana era tra i maggiori d'Europa. Questo è indubbiamente vero qualora si consideri il prezzo alla pompa, cioè comprensivo del prezzo del greggio riconosciuto ai petrolieri ed anche di tutte le imposte (tra cui quella di fabbricazione), mentre invece ho presentato anche tabelle dalle quali risulta il prezzo SIF e SIVA (cioè il prezzo al netto di imposte che è l'unico comparabile). Ogni Stato (nel proprio ambito e in relazione a tutto il suo ordinamento non solo positivo e tributario ma anche di politica economica) stabilisce delle imposte sulle varie fonti energetiche.

L'Italia è uno di quei paesi che applica sui prodotti energetici le maggiori imposte, ma il dato che deve interessare soprattutto il paese ed il Parlamento è quello libero da imposte, comparabile quindi presso tutti i

paesi. Quel dato per l'Italia fino al novembre-dicembre è stato il più basso d'Europa; dal gennaio-febbraio di quest'anno è diventato un prezzo medio rispetto a quello dei paesi europei. Tutto ciò dice come i prezzi riconosciuti ai petrolieri da parte del Governo italiano siano tra i più bassi praticati in Europa. Ci sono i profitti delle aziende multinazionali, hanno detto tutti. L'ho precisato, l'ho scritto anche io nella mia relazione ed è risaputo sul piano internazionale. È troppo noto però come siano i costi marginali a determinare il prezzo di ogni prodotto in un regime di libero mercato per immaginare di ottenere prezzi più bassi.

Del resto è ben noto come i prezzi offerti alle aste dei prodotti petroliferi dei paesi produttori siano ben superiori ai prezzi che tutti i paesi europei pagano per il greggio. Questo avviene anche attualmente nonostante i prezzi alle aste si siano ridotti da 19-20 dollari per barile a 15-16 dollari.

Non era mia intenzione nè preciso compito di un relatore ad un provvedimento di natura fiscale come quello che abbiamo all'esame entrare nel problema dei prezzi. Ma il problema è troppo vivo nel paese, perfino nelle aule giudiziarie. Giustamente tutti i colleghi intervenuti ne hanno parlato con toni preoccupati e per questo anche io ho dovuto dire una parola che con schiettezza dovrebbe assicurare, come ho scritto nella relazione, tutto il popolo italiano come il Parlamento abbia fatto, anche in questo delicato settore, il suo dovere al di sopra di ogni sospetto e con obiettività, indicando le reali situazioni, comuni del resto a tutti i paesi europei.

Il provvedimento però è di natura fiscale. Ha lo scopo di procurare mezzi e nuovi gettiti al bilancio dello Stato. Ha anche lo scopo di coprire il minor gettito che la riduzione relativa nel consumo della benzina determina nel bilancio dello Stato. Si è fatto un calcolo secondo cui circa 30 miliardi al mese entrano in meno nel bilancio dello Stato in relazione al mancato previsto consumo dei prodotti petroliferi e si sa che il bilancio del 1974 è stato fatto nella prima-

vera del 1973, quando sicuramente nessun profeta poteva immaginare quale sarebbe stata la situazione che la crisi del Medio Oriente avrebbe determinato in questo settore.

Quindi c'è come primo obiettivo di questo provvedimento quello della copertura del minor gettito che avrà il bilancio delle entrate. Un secondo obiettivo è quello di un maggior gettito particolarmente per gli anni futuri. Naturalmente però anche negli anni futuri andrà ad incidere, perchè sarà maggiore, il prezzo. Come diceva il ministro De Mita in Commissione, rifiutando l'idea del razionamento della benzina, si è rilevato che l'elemento determinante una riduzione del consumo della benzina è soltanto il prezzo. Siccome il Governo mira ad una riduzione media del 10 per cento del consumo della benzina, l'attuale provvedimento sembra abbia portato ad una riduzione del 5-6-7 per cento. Naturalmente si può arguire da questo che volendo raggiungere quel 10 per cento è probabile che ci sia un ulteriore aggravio del prezzo e quindi un aumento ulteriore dell'imposta di fabbricazione con una finalità di copertura e di maggior gettito per il bilancio dello Stato, una finalità di riduzione di quello che è il conto con l'estero, cioè della bilancia commerciale, e conseguentemente di quello della bilancia dei pagamenti. Ho sentito il senatore Borraccino parlare della paurosa situazione della bilancia commerciale ricordando un dato: nei primi undici mesi del 1973 si è avuto un aumento del 49 per cento delle importazioni dei beni di consumo. Ora fra i beni di consumo importati vi è anche il greggio. Si deve inoltre tener presente che i primi undici mesi di cui sopra giungono al novembre 1973, ma le cose più gravi sono avvenute in dicembre, in gennaio, in febbraio, per cui nel 1974 la situazione sarà indubbiamente molto più pesante.

Tutti hanno riconosciuto la gravità della situazione in cui si trova il bilancio dello Stato con i disavanzi che tutti conosciamo, non solo, ma con quelli che si prospettano per il 1974: io non voglio citare delle cifre, ma indubbiamente, come sono sta-

ti superati i 7.400 miliardi, sarà difficile che i 9.200 che sono stati precostituiti vengano contenuti. Comunque è indubbio che la situazione del bilancio dello Stato riveste una tale gravità che qualche cosa bisogna fare. Esistono tanti modi per intervenire, però non vi è dubbio che la strada che è stata scelta, soddisfacendo una linea più generale di natura finanziaria e di natura monetaria, è di aiuto per giungere ad un alleggerimento del disavanzo del bilancio dello Stato.

Ritengo che le altre critiche rivolte al provvedimento trovino sufficiente risposta nella relazione che ho presentato. D'altronde ho visto che sono stati presentati diversi emendamenti e penso che in occasione della loro discussione verrà fuori il pensiero del relatore sui medesimi, pensiero che del resto è già stato da me manifestato in Commissione e nella relazione.

È sorto un problema circa la costituzionalità dell'ultimo comma dell'articolo 4. Indubbiamente in quel punto il decreto-legge costituisce veramente una forzatura della Costituzione. Ritengo però che il Governo non poteva in quella circostanza non appropriarsi di una competenza (sia pur temporaneamente, come è del resto nella natura del decreto) propria del Parlamento. Il Governo cioè ha temuto che, non dicendo che gli effetti del decreto del 20 febbraio si intendevano risolti a norma del decreto attuale, potessero sorgere delle vertenze, potesse nascere tutto un contenzioso. Noi però abbiamo presentato due emendamenti al riguardo: uno che sopprime l'ultimo comma dell'articolo 4, l'altro che trasferisce la definizione dei rapporti che sono nati con il decreto del 20 febbraio in un articolo (che diventerà l'articolo 2 o l'articolo 1-bis) che acquisterà efficacia nel momento in cui la legge sarà approvata dai due rami del Parlamento e pubblicata.

Ritengo quindi che i colleghi comunisti, che a ragione hanno presentato una proposta di non passaggio agli articoli riferendosi soprattutto, io penso, a questa particolare circostanza, possano con questo chia-

rimento avere ogni giustificazione per ritirare tale proposta.

Vorrei concludere invitando a votare il provvedimento, che comporta sì sacrifici, che però la situazione grave del paese impone, ma che è accompagnato anche dalla volontà del Parlamento, del Governo di dare sicurezza di rifornimento col potenziamento della presenza pubblica a mezzo dell'ente di Stato, l'ENI, per il settore petrolifero, e di dare anche garanzia di moralizzazione e di chiarezza nel problema dei prezzi, tanto contestato e discusso, e giustamente, nel paese, data la sua complessità.

Per quanto riguarda gli ordini del giorno, circa il primo a firma Piva ed altri ritengo che forse la periodicità quadrimestrale sia eccessiva. In linea di massima comunque esso potrebbe essere accolto e mi rimetto al Governo. Anche per il secondo ordine del giorno mi rimetto al Governo. L'ordine del giorno Buccini e Signori credo che possa essere accolto come raccomandazione. Il numero 4, a firma Filetti, che si collega all'emendamento Borsari 2.0.2, mi trova contrario; in sostanza esiste tutta una politica impostata proprio di recente, per cui si cerca di eliminare i prezzi politici per quanto riguarda i servizi resi dalle aziende municipalizzate (salvo quelle dei trasporti): il servizio dell'acqua, quello dell'energia elettrica, delle fognature eccetera. Per tutti si cerca di arrivare ad un prezzo economico, si vuole

cioè che tutti questi organismi che hanno in sostanza natura economica abbiano anche un bilancio e prezzi economici. Un servizio privato, anche se è una concessione pubblica, è quello dei tassisti, che d'altronde con questo provvedimento hanno già un'agevolazione, perchè aumentando l'imposta di fabbricazione e mantenendosi invariata la percentuale di esenzione che avevano in precedenza aumenta anche l'agevolazione. Saremo comunque più precisi in merito quando si discuterà l'emendamento; per ora mi dichiaro contrario a questo ordine del giorno.

Circa l'ordine del giorno n. 5, sempre del senatore Filetti, sono favorevole (come ho scritto anche nella relazione) sul fatto che, specie se interviene un ulteriore aumento, si ricordi questo problema necessario per lo sviluppo del turismo. È chiaro che sono poi favorevole all'ordine del giorno da me sottoscritto.

P R E S I D E N T E . Rinvio il seguito della discussione alla seduta pomeridiana. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (ore 12,15).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari